

Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft - Übersicht

Titel: Beantwortung von Interpellationen zum Flugzeugabsturz vom 23. Juli 2007 in Basel-Stadt

Datum: 26. Februar 2008

Nummer: 2007/207 und 2007/212

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](#)



2007/207

2007/212

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

vom 26. Februar 2008

betreffend Beantwortung von Interpellationen zum Flugzeugabsturz vom 23. Juli 2007 in Basel-Stadt

1. Text der Interpellation von Hanspeter Frey, FDP: Flughafen Basel-Mulhouse: Sicherheit (2007/207)

Am 23. Juli 2007 stürzte ein Kleinflugzeug in Basel-West Bachgrabengebiet auf ein Wohnhaus ab. Bei aller Tragik für den Piloten, dessen Familie und der betroffenen Bewohner des Wohnblockes hätte ohne dem Riesenglück im Unglück die Folgen verheerender sein können. Die Bevölkerung ist erschüttert und verunsichert. In der Beziehung Flughafen / Nachbarschaft braucht es Vertrauen.

Dieser Flugzeugabsturz wirft doch einige Fragen auf, insbesondere im Bereich der Sicherheit. Wie ist es erklärbar, dass von Seite der zuständigen Behörden dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine Sonderbewilligung für einen Experimentalflug, mit technischen Besonderheiten, über dichtbesiedeltes Gebiet erteilt, wo doch für eine allfällige Notlandung keine Chance besteht und somit ein hohes Unfallrisiko vorhanden ist. Verwundern tut auch die Auflage, dass nur ein geradeaus Abflug bewilligt wird und keine enge Kurve geflogen wird. Scheinbar sind Starts mit einer Kurve ein höheres Risiko. Dem Piloten wurde die Startpiste nicht vorgegeben, die Sicherheit wurde der Wahlfreiheit des Piloten unterstellt.

Dieser glimpflich verlaufene Absturz wirft die Frage auf, wie sinnvoll es ist mit grossen Flugzeugen nach Süden zu starten und die Gefährdung von mehreren tausend Einwohnerrinnen und Einwohner in Kauf zu nehmen. Für Unfälle steht grösstenteils menschliches Versagen und nicht technische Ursachen.

Infolge dieser nicht erfreulichen Situation bitte ich den Regierungsrat um die schriftliche Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Ist der Regierungsrat bereit, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), beim Flughafen (Verwaltungsrat, Direktion, Flugsicherung) unmissverständlich darauf hinzuwirken, dass keine Starts, insbesondere von Experimentflügen über dichtbesiedeltes Gebiet, nach Süden, erfolgen?.

2. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass wenn nach Süden gestartet werden muss, keine Kurven zu fliegen sind, dies stellt ein erhöhtes Risiko dar?
3. Ist der Regierungsrat bereit, darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden um nach Norden zu starten?
4. Ist der Regierungsrat bereit, sich stark zu machen, dass die Ost/West-Piste vermehrt benutzt wird und den Auflagen im Landratsbeschluss vom 14. Januar 1999, (Vorlage 98/145) namhafte Verlagerung auf die Ost/West-Piste und das Pistenbenützungskonzept so zu optimieren um die Belastung der Bevölkerung zu minimieren, nachgekommen wird?
5. Ist der Regierungsrat bereit, bei der Flugsicherung zu verlangen, dass die Wahlfreiheit der Piste durch den Piloten eingeschränkt wird?. Sicherheit vor Wahlfreiheit.

2. Text der Interpellation von Madeleine Göschke, Grüne Fraktion: Experimental- und Frachtflüge über dicht besiedeltem Gebiet ([2007/212](#))

Der Absturz eines Experimentalflegers am 23. Juli in Basel hätte sich auch auf unserem Kantonsgebiet ereignen können. Bei nur wenig veränderter Flugbahn wäre die Maschine in ein Hochhaus von Neuallschwil gekracht.

Seit diesem Absturz fühlen sich EinwohnerInnen von Allschwil und Binningen durch die riesigen, lauten und tieffliegenden Frachtflugzeuge des EAP noch mehr bedroht.

Allschwil fürchtet sich schon seit Jahren vor einem Absturz, wie Gemeindepräsident Anton Lauber in der baz vom 25. Juli erklärte. Gefürchtet sind vor allem die Frachter der Korean Air und der Malaysian Air Cargo; beide verkehren regelmässig auch am Sonntag.

Diese Frachtjumbos sind laut BAZL-Chef Raymond Cron "vollkommen sicher, das Gros dieser Frachter startet zudem nach Norden und nicht über die Stadt" (baz vom 27.7.). Beides entspricht leider nicht der Wahrheit: Am 22.12.1999 stürzte eine Maschine der Korean Air Cargo bei London ab. Und nach offizieller Auskunft des EAP startet das Gros dieser Frachter eben nicht nach Norden, vielmehr starten 77% nach Süden über die Stadt und die Vororte. Beim Start führen die vollgetankten B747-Frachter 217'000 Liter Kerosin mit - 128mal soviel wie das Unglücksflugzeug vom 23. Juli. Welche Folgen hätte ein Absturz auf unser Wohngebiet?

Der Flughafen plant bis zum Jahr 2020 die Steigerung der "regionalen" Luftfracht auf über 650 Millionen Tonnen pro Jahr - fast das Siebenfache des heutigen Volumens.

Dies trotz der vom Landrat am 13. Januar 2005 überwiesenen Petition "Kein Frachtflughafen in Basel-Mülhausen" [2004-295] und einer trinationalen Resolution aller Schutzverbände gegen inakzeptable Frachtflüge vom 23. April 2007. Vor diesem Hintergrund ist die Erklärung des EAP, dass der Verwaltungsrat bezüglich Luftfracht "bei der Projektkonzeption umweltrelevante Aspekte unbedingt berücksichtigen muss", nicht glaubwürdig.

Die Basler Regierung will sich laut baz vom 4. August 2007 dafür einsetzen, dass über Basel keine Experimentalflüge mehr erlaubt werden. Und Herr Regierungsrat Morin will sich um eine Reduktion von Frachtflügen über unserem dichtbesiedelten Wohngebiet bemühen.

Wir bitten die Regierung folgende Fragen schriftlich zu beantworten:

1. Wird sich auch unser Regierungsrat dafür einsetzen, dass über unserem dicht besiedelten Wohngebiet keine Experimentalflüge stattfinden?
2. Ist der Regierungsrat bereit dem Ruhe- und Schutzbedürfnis unserer flughafennahen Bevölkerung Rechnung zu tragen und sich für einen vermehrten Start von Frachtjumbos nach Norden einzusetzen?
3. Wie stellt sich die Regierung zum geplanten Ausbau der Luftfracht auf dem EAP bis zum Jahr 2020 um das Sechs- bis Siebenfache des heutigen Volumens? Welche zusätzlichen Risiko- und Lärmbelastungen sind dadurch zu erwarten?

2. Einleitende Bemerkungen

Der Absturz des privaten Experimentalflugzeugs am 23. Juli 2007 hat Bestürzung und Betroffenheit ausgelöst und es stellen sich Fragen, die sachlich und unvoreingenommen zu beantworten sind. Warum es zu diesem Unglück gekommen ist, wird durch das Eidgenössische Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) intensiv abgeklärt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat für die Gemeinden im Umfeld des Flughafens und interessierte Organisationen am 12. September 2007 eine Informationsveranstaltung abgehalten und dabei umfassend über die Verantwortung und Kompetenzen, die Zulassung von Experimentalflugzeugen sowie die Konsequenzen aus dem Absturz orientiert.

3. Beantwortung der Fragen der Interpellation Frey

1. *Ist der Regierungsrat bereit, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), beim Flughafen (Verwaltungsrat, Direktion, Flugsicherung) unmissverständlich darauf hinzuwirken, dass keine Starts, insbesondere von Experimentflügen über dichtbesiedeltes Gebiet, nach Süden, erfolgen?*

Antwort des Regierungsrats:

Das BAZL hat am 10. September 2007 als vorsorgliche Massnahme angeordnet, dass Testflüge und Flüge mit Sonderbewilligung auf den drei Landesflughäfen generell verboten werden. Der Regierungsrat begrüsst diese Massnahme. Damit ist vorerst sichergestellt, dass sich ein solcher Unfall am EuroAirport nicht wiederholt. Ob diese vorsorgliche Massnahme auf unbegrenzte Zeit weiter zu führen ist, kann nach Vorliegen des Berichts über die Unfallursachen beurteilt werden.

2. *Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass wenn nach Süden gestartet werden muss, keine Kurven zu fliegen sind, dies stellt ein erhöhtes Risiko dar?*

Am EuroAirport wird in der Regel von Norden gelandet (93% aller Landungen) und nach Süden gestartet (85% aller Starts). Bei Südstarts gibt es grundsätzlich zwei verschiedene Standardverfahren: In gerader Linie nach Süden („Direktstart“) und ein Abdrehen nach Westen.

Das Abdrehen nach dem Start wird als Standard-Abflugverfahren weltweit an zahlreichen Flughäfen täglich angewandt. Ein Kurvenflug nach dem Start ist nichts Aussergewöhnliches und gehört zum elementaren Handwerk aller Piloten. Daher stellt er kein besonderes Risiko dar.

Die Abschaffung des Kurvenflugs nach dem Start würde zudem im Widerspruch zur sogenannten „Direktstartvereinbarung“ stehen, deren Einhaltung der Landrat im Zusammenhang mit dem Investitionsbeitrag an den Flughafen Basel-Mülhausen (1999/145) gefordert hat. Starten sämtliche Südabflüge in gerader Linie, werden die Maximalwerte der Direktstarts und ihre zeitliche Limitierung überschritten.

3. *Ist der Regierungsrat bereit, darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden um nach Norden zu starten?*

Antwort des Regierungsrats:

Wie bereits erwähnt wird am EuroAirport grundsätzlich von Norden gelandet und nach Süden gestartet. Dieses Nord-Süd-Regime wurde primär zum Lärmschutz der Bevölkerung festgelegt und ist grundsätzlich unbestritten. Eine (teilweise) Umkehrung dieses Regimes würde nämlich die Zahl der von Fluglärm betroffenen Personen stark erhöhen und wäre insbesondere für die Baselbieter Bevölkerung nachteilig.

Aus Lärmschutzgründen hat die französische Flugsicherung veranlasst, dass in verkehrsarmen Zeiten vermehrt Nordstarts (bei gleichzeitigem Nordlanderegime) durchgeführt werden. Aus Sicherheitsgründen muss die Flugsicherung sicherstellen, dass sich startende und landende Flugzeuge nicht kreuzen (Vermeidung von Gegenverkehr), weshalb strenge Sicherheitsrichtlinien (genügend grosse Zeitfenster) gelten.

Der Regierungsrat hat im Rahmen der Beantwortung der Petition „Kein Frachtflughafen in Basel-Mulhouse“ ([2006/238](#)) detailliert aufgezeigt, dass die Massnahmen der französischen Flugsicherung messbaren Erfolg zeigen. Diese Nordausrichtung ist auch im AIP¹ und in den Richtlinien der Flugsicherung („Manuel d'Exploitation“) formell festgehalten.

¹ AIP: Aeronautical Information Publication; Luftfahrthandbuch.

4. *Ist der Regierungsrat bereit, sich stark zu machen, dass die Ost/West-Piste vermehrt benutzt wird und den Auflagen im Landratsbeschluss vom 14. Januar 1999, (Vorlage 98/145) namhafte Verlagerung auf die Ost/West-Piste und das Pistenbenützungskonzept so zu optimieren um die Belastung der Bevölkerung zu minimieren, nachgekommen wird?*

Antwort des Regierungsrats:

Hauptursache für den geringen Weststartanteil ist die Umgestaltung des Flottenmixes. Insbesondere die für die Ost-West-Piste geeigneten kleineren Flugzeugtypen frequentieren den Flughafen deutlich weniger, was im Wesentlichen auf den Abzug der noch bis vor drei Jahren dominierenden Fluggesellschaft Crossair/Swiss zurückzuführen ist. Als sich diese Entwicklung abzeichnete, hat der Regierungsrat den Flughafen und die französischen Flugsicherungsstellen am EuroAirport zu entsprechenden Gegenmassnahmen aufgefordert. Diese getroffenen Massnahmen konnten aber nur wenig zur Verbesserung der Situation beitragen, weil die Ost-West-Piste für die mittlerweile häufiger eingesetzten grösseren Maschinen schlicht zu kurz ist. Immerhin ist festzustellen, dass verschiedene Gesellschaften veranlasst haben, dass auch grössere Flugzeuge nach Westen starten, sofern es die Pisten- und Wetterbedingungen sowie der Beladungszustand erlauben. Der Regierungsrat fordert von den zuständigen Behörden weiterhin, dass die Bemühungen für eine verbesserte Benutzung der Ost-West-Piste fortgesetzt werden müssen.

Trotzdem wird der avisierte Weststartanteil von 20 - 25% derzeit nicht erreicht. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass dieser Zielwert im Jahre 1999 festgelegt wurde und hauptsächlich auf den Angaben und Businessplänen der Fluggesellschaft Crossair basierte. Unter den damaligen Umständen erschien der Zielwert realistisch. Die tiefgreifenden Veränderungen ab dem Jahre 2001 waren nicht vorhersehbar.

5. *Ist der Regierungsrat bereit, bei der Flugsicherung zu verlangen, dass die Wahlfreiheit der Piste durch den Piloten eingeschränkt wird? Sicherheit vor Wahlfreiheit.*

Antwort des Regierungsrats:

Diese Wahlfreiheit der Piloten ist eine auf der ganzen Welt angewandte, unbestrittene und für die Abwicklung des Luftverkehrs elementare Kompetenz- und Verantwortungsregelung. Der Regierungsrat ist daher nicht bereit, sich gegen deren Einschränkung einzusetzen.

4. Beantwortung der Fragen der Interpellation Göschke-Chiquet

1. *Wird sich auch unser Regierungsrat dafür einsetzen, dass über unserem dicht besiedelten Wohngebiet keine Experimentalflüge stattfinden?*

Antwort des Regierungsrats:

Siehe Antwort auf Frage 1 der Interpellation Frey.

2. *Ist der Regierungsrat bereit dem Ruhe- und Schutzbedürfnis unserer flughafennahen Bevölkerung Rechnung zu tragen und sich für einen vermehrten Start von Frachtjumbos nach Norden einzusetzen?*

Antwort des Regierungsrats:

Siehe Antwort auf Frage 3 der Interpellation Frey.

3. *Wie stellt sich die Regierung zum geplanten Ausbau der Luftfracht auf dem EAP bis zum Jahr 2020 um das Sechs- bis Siebenfache des heutigen Volumens? Welche zusätzlichen Risiko- und Lärmbelastungen sind dadurch zu erwarten?*

Antwort des Regierungsrats:

Der Flughafenverwaltungsrat hat im Juni 2007 eine Frachtstrategie für den EuroAirport verabschiedet. Die Strategie hat die Zielsetzung, bis ins Jahr 2020 rund 50% des Luftfrachtaufkommens der Region abzudecken. Die heutige Abdeckung liegt bei rund 20%. D.h. 80% der Luftfracht aus der Region werden zurzeit über Paris, Frankfurt, Amsterdam, Zürich und andere europäische Flughäfen abgewickelt.

Die Frachtstrategie stimmt mit den übergeordneten Zielsetzungen von Regierung und Landrat² zum EuroAirport überein. Danach soll der EuroAirport einerseits die Bedürfnisse der Wirtschaft in der Region Basel abdecken. Diesen Auftrag will der EuroAirport mit seiner Frachtstrategie erfüllen. Die Luftfracht hat nämlich für die Oberrheinregion eine grosse Bedeutung, weil unsere Wirtschaft stark exportgeprägt und viele Unternehmen auf internationale Märkte ausgerichtet sind. Der EuroAirport will sich aber nicht zu einer internationalen Frachtdrehscheibe entwickeln. Dazu fehlen ihm die betrieblichen und infrastrukturellen Voraussetzungen sowie der politische Rückhalt. Vielmehr soll die Hälfte des regionalen Luftfrachtaufkommens abgedeckt werden und somit lokal vorhandene Bedürfnisse befriedigen.

Andererseits muss der Luftverkehr umweltverträglich abgewickelt werden und die Wohnqualität in den betroffenen Gemeinden möglichst wenig beeinträchtigen. Die Frachtstrategie verlangt ausdrücklich, dass umweltrelevante Aspekte unbedingt berücksichtigt werden müssen. In dieser Hinsicht ist der EuroAirport bereits sehr fortschrittlich: Mit der Einführung von lärm-, schadstoff- und tageszeitabhängigen Gebühren besetzt die Schweiz und der EuroAirport weltweit eine Vorreiterrolle. Diese Lenkungsmaßnahmen haben bspw. dazu geführt, dass modernere und damit leisere

² Regierungsprogramm 2004 - 2007: Programmpunkt 2.11 (LRV [2003/232B](#)); Regierungsprogramm 2008 - 2011 (LRV [2007/224](#)).

Flugzeuge eingesetzt werden. Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Gebührenordnung weiterentwickelt wird. Ziel ist, lärmige Starts und Landungen in den Randstunden nochmals zu verteuern. Deshalb erwartet der Regierungsrat, dass sich die Lärmsituation insbesondere in den sensiblen Randstunden nicht verschlechtert. Auch das Absturzrisiko erhöht sich durch eine Umsetzung der Frachtstrategie nicht, weil alle am EuroAirport eingesetzten Flugzeuge (ob Passagier- oder Frachtflugzeuge) gehörig lizenziert und zertifiziert sind.

Liestal, 26. Februar 2008

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

Die Präsidentin:

Pegoraro

Der Landschreiber:

Mundschin