



Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

06.5023.02

WSD/P065023
Basel, 22. Februar 2006

Regierungsratsbeschluss
vom 21. Februar 2006

Interpellation Nr. 3 Andrea Bollinger bezüglich ILS 34 auf dem Euroairport Basel (Eingereicht vor der Grossratssitzung vom Mittwoch, 8. Februar 2006)

Wir beantworten die Fragen der Interpellantin wie folgt:

Frage 1:

Was gedenkt die Regierung zu unternehmen, um gegenüber den französischen Behörden der in den Stellungnahmen der Kantone, Gemeinden, Organisationen und Einzelpersonen immer wieder auftretenden Schweizer Forderung nach einer möglichst restriktiven Nutzung des ILS 34 Nachdruck zu verleihen?

Grundsätzliche Haltung des Regierungsrats zum Projekt ILS 34 war und ist, dass er das ILS 34 als Ersatz für das bisher zur Anwendung kommende Sichtanflugverfahren für Landungen aus Richtung Süden betrachtet, das zur Anwendung kommt, wenn dies aus meteorologischen Gründen zwingend erforderlich ist. V.a. also bei starkem Nordwind, wenn Landungen aus Norden auf die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht durchgeführt werden können. Diese Haltung hat der Regierungsrat in seinen verschiedenen Stellungnahmen zum ILS 34 immer wieder zum Ausdruck gebracht. So hat er auch die Empfehlung der französischen Fluglärmskontrollinstanz ACNUSA (Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires) im Dezember 2001 zur Installation des ILS 34 nur im genannten Rahmen akzeptiert. In seinem Schreiben vom 1. September 2005 an Frankreich zum Projekt der DGAC hat er zudem verlangt, dass die vorgesehene Vereinbarung zwischen DGAC und BAZL zur Nutzung des ILS 34 entsprechend ausgelegt wird. Dass das BAZL von Frankreich den Abschluss einer bilateralen Nutzungsvereinbarung auch unter Berücksichtigung der Umweltaspekte verlangt hat, ist dabei Resultat von diversen Vorstössen des Regierungsrats während der Vorverhandlungen zur Konkretisierung des ILS 34.

Der Regierungsrat ist daher der Auffassung, dass die Erwartung einer möglichst restriktiven Nutzung des ILS 34 bei den zuständigen Behörden in Frankreich und der Schweiz klar verankert worden ist. Auf Basis der in der Nutzungsvereinbarung zum ILS 34 festgelegten Informationsmechanismen wird der Regierungsrat die Entwicklung nun eng verfolgen und im gegebenen Fall bei den französischen Stellen – sei es indirekt über den Bund oder direkt – oder auch auf Ebene des Verwaltungsrats EAP intervenieren.

Frage 2:

Wie gedenkt die Regierung ihrer zu einem früheren Zeitpunkt klar formulierten Forderung Nachdruck zu verleihen, dass das ILS 34 erst ab einer Windstärke von 10 Knoten zum Einsatz kommt?

Der Regierungsrat hat zu verschiedenen Gelegenheiten und insbesondere in seiner Stellungnahme vom 1. September 2005 an Frankreich zum Projekt ILS 34 seine Argumente dafür dargelegt, dass für ihn der Wert von 10 Knoten Rückenwindkomponente (RWK) massgebend für den Pistenwechsel sein soll. Ebenso hat er in den Verhandlungen mit dem BAZL diesen Punkt mehrfach mit Nachdruck hervorgehoben.

Zu sehen ist aber auch, dass Frankreich mit Verweis auf die Empfehlungen der Internationalen Luftfahrtorganisation ICAO und auf die international üblichen Regelungen von Anfang darauf bestanden hat, für das ILS 34 von einem Wert von 5 Knoten RWK auszugehen und zwar als gemittelten Wert, der auch mögliche Böenspitzen von bis zu 10 Knoten umfasst. Damit kann die flugtechnisch erforderliche Sicherheit gewährleistet werden. Da das ILS 34 für die französische Flugsicherung in erster Linie der Sicherheitsverbesserung dient, besteht hier für den Regierungsrat kein Handlungsspielraum. Das Anliegen der Schweiz, eine möglichst restriktive Nutzung des ILS 34 zu gewährleisten, ist von der Flugsicherung jedoch grundsätzlich anerkannt worden. So hat sie sich aus diesem Grund auch bereit erklärt, die Pistenwahl durch eine spezielle Software zu objektivieren. Auf diese Weise wird u.a. erreicht, dass die Rückkehr zu Landungen auf die Piste 16 effektiv dann geschieht, wenn es die Windbedingungen wieder zu lassen und nicht noch länger gewartet wird.

Darüber hinaus verweisen wir auf unsere Antwort zu Frage 1.

Frage 3:

Unterschiedliche Haltungen zwischen den Regierungen beider Basel einerseits sowie der französischen Luftfahrtbehörde bestehen hinsichtlich der Interventionsschwelle, die festlegt, ab wann Massnahmen zur Reduktion des Südlandeanteils diskutiert werden (BS/BL: 8 %; DGAC: 10 %). Wäre es nicht ökologisch sinnvoller, sich nur auf die Windstärke, und nicht auf Prozentzahlen festzulegen? (Falls die Südlandungen in Prozenten der Gesamtlandungen festgelegt werden, steigt deren Anzahl nämlich sukzessive und automatisch, sobald, wie z.B. momentan wegen der besseren Konjunkturlage, die Flugbewegungen und somit die Gesamtlandungen zunehmen.)

Wie die Interpellantin richtig festhält, geht es bei der Frage des relevanten Südlandeanteils um die Festlegung einer Interventionsschwelle und nicht um einen oberen Grenzwert. Für die Pistenwahl werden auch in Zukunft die Wetter- bzw. die Windbedingungen unter Berücksichtigung der jeweils aktuellen Verkehrssituation massgebend sein. Der Regierungsrat ist der Auffassung, dass zur Gewährleistung der Flugsicherheit anderes nicht in Frage kommen kann. Die Einigung auf einen bestimmten Südlandewert als Interventionsschwelle schafft jedoch ein Kontrollinstrument, mit dem eine Handhabe gegeben wird zu prüfen, ob die Nutzung des ILS 34 effektiv in Übereinstimmung mit den meteorologischen Gegebenheiten erfolgt, um gegebenenfalls Korrekturen vorsehen zu können.

Festzuhalten bleibt, dass bei einem generell wachsendem Verkehrsaufkommen am EAP auch mit einem Anstieg der absoluten Anzahl von Südlandungen gerechnet werden muss. Soweit es keine grundlegenden Veränderungen der am EAP vorherrschenden Windbedingungen gibt, was nicht zu erwarten ist, ändert sich damit aber die Verteilung der Anflüge auf die verschiedenen Pisten des Flughafens nicht.

Frage 4:

Wie stellt sich die Regierung zu Aussagen wie derjenigen von Maire Striby, der neu im Verwaltungsrat des EAP sitzt und der sich in einem Zeitungsinterview für eine möglichst rege Nutzung von ILS 34 auch bei günstigen Witterungsbedingungen sowie „für Direktsüdstarts über Basel“ ausgesprochen hat?

Auch der Regierungsrat hat die Äusserungen von Herrn Striby zur Kenntnis genommen. Er ist davon nicht überrascht, ist doch Herr Striby für provokative Äusserungen im Zusammenhang mit dem Flugbetrieb am EAP bekannt.

Allerdings kommt in den Äusserungen von Herrn Striby ein im Elsass verbreitetes Gefühl der Benachteiligung zum Ausdruck, das mit dem Umstand zusammenhängt, dass im Jahre 2000 durch eine Veränderung der übergeordneten Luftraumsstruktur die Nutzung der Standardabflug-routen am EAP derart verändert wurde, dass die Starts von Flugzeugen – selbst mit Destinationen im Mittelmeerraum oder Afrika – statt direkt nach Süden, zunächst in einer 270°-Kurve nach Westen und dann nach Osten geführt wurden. Dies hat seinerzeit zu einer Entlastung der Flug-lärmsituation über Schweizer Gebiet geführt und zu einer im Elsass stark wahrgenommenen Mehrbelastung von französischem Gebiet. In der Konsequenz wurde und wird immer wieder die Forderung nach vermehrten Starts über die Stadt Basel erhoben, zusätzlich jetzt auch die Erwartung geäussert, dass das ILS 34 so oft wie möglich genutzt wird.

Der Regierungsrat nimmt diese Stimmungslage im Elsass im Ernst, da er der Auffassung ist, dass eine positive Entwicklung der Region Basel – nicht nur in Bezug auf den Flughafen – nur im Einvernehmen der Nachbarn zu erreichen ist. Der Regierungsrat hat gegenüber den im Elsass geäusserten Forderungen aber auch stets deutlich gemacht, dass bei der Bewertung der Frage um die Verteilung von Fluglärm die Anzahl der betroffenen Personen eine massgebende Rolle spielen muss. Insofern stand und steht für den Regierungsrat bspw. ausser Frage, dass die 1998 festgelegte Direktstartvereinbarung weiterhin bestehen bleiben muss. Ebenso hat der Regierungsrat bei der Diskussion um die Empfehlungen der ACNUSA zwar einer Teilkorrektur des sog. ELBEG-Abflugs und der Einführung einer direkten Standardstartroute nach Süden zum Punkt BASUD zugestimmt, dies aber unter der Bedingung, dass zum einen die Direktstartvereinbarung bestehen bleibt und zum anderen für den Abflug zum Punkt BASUD gleichartige Nutzungseinschränkungen eingeführt werden. Dies ist in der Folge auch geschehen: für Abflüge nach BASUD gilt eine Nachtbeschränkung von 22 bis 7 Uhr und es sind nur die lärmgünstigen Flugzeuge gem. ICAO-Chapter III zugelassen.

Die grundsätzliche Haltung hat der Regierungsrat zuletzt auch beim Projekt ILS 34 verfolgt. In seiner Stellungnahme an Frankreich hat er klar gemacht, dass das ILS 34 im Paket mit den anderen ACNUSA-Empfehlungen gesehen werden muss und dass für den Regierungsrat gerade wegen der Einführung des ILS 34 der Bestand der Direktstartvereinbarung ausser Frage steht. Nach der Antwortschrift der DGAC zur ILS 34-Vernehmlassung sieht die französische Flugsicherung keinen Anlass hier Änderungen herbeizuführen.

Der Regierungsrat wird natürlich auch die Entwicklung der Direktstartsituation weiterhin genau verfolgen, um gegebenenfalls intervenieren zu können.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Barbara Schneider
Präsidentin

Dr. Robert Heuss
Staatschreiber