



An den Grossen Rat

21.5713.02

WSU/215713

Basel, 1. Dezember 2021

Regierungsratsbeschluss vom 30. November 2021

Interpellation Nr. 127 Andrea Strahm betreffend «Vogelschlagbeauftragter Euroairport Basel-Mulhouse (EAP)»

(Eingereicht vor der Grossratssitzung vom 10. November 2021)

„Am 27. Juni 2021 geriet ein Easyjet-Flieger (EZS 1194) in Strassburg in Vogelschlag und erlitt einen Triebwerksschaden. Zusammenstösse mit grossen Vögeln können zu Flugzeugabstürzen mit tödlichem Ausgang für Passagiere und vom Absturz betroffene Anwohner führen. Die meisten Flughäfen beschäftigen deshalb einen Vogelschlagbeauftragten, der die Umgebung kontrolliert und Vögel bei drohender Gefahr verscheucht oder notfalls abschießt. Die Notwasserung auf dem Hudson River etwa war wegen Vogelschlag nötig geworden und verlief zum Glück glimpflich. Die Kollisionen erfolgen in der Start- oder Landephase, weil dann ein Flieger die Flughöhe der Vögel durchkreuzt.

In der Anflugschneise des Instrumentenlandesystems ILS 33 des EAP wird bei Südanflügen und insbesondere bei entsprechenden Direktstarts regelmässig das Kantonsgebiet Basel-Stadt im Bereich Grossbasel West überflogen. Es finden aber auch andere Überflüge über die Stadt statt, wie etwa der Absturz eines Kleinflugzeuges im Felix Platter Quartier im Juli 2007 zeigt.

Im Bereich des Zoologischen Gartens, der Schützenmatte und ausserkantonale bei Oberwil befinden sich zahlreiche Störche, auch solche, die im Winter nicht in den Süden fliegen. Es ist davon auszugehen, dass diese Störche und andere grössere Vögel in nächster Nähe zu oder direkt in den Flugschneisen auf kritischer Höhe ihre Runden drehen. Somit besteht ein Kollisionsrisiko.

Da der EAP auf französischem Gebiet liegt, allfällige Zusammenstösse mit grossen Vögeln aber auf Schweizer Gebiet passieren können, stellt sich die Frage, ob, und wenn ja, wie die Sicherheit der Anwohnenden insbesondere auf Kantonsgebiet gewährleistet wird.

Aus diesem Grund bittet die Interpellantin die Regierung um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist die Regierung über die Vorkehren des EAP betreffend Schutz vor Vogelschlag informiert?
2. Kann die Regierung bestätigen, dass der EAP während den Betriebszeiten einen Vogelschlagbeauftragten beschäftigt?
3. Welche Gefahr geht allgemein von einer Kollision eines oder von mehreren Störchen oder ähnlich grossen Vögeln mit einem startenden oder landenden Flugzeug aus?
4. Mit welchen Risiken und welchem Schaden muss die Bevölkerung auf Kantonsgebiet und insbesondere im Bereich Grossbasel-West im Falle einer Kollision mit Störchen oder ähnlich grossen Vögeln rechnen?
5. Ist die Regierung willens, Anstrengungen zu unternehmen, ein allfälliges Gefahrenpotential zu verringern?
6. Wurde zu den ILS Südanflügen anlässlich ihrer Einführung im Jahr 2007 eine Risikoanalyse angefertigt?

7. Wenn ja, wie wurde der Vogelschlag darin quantifiziert? Wurden Massnahmen empfohlen, und wurden diese umgesetzt?

Andrea Strahm“

Wir beantworten diese Interpellation wie folgt:

1. *Ist die Regierung über die Vorkehrungen des EAP betreffend Schutz vor Vogelschlag informiert?*

Ja, der Regierungsrat ist darüber informiert. Der Schutz gegen Vogelschlag obliegt am EuroAirport (EAP) einer spezialisierten Abteilung mit aktuell drei Mitarbeitenden. Diese patrouillieren von morgens 30 Minuten vor Sonnenaufgang bis abends 30 Minuten nach Sonnenuntergang, um eventuelle Gefahren zu mindern, d.h. Vögel und andere Tiere, von den Gefährdungen für den Flugverkehr ausgehen könnten, vom Flughafen fernzuhalten. Zudem sind heute sieben elektronische Vogelscheuchen im Einsatz; in den nächsten Monaten sollen vier zusätzliche aufgebaut werden.

Die Vorkehrungen zum Schutz vor Vogelschlag und Wildtiergefahren am EAP basieren auf internationalen Regelungen der ICAO (Manuel des services d'aéroport – Partie 3, Prévention et atténuation du risque faunique) und der EASA (Regulation N° 139/2014 – GM1 ADR.OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction).

2. *Kann die Regierung bestätigen, dass der EAP während den Betriebszeiten einen Vogelschlagbeauftragten beschäftigt?*

Wir verweisen auf unsere Antwort zur Frage 1.

3. *Welche Gefahr geht allgemein von einer Kollision eines oder von mehreren Störchen oder ähnlich grossen Vögeln mit einem startenden oder landenden Flugzeug aus?*

Die Gefahr bei einer Kollision eines startenden oder landenden Flugzeugs mit Vögeln besteht vor allem darin, dass es zu Triebwerksbeschädigungen oder Beschädigungen an den Strukturen des Flugzeugs kommt. Um katastrophale Folgen zu verhindern, sind die Flugzeuge heute so konstruiert, dass auch im Ereignisfall die Manövrierfähigkeit erhalten bleibt. Dafür bestehen strenge Normen, die bei der Zertifizierung von Flugzeugen eingehalten werden müssen. Am EAP kommt eine moderne Flugzeugflotte zum Einsatz, die diese Bedingungen erfüllt.

Ein Vogelschlag kann zu einem Abschalten des Triebwerks führen. In diesem Fall fliegt das Flugzeug mit einem Triebwerk problemlos weiter. Wird das Triebwerk bei der Landung abgeschaltet, so landet das Flugzeug sicher. Beim Start wird das Flugzeug mit einem funktionierenden Triebwerk zum Flughafen zurückkehren und wieder landen.

Problematisch sind nicht einzelne kleine bzw. grosse Vögel oder kleinere Gruppen von Vögeln, sondern das Auftreten von grösseren Schwärmen, wie etwa im Fall von Krähen oder Staren. Solche Schwarmvögel vom Flughafen fernzuhalten ist eine Hauptaufgabe in der Bekämpfung von Vogelschlag.

Bei Kollisionen mit Vogelschwärmen besteht die sehr geringe Wahrscheinlichkeit, dass alle Triebwerke eines Flugzeugs gleichzeitig ausgeschaltet werden und eine Notlandung notwendig wird. Dies war beim zitierten Fall der Notwasserung auf dem Hudson River der Fall, wo das Flugzeug mit einem Schwarm Wildgänse kollidierte. Solche Schwarmereignisse sind äusserst selten. Soweit dem Regierungsrat bekannt, hat es seit dem Ereignis in Washington 2009 weltweit keinen weiteren ähnlichen Fall mehr gegeben. Nach den Informationen aufgrund der Publikationen der

Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle für Verkehr (SUST) hat es in der Schweiz in den letzten Jahrzehnten keine Unfälle oder schweren Vorfälle aufgrund von Vogelschlag gegeben. Auch am EAP sind bisher noch keine derartigen schwerwiegenden Vorkommnisse registriert worden.

Vogelschlag ist in der Luftfahrt nicht nur sicherheitsrelevant, sondern auch wirtschaftlich bedeutsam, da Beschädigungen an Flugzeugen und der Ausfall von Maschinen teure Reparaturen und zusätzliche Kosten (wegen Betriebsverzögerungen und Verspätungen oder der Bereitstellung von Ausweichlösungen) nach sich ziehen. Schätzung gehen davon aus, dass weltweit die Kosten aufgrund Vogelschlag jährlich bei ca. zwei Milliarden US-Dollar liegen. Aus diesem Grund sind die Airlines sehr aktiv darin, Massnahmen zur Vermeidung von Vogelschlag zu ergreifen und die möglichen Risiken gering zu halten.

4. *Mit welchen Risiken und welchem Schaden muss die Bevölkerung auf Kantonsgebiet und insbesondere im Bereich Grossbasel-West im Falle einer Kollision mit Störchen oder ähnlich grossen Vögeln rechnen?*

Wie zur Frage 3 ausgeführt, schätzt der Regierungsrat die Gefahr eines Flugzeugabsturzes aufgrund von Vogelschlag als äusserst gering ein. Die heute von den Flughäfen und den Airlines verfolgten Massnahmen zur Verhinderung von Vogelschlag und die Konstruktion der Flugzeuge verhindern katastrophale Ereignisse. Selbstverständlich lassen sie sich nicht absolut ausschliessen. Im theoretischen Fall des Absturzes eines Flugzeugs über bewohntem Gebiet, wäre natürlich mit schwerwiegenden Folgen und grossen Schäden zu rechnen.

5. *Ist die Regierung willens, Anstrengungen zu unternehmen, ein allfälliges Gefahrenpotential zu verringern?*

So weit Massnahmen zu ergreifen wären, liegt die Verantwortung dafür beim EuroAirport und den zuständigen Aufsichtsstellen.

Wir verweisen auf die Antwort zur Frage 4.

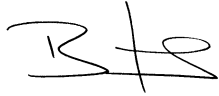
6. *Wurde zu den ILS Südanflügen anlässlich ihrer Einführung im Jahr 2007 eine Risikoanalyse angefertigt?*

Vor der Einführung des ILS 33 wurde von der zuständigen französischen Zivilluftfahrtbehörde eine Umweltverträglichkeitsstudie zu dem neuen Verfahren durchgeführt, in der vor allem die Frage der Lärmauswirkungen untersucht wurde. Die Frage des möglichen Vogelschlags wurde darin nicht behandelt. Wie oben ausgeführt, muss auch nicht von besonderen Gefährdungen im Anflugbereich aufgrund von Vogelschlag ausgegangen werden. Generell wurde mit dem Instrumentenlandesystem auch für Südanflüge auf die Piste 33 ein Beitrag zur Erhöhung der Flugsicherheit erreicht. Die Einführung des ILS 33 entspricht den Empfehlungen der im Jahr 2000 durchgeführten generellen Risikoanalyse für den EAP. Diese zeigte auf, dass der Flugverkehr am EAP sicher abgewickelt wird und die Risikosituation vergleichbar ist mit der an anderen Flughäfen gleicher Grössenordnung. Derzeit wird diese Risikoanalyse aktualisiert, um den heute geänderten Bedingungen hinsichtlich Flugverkehrsaufkommen, Flottenmix und Verkehrsverteilung Rechnung zu tragen.

7. *Wenn ja, wie wurde der Vogelschlag darin quantifiziert? Wurden Massnahmen empfohlen, und wurden diese umgesetzt?*

Wir verweisen auf die Antwort zur Frage 6.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin