



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Beantwortung Postulat [2009-045](#) "Euroairport"

Datum: 31. Januar 2012

Nummer: 2012-029

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2012/029

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Postulat [2009-045](#) "Euroairport"

Vom 31. Januar 2012

1. Der Vorstoss

Am 7. Mai 2009 überwies der Landrat das Postulat der FDP-Fraktion "Euroairport". Es hat folgenden Wortlaut:

Die Flugbewegungen am Euroairport beschränken sich beim Abflug zu 94.5 % und beim Anflug zu 98,3 % (Stand 2006) auf die Nord-Süd-Piste. Mit einer Pistenlänge von 3'900 Metern gehört die Nord-Süd-Piste mit zu den längsten zivil genutzten Pisten in Europa. Während im Norden des Flughafens der Anflug bis auf die Höhe von Mülhausen über bewaldetes Gebiet erfolgt, liegt im Süden des Flughafens die Agglomeration Basel. Von den Flugbewegungen besonders betroffen sind das Elsass, die einwohnerstärksten Gebiete des Kantons Basel-Landschaft und mehrere Quartiere der Stadt Basel.

Die West-Ost-Piste wird beim Abflug gerade einmal von 6.5 % und beim Anflug von 1.7 % der Flugbewegungen benutzt. Die Pistenlänge von derzeit 1'800 Metern ist für den heutigen Flottenmix am Flughafen zu kurz. Im Osten des Euroairports liegt die Gemeinde St. Louis. Im Westen des Flughafens liegen jedoch gar keine bis kaum bewohnte Gebiete.

In ihrer [Antwort](#) auf die [schriftliche Anfrage von Siro Imber](#), FDP, zur Nutzung der Ost-West-Piste am Euroairport schreibt die Baselbieter Regierung zur notwendigen Pistenlänge:

"Im Rahmen des Ausbauprogramms des EuroAirport der Jahre 1999 bis 2005 wurde die Ost-West-Piste um 220 Meter auf neu 1'820 Meter verlängert. (...) Damals ist man davon ausgegangen, dass 20 bis 25% der Starts über diese Piste abgewickelt werden können. Deshalb enthielten die Umwelt-Auflagen auch die Forderung nach einer "namhaften Verlagerung der Starts Richtung Süd auf die Ost-West-Piste". (...) Hauptursache für den geringen Weststartanteil ist die Umgestaltung des Flottenmixes am EuroAirport. Insbesondere die für die Ost-West-Piste geeigneteren kleineren Flugzeugtypen frequentieren den Flughafen deutlich weniger. (...) Aufgrund allgemeiner Erfahrungen muss eine Piste für den Kontinentalstreckenbereich, den für die beiden Flugzeugtypen [B737-800 (Ryanair) und A319-100 (EasyJet)] üblichen Einsatzbereich, mindestens 2'400 Meter lang sein, damit sie als vollwertig gilt."

Würde die Ost-West-Piste um rund 600 Meter auf 2'400 Meter verlängert, würde also für den innereuropäischen Flugverkehr ein vollwertiger Ersatz für An- und Abflüge aus dem Westen bzw. in den Westen zur Verfügung stehen.

Die Regierung sieht in ihrer Antwort auf die schriftliche Anfrage zwei Hindernisse für eine Verlängerung der Ost-West-Piste auf 2'400 Meter:

1. Infrastruktur-Sachpläne: *"Die beiden wichtigsten französischen Infrastruktur-Sachpläne für den EuroAirport legen diesen Grundsatz fest und müssten bei einer namhaften Pistenverlängerung geändert werden: [1.] Der langfristige Infrastruktur-Sachplan für den Flughafen Basel-Mulhouse (l'Avant Projet de Plan de Masse, APPM), welcher im Mai 1997 vom französischen Transportminister genehmigt wurde, (...). Der APPM begrenzt die maximale Länge der Ost-West-Piste auf 2'000 Meter und definiert sie als Sichtanflugpiste. [2] Der mittelfristige Infrastruktur-Sachplan für den Flughafen Basel-Mulhouse (Plan de Composition Générale, PCG) (...). Der PCG begrenzt eine maximale Länge der Ost-West-Piste auf 1'900 Meter."*

Wird der Flughafen in seiner Bedeutung und Entwicklung nicht behindert, sondern gestärkt, werden namhafte französische Gebiete südlich des Flughafens von den Flugbewegungen entlastet und besteht eine entsprechende Kostenbeteiligung durch die schweizerischen Behörden, besteht sicherlich genügend politische Bereitschaft, die nötigen Infrastruktur-Sachpläne anzupassen.

2. Hügel: *"(...), weil sich rund 1'000 Meter nach Pistenende die Hügel von Blotzheim erheben. Infolge dieses natürlichen Hindernisses musste die Flugsicherung für Weststarts eine Steigleistung von 8.5 % festlegen, ein verhältnismässig hoher Wert angesichts der "Norm Steigleistung" von 3.3 % gemäss der Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde. Je steiler der Abflugwinkel ist, desto weniger schwer darf ein Flugzeug sein. Die nahen Hügel schränken auch Westlandungen ein: Diese Landungen können nur mit einem steilen Anflugwinkel durchgeführt werden, was aus Sicherheitsgründen - zumindest für den kommerziellen Luftverkehr - heikel ist. (...) Eine Pistenverlängerung für Landungen ist nur dann sinnvoll, wenn auch entsprechende Landehilfen, insbesondere ein ILS, installiert werden. Die Installation eines ILS für Landungen aus dem Westen ist wegen der problematischen Nähe der Blotzheimer Hügel praktisch unmöglich."*

Die "Blotzheimer Hügel" erweisen sich bei genauer topographischer Betrachtung als eine Seitenflanke der Erhebungen um den Liesbach. Die Flanke liegt ca. 20 - 25 Meter über Pisteniveau. Durch Ausnutzung des natürlichen Bachbettes und technisch wenig anspruchsvolle Erdabtragungen mit einem Volumen von ca. 10'000 - 30'000 m³ liesse sich eine sichere An- und Abflugsschneise schaffen, die allen flugtechnischen Anforderungen entspricht. Die Kosten für einen Erdabtrag in dieser Grössenordnung werden sich im Gesamtkostenbild in einem vertretbaren Rahmen bewegen.

Laut Antwort des Regierungsrates können *"die Kosten für eine Westverlängerung um 600 Meter (...) aufgrund allgemeiner Erfahrungen und infolge der prima vista relativ einfachen topographischen Verhältnisse auf rund 20 Mio. Franken geschätzt werden."*

Mit einer Verlängerung liesse sich also die Ost-West-Piste intensiver nutzen. Die Bevölkerung des Elsass, des Baselbiets und der Stadt Basel südlich des Flughafens könnten massgeblich vom Fluglärm entlastet werden, ohne den Flughafen in seiner Bedeutung und Entwicklung zu behindern.

Antrag:

Bezüglich des Flughafens Basel-Mülhausen ist ein Erlass mit den Zielvorgaben für

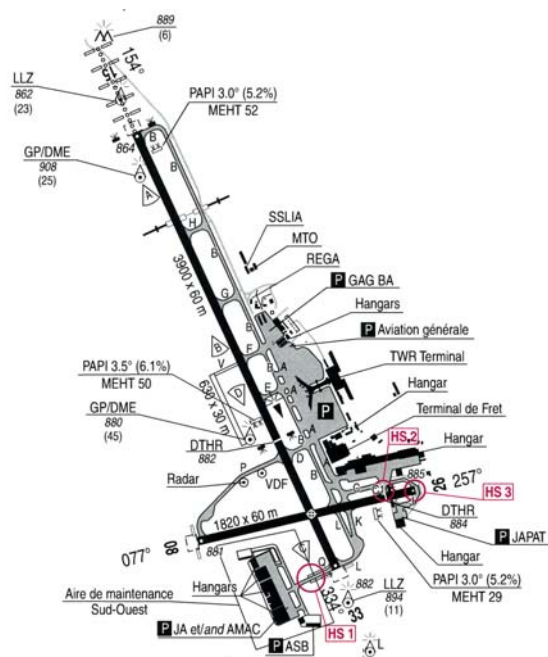
- eine Verlängerung der Ost-West-Piste um rund 600 Meter im Westen,
- Anreizsysteme zur Benutzung der Ost-West-Piste für Abflüge in den Westen und Anflüge aus dem Westen.

Ein ähnlicher Vorstoss wird im Grossen Rat des Kantons Basel-Stadt eingereicht¹.

2. Ausgangslage

Der EuroAirport verfügt über zwei befestigte Pisten. Die Hauptpiste in der Ausrichtung Nord-Süd ist 3'900 Meter lang. Die zweite Piste, die Ost-West-Piste, ist mit 1'820 Meter wesentlich kürzer. Sie wurde im Rahmen des Flughafenausbaus 1998 bis 2004 um 220 Meter verlängert und im Jahr 2002 in Betrieb genommen.

Das Pistensystem des EuroAirport.



¹ Anzug vom 22.04.2009 von Urs Schweizer und Konsorten betreffend Verlängerung Ost-West-Piste Euroairport, Nr. 09.5092.01

Gemäss einer der Auflagen zum 1999 gutgeheissenen Investitionsbeitrag des Kantons an den Flughafen ausbau sollte eine „namhafte Benutzung [der Ost-West-Piste] anstelle von Südstarts“ erreicht werden mit einem anvisierten Weststartanteil von 20 bis 25%. Diese Zielquote wurde unter Berücksichtigung aller damals bekannten Umstände festgelegt und basierte insbesondere auf den Angaben und Businessplänen der früheren Fluggesellschaft Crossair, dem damaligen Home Carrier des EuroAirport. Ab 2003 konnte diese Zielsetzung jedoch nicht mehr erreicht werden; die aktuelle Weststart-Quote beträgt heute rund 6%. Ursache dafür sind die grundlegenden Veränderungen des Luftverkehrs am EuroAirport seit der Jahrtausendwende. Als Folge der Luftfahrtkrise in der Schweiz verschwand bekanntlich die bis 2002 dominierende Fluggesellschaft Crossair mit ihren für die Ost-West-Piste geeigneten kleineren Kurzstreckenflugzeugen primär des Typs Saab 2000 (Turbopropellermaschinen). Mit den Änderungen innerhalb der Swiss als Nachfolgerin der Crossair und der Swissair und dem Aufkommen grundsätzlich neuer Anbieter änderte sich der Flottenmix am EuroAirport hin zu wesentlich grösseren Flugzeugen vom Typ A319/A320 oder Boenig 737. Es handelt sich um Maschinen, die grundsätzlich längere Startwege benötigen. Unter diesen neuen Bedingungen kann die Ost-West-Piste die ihr ursprünglich zugedachte Funktion nicht übernehmen. Gemessen an den früheren Erwartungen ist die heutige Situation des geringen Weststartanteils zweifelsohne unbefriedigend. Es muss aber zur Kenntnis genommen werden, dass es dafür strukturelle und angebotsseitige Ursachen gibt, die ungewollt und unvorhersehbar waren.

Grundsätzlich ist es für den Regierungsrat nachvollziehbar, wenn – wie es das Postulat der FDP-Fraktion tut – gefragt wird, wie das Ziel eines namhaften Weststart-Anteils doch realisierbar sein könnte. Der Gedanke an eine nochmalige Verlängerung der Ost-West-Piste liegt hierbei auf der Hand. Aus diesem Grund haben die Regierungsräte von Basel-Landschaft und Basel-Stadt den Flughafen gebeten, vertieft abzuklären, welche Konsequenzen ein solches Projekt hätte.

3. Machbarkeit einer Verlängerung der Ost-West-Piste des EuroAirport

3.1 Generelles

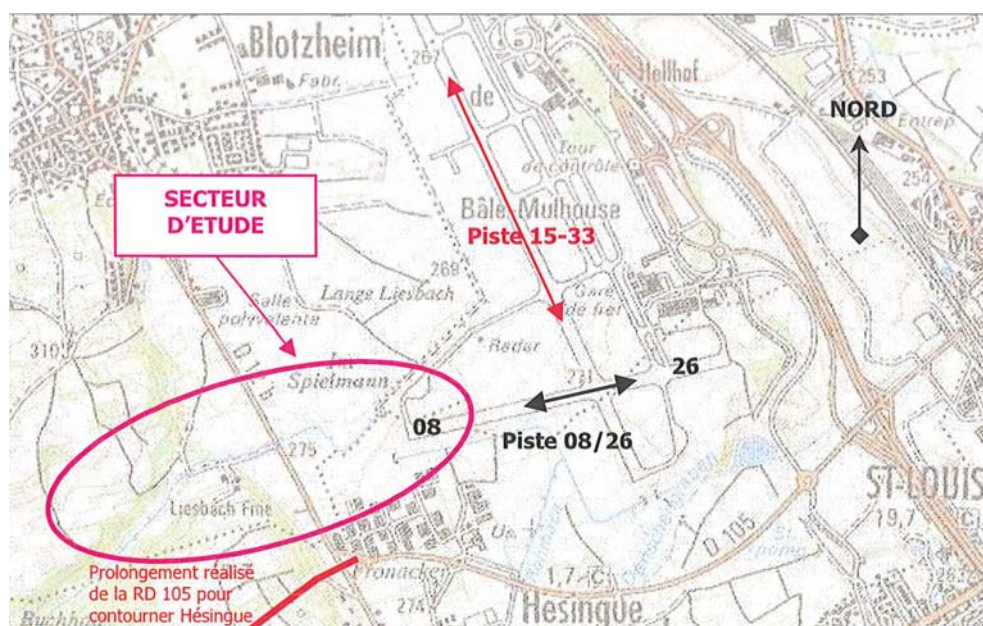
Entsprechend der Anfrage der beiden Regierungen hat der EuroAirport Ende 2009 ein auf solche Fragestellungen spezialisiertes Ingenieurbüro beauftragt, die technische Machbarkeit einer neuerlichen Verlängerung der Ost-West-Piste nach Westen im Sinne der politischen Vorstösse zu untersuchen und einer erste grobe Kostenschätzung zu erarbeiten. Aufgrund der räumlichen Voraussetzungen scheidet eine Verlängerung in Richtung Osten von vornherein aus.

Für die vertiefte Beurteilung der Pistenverlängerung wurden Spezialisten aus verschiedenen Fachgebieten beigezogen. Insbesondere mussten dabei international gültige Sicherheitsanforderungen der Luftfahrt und die Rahmenbedingungen des französischen Rechts berücksichtigt werden sowie die Enteignungskosten verschiedenartiger Grundstücke und die Um- resp. Neubaukos-

ten von Verkehrswegen und Flusswegen geschätzt werden, um aufzeigen zu können, mit welchen Kosten und Eingriffen in die Landschaft zu rechnen wäre.

Die vom Ingenieurbüro Merlin, Mulhouse, erstellte Studie zeigt auf, dass eine Pistenverlängerung im gewünschten Sinne zahlreiche Auswirkungen technischer, umweltrelevanter und finanzieller Art nach sich zieht. Zugrunde gelegt wurde der Flugbetrieb mit Maschinen des Typs Airbus A320 (der am häufigsten verwendete Flugzeugtyp am EuroAirport).

Untersuchungsperimeter



3.2 Technische / bauliche Aspekte

Länge und Breite des Pistenstreifens

Gemäss den in Frankreich gültigen Standardbauvorschriften für Flughäfen² müsste die gesamte freie Pistenfläche mindestens 2'720 m mal 150 m (inkl. Sicherheitszonen) betragen.³

Auswirkungen auf den Blotzheimer Hügel

Damit auf einer verlängerten Ost-West-Piste ein sicherer Westabflug gewährleistet werden kann, ist es erforderlich, eine entsprechende Abflugschneise ohne jegliches festes Hindernis für Starts mit einer Steigrate von 2% zu schaffen. Dafür müssten grössere Teile des Blotzheimer Hügels abgetragen werden. Es käme zu Erdatragungen im Volumen von ca. 7 Millionen m³ auf einer Länge von 3000 m und einer Fläche von 110 ha.

² Instruction technique sur les aérodromes civils, ITAC.

³ Die freie Fläche müsste 150 m breit sein und sich je 150 m über die beiden Pistenenden hinaus erstrecken.

Beseitigung der Ferme Liesbach

Der landwirtschaftliche Betrieb „Ferme Liesbach“ (sechs Bauten auf einer Fläche von ca. 1 ha), der in der neu zu schaffenden Abflugschneise liegt und sich exakt in der Pistenachse befindet, müsste komplett beseitigt werden.

Verlegung des Liesbaches

Eine verlängerte Ost-West-Piste würde auch das derzeitige Flussbett des Liesbaches durchschneiden. Die Verlängerung hätte weitgehende Änderungen im derzeitigen funktionalen Verhalten des Wasserlaufs zur Folge und würde umfangreiche Arbeiten zur Umleitung und zum Dammschutz des Wasserlaufs auf einer Länge von ca. 1'000 m erforderlich machen.

Verlegung der Route departementale no. 201

Das Westende der Piste würde auf Höhe der Departementstrasse RD 201 liegen, die Hésingue mit Blotzheim verbindet. Die Trasse der RD 201 müsste verlegt oder unter die Piste gelegt werden. Desgleichen sind Massnahmen zum Schutz der Strassenbenutzer gegen die Triebwerkgeräusche zu ergreifen.

Zusätzliche Rollwege

Zusätzlich würde es notwendig, neue Abrollmöglichkeiten für das Verlassen der nach Westen verlängerten Piste zu schaffen. Dies würde die Verlängerung des heutigen Rollwegs erfordern oder aber die Schaffung einer Wendefläche angrenzend an die neue Pistenschwelle im Westen.

3.3 Kosten

Der Gesamtkostenrahmen für einen Ausbau der Ost-West-Piste in Richtung Westen würde sich unter Berücksichtigung der vorgenannten Elemente zwischen 86.5 Mio. € und 133.3 Mio. € bewegen.

In der Studie nicht berücksichtigt wurden alle Kosten, die für die technische Ausrüstung der Piste allenfalls zusätzlich anfallen würden.

3.4 Verfahrensmässige Aspekte

Zwingende Voraussetzung für eine Pistenverlängerung wären verschiedene Änderungen der relevanten Raumordnungsdokumente und -pläne des Flughafens und im Bereich der betroffenen elsässischen Gebietskörperschaften. Zudem wird nach französischem Recht eine öffentliche Vernehmlassung erforderlich.

Insbesondere müsste folgende Planänderungen erreicht werden:

Infrastruktur-Sachplan EAP

Der im Mai 1997 beschlossene Infrastruktur-Sachplan für den Flughafen Basel-Mulhouse (l'Avant Projet de Plan de Masse, APPM) begrenzt die maximale Länge der Ost-West-Piste auf 2'000 Meter und definiert sie als Sichtanflugpiste. Mit dem APPM wird die maximale Ausdehnung des Flughafens langfristig definiert, was den umliegenden Körperschaften Planungssicherheit erlaubt. Die durch die Pistenverlängerung notwendigen Änderungen des APPM müssten von französischen Behörden ausarbeitet und vom französischen Transportminister genehmigt werden.

Zonenplan EAP

Ausserdem müsste der im April 2003 beschlossene Zonenplan für den Flughafen Basel-Mulhouse (Plan de Composition Générale, PCG) geändert und ebenfalls vom französischen Transportminister genehmigt werden. Der PCG bewegt sich innerhalb des APPM-Rahmens und definiert grob die Zonenbewirtschaftung auf dem Flughafengelände gemäss der kurz- und mittelfristig prognostizierten Verkehrsentwicklung. Der PCG begrenzt eine maximale Länge der Ost-West-Piste auf 1'900 Meter.

Verlegung der Departementstrasse

Für die Änderung der Departementstrasse RD 201 wäre ein Beschluss des Departementsrats (Conseil Général du Haut-Rhin) notwendig.

Kommunale Richtpläne

Aufgrund verschiedener Umzonungen, der Beseitigung des Bauernhofes und zur Gewährleistung des Überschwemmungsschutzes müssten die Gemeinden Blotzheim und Héisingue ihre kommunalen Richtpläne ändern.

Feststellung des besonderen öffentlichen Interesses

Zusätzlich wäre ein besonderer Beschluss des Präfekten oder des zuständigen Ministers notwendig, der das besondere öffentliche Interesse an dieser Pistenverlängerung feststellt.

Öffentliche Vernehmlassung

Da es sich um eine wesentliche Änderung an der Flughafen-Infrastruktur handelt, müsste auch eine öffentliche Vernehmlassung („enquête publique“) durchgeführt werden, gestützt auf die die französischen Stellen über die erforderlichen Genehmigungen befinden würden.

4. Bewertung der Forderungen des Postulats

4.1 Generelles

Grundsätzlich ist festzustellen, dass eine weitere Verlängerung der Ost-West-Piste nach Westen möglich ist, dies aber erheblichen technischen und finanziellen Aufwand auslöst und von zahlreichen Plangenehmigungsverfahren in Frankreich abhängt. Für die Beurteilung der Opportunität des Vorhabens sind weiter die flugbetrieblichen Auswirkungen in Betracht zu ziehen, wobei auch der Aspekt eines gekreuzten Pistensystems eine Rolle spielt.

4.2 Auswirkungen auf den Fluglärm und die Verkehrsverteilung

Aufgrund der grundsätzlichen, von seiner generellen räumlichen Lage her definierten Nord-Süd-Betriebsausrichtung des EuroAirport, die durch eine Verlängerung der Ost-West-Piste nicht verändert würde, muss eine Erhöhung der Anzahl Landungen auf der Ost-West-Piste ausgeschlossen werden. Hierbei spielt insbesondere auch die Gestaltung des Systems der An- und Abflugrouten eine Rolle, das seinerseits in die übergeordnete Luftraumstruktur im Oberrheingebiet und der Nordwestschweiz eingebettet ist. Zudem sind die Lärmschutzaspekte zu berücksichtigen, die zusätzliche Grenzen für Anflüge v.a. von Osten setzen.

Aus diesen Gründen wird eine Verlängerung der Ost-West-Piste das Muster des Landeverkehrs am EuroAirport nicht ändern. Somit würde sich auch der Anteil der Südlandungen auf die Piste 33 nicht verringern. Eine Lärmentlastung für die Bevölkerung im Bereich des ILS 33 (insb. Neuallschwil, Binningen, Bottmingen, Reinach sowie Basel-Neubad) würde daher in keinem Fall erreicht.

Eine Pistenverlängerung nach Westen könnte also einzig der Verlagerung von Starts dienen. Die zuständigen Stellen des Flughafens legen dabei dar, dass aus flugtechnischen Gründen weiterhin ein Grossteil der Starts nach Süden abgewickelt würde. Dies v.a. auch, weil eine Operation mit gekreuzten Pisten, d.h. Landung von Norden oder Süden und Start nach Westen, aus einer Sicherheitsbetrachtung grundsätzlich als ungünstig zu beurteilen ist. Die Kreuzung eines Pistensystems führt in der Regel zu zusätzlichem Koordinationsaufwand mit entsprechenden Sicherheitsanforderungen. Ein homogener Ablauf „Nordlandung / Südstart“ oder umgekehrt ist für alle Beteiligten generell einfacher handhabbar und damit als sicherer zu taxieren.

Insgesamt ist es denkbar, dass eine teilweise Lärmentlastung im Bereich der Gebiete am südlichen Ende des Flughafens (vor allem im Osten von Héringue, in Hégenheim, im Norden und Westen von Allschwil) einträte. Wie gross die Entlastungswirkung wirklich wäre, hängt dabei davon ab, wie sich das künftige Nutzungsmuster auf der verlängerten Ost-West-Piste präsentieren würde bzw. wie ein System von Weststarts von den Fluglotsen und Piloten umgesetzt wird. Angesichts der vielen Unbekannten⁴ können die Flughafenstellen hierzu keine ausreichend präzise Prognose machen, weswegen auch keine präzisen Angaben über den Umfang der Lärmentlastung möglich

⁴ Wie häufig wird die verlängerte Ost-West-Piste tatsächlich benutzt? Wie entwickelt sich der Flottenmix? etc.

sind. In jedem Fall ist aber davon auszugehen, dass es höchstens zu einer relativen Verbesserung käme. Bereits beim heutigen Flugbetrieb mit einer niedrigen Weststartquote werden die relevanten Lärmgrenzwerte gemäss Schweizerischer Lärmschutzverordnung (LSV) in den Schweizer Gebieten südlich des Flughafens eingehalten (mit der Ausnahme der Planungswerte in der ersten Nachtstunde im Bereich Neuallschwil). Zudem werden in den Nachtzeiten (23 Uhr bis 6 Uhr) über 90% der Flugbewegungen (Starts und Landungen) gegen Norden in die weniger dicht besiedelten Gebiete ausgerichtet. Vermehrte Weststarts würden insofern die Situation in der Nacht praktisch nicht verbessern.

4.3 Trinationale Verankerung

Wie an anderen Stellen bereits mehrfach ausgeführt, ist der Regierungsrat klar der Meinung, dass der EuroAirport als französisch-schweizerisches Gemeinschaftswerk grundsätzlich nur auf Basis einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit mit den lokalen und nationalen Stellen in Frankreich funktionieren kann, in deren Rahmen ein vernünftiger Interessensausgleich für alle Anwohner und Anwohnerinnen rund um den EuroAirport erreicht werden muss. Der Regierungsrat hat sich in der Vergangenheit immer wieder auch dafür engagiert, dass die grenzüberschreitende Verankerung des EuroAirport Bestand hat.

Die Idee einer Verlängerung der Ost-West-Piste nach Westen liegt grundsätzlich zwar nahe. Gleichwohl erscheint ein solcher Schritt, der ausschliesslich französische Gebiete betrifft, dessen möglicher Nutzen aber primär in der Schweiz anfallen würde, nicht als durchsetzbar. Da bereits heute der grösste Teil an Starts und Landungen elsässische Gebiete tangiert, kann nicht mit der notwendigen Zustimmung der Bevölkerung und der zuständigen Gemeinde- und Staatsbehörden im Elsass gerechnet werden. Eine Verlängerung der Ost-West-Piste würde bedeuten, die mit dem Flughafen verbundenen Lasten einseitig zu verschieben, gleichzeitig aber weiterhin vom Nutzen des Flughafens gerade auch für die Schweizer Seite zu profitieren. Eine solche Einseitigkeit dürfte von Frankreich nicht akzeptiert werden.

Angesichts der bekannt hohen Sensitivität (flug-)lärmrelevanter Themen mit grenzüberschreitender Wirkung und der relativ komplexen politischen Gegebenheiten in unserer trinationalen Region hätte sich der Regierungsrat in dieser Angelegenheit ein anderes Vorgehen gewünscht. Nach Bekanntwerden des einseitigen Vorstosses erfolgten verständlicherweise rasch Positionsbezüge wichtiger Entscheidungsträger in Frankreich und Deutschland. Diese nahmen mehrheitlich und teils sehr deutlich ablehnende Haltungen ein, die in der Folge vielfach bestätigt und bekräftigt wurden. Anzeichen für einen Meinungsumschwung sind nicht erkennbar.

4.4 Finanzielle Aspekte

Wie die Machbarkeitsstudie ausweist, führt eine Pistenverlängerung im Sinne der politischen Vorstösse zu erheblichem Investitionsaufwand und bedeutenden Eingriffen in Natur und Landschaft. Es erscheint grundsätzlich fraglich, ob derartige Kosten im Vergleich zu den aller Voraussicht nach nicht wesentlichen Entlastungswirkungen gerechtfertigt wären. In jedem Fall könnten die notwendigen Investitionen nicht alleine vom Flughafen geleistet werden. Auch ist nicht zu erwarten, dass sich die französischen Partner wegen der einseitigen Lancierung des Themas sowie der erheblichen Eingriffe im Gebiet des Elsass beteiligen würden. Von daher müsste die Finanzierung mit grösster Wahrscheinlichkeit alleine von den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt übernommen werden. Einen Investitionsbeitrag im Bereich von 60 bis 80 Millionen Franken hält der Regierungsrat angesichts der Haushaltssituation unseres Kantons nicht für verantwortbar und nicht für mehrheitsfähig, zumal die erwünschte Lärmentlastung – wie oben erwähnt – keineswegs garantiert werden kann.

4.5 Anreize für Weststarts und -landungen

Im Postulat wird schliesslich die Frage eines finanziellen Anreizsystems zur Erhöhung des Weststartanteils aufgeworfen. Diese Frage wurde bereits früher im Verwaltungsrat des EuroAirport als für die Tarifsetzung zuständige Instanz gestellt. Der Verwaltungsrat hat dabei finanzielle Anreize für Starts und Landungen auf der bestehenden Ost-West-Piste abgelehnt. Ausschlaggebend für diesen Entscheid waren Sicherheitsüberlegungen.

Mit finanziellen Anreizen für Weststarts würde erheblich in das abgestimmte und gut funktionierende Sicherheitssystem der Luftfahrt eingegriffen. Eine der aviatischen Grundregeln und Element aller Sicherheitsstrategien und -dispositive ist, dass die für Ausführung eines Fluges verantwortlichen Stellen, und dies sind am Ende primär die Piloten, nach dem Prinzip der grösstmöglichen Risikovermeidung entscheiden. Diese Maximierungsmaxime, die sich an den technischen Möglichkeiten des Flugzeugs, der Flughafeninfrastruktur und der jeweiligen Umwelteinflüsse ausrichtet, kollidiert notwendigerweise mit einem ökonomisch ausgelegten Optimierungsansatz. Eine allfällige opportunistisch, nach anderen Kriterien als der Sicherheit erfolgende Wahl der Startpiste wäre auf jeden Fall eine Steigerung des Risikos. Im Fall des EuroAirport würde auch bei Verlängerung der Ost-West-Piste immer noch eine deutliche Sicherheitsdifferenz zwischen den beiden Pisten bestehen; die Hauptpiste wäre immer noch mehr als ein Drittel länger, was grundsätzlich höhere Sicherheitsmargen bedeutet. Ein Anreizsystem im Sinne des Postulats würde insofern schwer wiegen.

Der Verwaltungsrat des EuroAirport hat daher klar zum Ausdruck gebracht, dass der Flughafen und seine Organe die Verantwortung nicht übernehmen können und wollen dafür, dass Piloten aus Kostengründen einfach vermeidbare Risiken eingehen. Es wäre schliesslich auch nicht ausge-

schlossen, dass sich die Mitglieder des Verwaltungsrates unter Umständen persönlich für einen Unfall verantworten müssten, der Folge von eventuellen finanziellen Anreizen wäre.

5. Fazit

Insgesamt stellt der Regierungsrat fest, dass eine Verlängerung der Ost-West-Piste einschneidende Wirkungen für die betroffenen – französischen – Gebiete hätte. Das Vorhaben verursachte auf jeden Fall sehr hohe Kosten, reduzierte teilweise die Sicherheit des Flugbetriebs, und erhebliche Eingriffe in die Landschaft, Natur und Raumordnung wären notwendig. Ob die eventuellen Vorteile einer Pistenverlängerung, d. h. eine nicht garantierte Lärmentlastung für einige Gemeinden resp. Teile davon, diese Nachteile überwiegen, ist für den Regierungsrat sehr fraglich. Eine verlängerte Ost-West-Piste würde nach den Informationen des Flughafens mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht zu einer grundsätzlichen Änderung des Anflugregimes am EuroAirport beitragen, d. h. die Grundverteilung von Nord- und Südlandungen würde nicht verändert. Es würde aber aller Voraussicht nach zu grundlegenden politischen Diskussionen – mit Frankreich – über die Gestaltung des Flugbetriebs am EuroAirport kommen, was zu Lösungen mit erheblicher Verschlechterung der Lärmimmissionen im Süden des Flughafens führen könnte.

Eindeutig negativ wird die Beurteilung vor dem Hintergrund der Finanzierungssituation bzw. der Frage der Kostentragung. Von daher hält es der Regierungsrat nicht zweckmässig, die Idee einer Verlängerung der Ost-West-Piste des EuroAirport weiter zu verfolgen.

6. Antrag

Aufgrund unserer Ausführungen beantragen wir dem Landrat, das Postulat [2009-045](#) als erfüllt abzuschreiben.

Liestal, 31. Januar 2012

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Der Präsident:

Zwick

Der Landschreiber:

Achermann