



Vorlage an den Landrat

Postulat von Gerold Lusser, CVP-Fraktion, "Bevölkerungsfreundliche und zukunftsorientierte Entwicklung des Flughafens Basel-Mülhausen-Freiburg"

Vom 17. Dezember 2002

1. Einleitung

Der Landrat überwies das Postulat 1998/048 am 11. Juni 1998 als an den Regierungsrat. Es hat folgenden Wortlaut:

Ausgangslage:

Der EuroAirport Basel-Mülhausen-Freiburg ist für die Wirtschaftsregion Hochrhein von entscheidender Bedeutung.

Mit der bisherigen Ausbau- und Organisationsstufe für 1,8 Mio. Passagiere sind die Kapazitätsgrössen des Flughafens überschritten. Eine weitere Leistungssteigerung bei über 2 Mio. Passagieren pro Jahr ist nicht mehr möglich. Eine Erweiterung des Flughafens und eine Modernisierung des Flugbetriebes mit einer notwendigen Anpassung der Sicherheitsmassnahmen drängt sich auf.

Ziele:

- Bauliche und organisatorische Erweiterung, bzw. Leistungssteigerung der bestehenden Infrastruktur des Flughafens und der dazu notwendigen Logistik.
- Anpassung des bestehenden Betriebskonzeptes an einen reibungslosen, gesteigerten Flugbetrieb.
- Anpassung der Sicherheitsvorschriften zum Schutze der Bevölkerung als Folge der Leistungssteigerung.
- Neues Flugbetriebskonzept unter Berücksichtigung von Emissionen: An- und Abflugkonzept, Nachtflugkonzept und Nachtflugverbot.
- Massnahmen betrieblicher Art zur Begrenzung von Daueremissionen (langer Taxiway und Wartepositionen vor Abflug).

Bedingungen:

Basel und die unmittelbar stadtnahen Gemeinden sind ein dichtbesiedeltes Wohn- und Industriegebiet mit einer Bevölkerung von über 500'000 Einwohnern. Die Lebens- und Wohnqualität in diesem Grossraum, der für die meisten Arbeitsraum, Wohnraum und Erholungsraum darstellt, wird durch die Aktivität des EuroAirport in Teilgebieten wesentlich beeinflusst. Im Lärmbereich hat die Flugtätigkeit trotz Eliminierung der Flugzeuge der 1. und 2. Jetgeneration und trotz organisatorischer Massnahmen seitens des Flughafens zeitweise für die Anwohner von Allschwil und Binningen kaum zumutbare Belastungen erreicht, obwohl objektive Messungen aus jüngster Zeit keine signifikanten Steigerungen aufweisen.

Der kostbare und sehr teure Wohn- und Lebensraum in Basel darf durch die zukünftige Aktivität des EuroAirports nicht weiter beeinträchtigt werden. Insbesondere gesundheitsschädigende Folgen dürfen nicht in Kauf genommen werden.

Der Regierungsrat des Kantons Basellandschaft hat sich für eine Modernisierung, Neukonzipierung und für einen Weiterausbau des Flughafens Basel-Mühlhausen-Freiburg ausgesprochen.

Eine finanzielle Beteiligung zu Gunsten einer Weiterentwicklung des Flughafens ist durch den Kanton Basellandschaft beabsichtigt.

Im Interesse der betroffenen Bevölkerung der Region und zum Schutze derselben sind folgende Bedingungen zu berücksichtigen:

1. Neukonzipierung des Start- und Landeverfahrens:
 - Zeitliche Limitierung der direkten und indirekten Starts und Landungen von oder nach Süden auf der Nord-Süd-Hauptpiste.
 - Ausbau der Piste Ost-West durch Verlängerung derselben (ca. 250 m).
 - Verlagerung des Flugbetriebes auf die Ost-West-Piste für Kurz- und Mittelstreckenflugzeuge.
2. Neukonzeption eines 24 Std. Flugplanes unter Berücksichtigung eines emissionsarmen Nachtflugbetriebes mit Nachtflugeinschränkungen von 22.00 - 06.00 Uhr unter Einhaltung eines strikten Nachtflugverbotes von 24.00 - 05.00 Uhr.
3. Erstellung eines Sicherheitskonzeptes für den Katastrophenfall mit Behörden und Schutzwehren der Anrainergemeinden.
4. Erstellen eines Informationszentrums zur Verbesserung des Informationsflusses und der gegenseitigen Kommunikation. Vorbereitung eines Informationszentrums im Katastrophenfall als Katastropheneinsatzzentrum (überstaatlich und überregional).
5. Erschliessung des Flughafens mit der Schiene ist prospektiv planerisch sicherzustellen.

Grundsatz:

Der Flughafen Basel-Mühlhausen-Freiburg muss von der Bevölkerung nicht nur ertragen, sondern getragen werden!

Ich fordere den Regierungsrat höflich auf, dem Landrat zeitgerecht eine Vorlage vorzulegen, in der die oben genannten Bedingungen eine Angemessene Berücksichtigung finden.

Die Teilbereiche des Postulats "Ausbau der Flughafen-Infrastruktur" (unten Ziffer 3), "Sicherheitskonzept" (unten Ziffer 4) und "Informationszentrum" (unten Ziffer 5) konnten bereits mit der Landratsvorlage 1998/145 "Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen" umfassend beantwortet werden. Zu diesen Themenfeldern ist nachstehender Bericht soweit erforderlich aktualisiert worden. Die restlichen Teilbereiche des Postulats können nun abschliessend beantwortet werden ("Schienenanschluss" [unten Ziffer 6] und "Betriebskonzept" [unten Ziffer 8]) oder werden durch andere parlamentarische Vorstösse umfassender behandelt ("Ost-/West-Piste" [unten Ziffer 2] und "Sicherheit" [unten Ziffer 7]).

2. Die Ost-/West-Piste

Die um 220 Meter verlängerte Ost-/West-Piste ist in Betrieb. Zusätzlich erfolgt im Rahmen der Beantwortung des Postulats Nr. 2001-210 "Verstärkte Benutzung der Ost-/West-Piste" von Alfred Zimmermann weitere Berichterstattung über die exakten Benutzungszahlen an den Landrat.

3. Ausbau der Flughafen-Infrastruktur

Der Ausbau der Flughafen-Infrastruktur ist im vollen Gange und wird trotz des geringeren Umsatzes fortgeführt. Ziel ist fehlende Kapazitäten auszugleichen und die Erhaltung der Konkurrenzfähigkeit.

4. Sicherheitskonzept

Auf dem Gebiet des Flughafens Basel-Mülhausen sind gemäss den Vorschriften der Internationalen

Zivilluftfahrtorganisation (ICAO-Vorschriften) professionelle Einsatzdienste des Flughafens mit der Bewältigung von Ereignissen und der entsprechenden Führung betraut. Ansprechinstanz ist der in dieser Sache verantwortliche Präfekt des Departements Haut Rhin in Colmar.

Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft ist primär die betroffene Gemeinde verantwortlich. Reichen die örtlichen Mittel nicht mehr aus - was bei einer grossen Flugzeugkatastrophe ohne weiteres möglich ist - so übernimmt der Kanton gemäss § 8 des Gesetzes über den zivilen Schutz der Bevölkerung und der Kulturgüter vom 6.2.1997 (SGS 731) die Führung bei der Bewältigung.

Im Kanton Basel-Landschaft bestehen generell Konzepte zur Bewältigung von Katastrophen und grossen Schadenslagen. Zudem sind in Zusammenarbeit mit dem Flughafen spezifisch auf eine Flugzeugkatastrophe abgestimmte Einsatzpläne erstellt worden. Am 31. Oktober / 1. November 2002 ist die umfassende Katastrophenübung "ALBATROS" auf dem Gebiet der beiden Halbkantone durchgeführt worden. Sie hat der Verbesserung der Zusammenarbeit der verschiedenen Einsatzdienste und Führungsstäbe im Falle eines Flugzeugabsturzes gedient.

5. Informationszentrum

Die Einsatzzentrale der Kantonspolizei Basel-Stadt ist gemäss einer internationalen Vereinbarung Meldekopf für die gegenseitige Information über grenzüberschreitende Gefahren und Schäden. Gemäss § 16 des Gesetzes über den zivilen Schutz der Bevölkerung und der Kulturgüter vom 6.2.1997 wird die Bevölkerung vom Kanton und den Gemeinden informiert. Ist die Schadenslage auf ein einzelnes Gemeindegebiet begrenzt und führt dort die Gemeinde, so ist auch sie für die Information zuständig. Bei der Führung durch den Kanton geht auch die Führung der Information an den Kanton über. Im kantonalen Krisenstab (KKS) besteht eine Sektion Information, die ihre Aufgabe in enger Zusammenarbeit mit den Informationsdiensten der ganzen Region wahrnimmt.

6. Schienenanschluss

Die Verkehrsminister der Schweiz und Frankreich, Leuenberger und Gayssot, haben sich in einer gemeinsamen Erklärung am 18. September 2001 für die Realisierung des Projekts ausgesprochen. Es ist eine trinationale Projektorganisation unter französischer Federführung geschaffen worden. Zur Zeit werden Studien über die technischen und wirtschaftlichen Aspekte des Vorhabens erstellt. Im Frühjahr 2003 sollen die Ergebnisse der Studien vorliegen. Ziel ist die Inbetriebnahme des Bahnhofs am EuroAirport im Jahr 2010. Der Kanton Basel-Landschaft wird gemäss Verteilschlüssel 5% der Projektierungskosten tragen.

7. Sicherheit

Es ist eine Risikoanalyse erstellt worden. In Absprache mit den beteiligten Partnern in Frankreich, Deutschland und der Schweiz werden die Ergebnisse der Risikoanalyse sowohl dem Flughafenverwaltungsrat als auch den zuständigen französischen Flugsicherungsorganen offiziell zur Kenntnis gebracht und beantragt, die Massnahmenvorschläge des Gutachtens zu prüfen und zu berichten, wie die Umsetzung realisiert werden soll. Detailliertere Ausführungen zu diesem Thema werden in der Beantwortung des Postulats Nr. 2001-218 "Forderungen aus der Risikoanalyse des Flughafens" von Alfred Zimmermann enthalten sein. Die Risikoanalyse wird derzeit durch das Sicherheitsinspektorat und die dazugehörige Kommission überprüft.

8. Betriebskonzept

Der EuroAirport unternimmt grosse Anstrengungen zur Verringerung des Fluglärms. Das Betriebskonzept wurde durch eine ganze Reihe von Massnahmen laufend verschärft.

- Seit dem 1. Januar 2001 sind die Motorenprüfläufe ausserhalb des Lärmschutzhangars (Silencer) zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr sowie am Sonntag strikte verboten.
- Die Sperrzeit für die Flugzeuge des Kapitels II ICAO ist ab 1. April 2001 von bisher 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr auf neu 20.00 Uhr bis 07.00 Uhr ausgedehnt worden. In diese Kategorie fallen die Flugzeuge, welche die Anwohnerinnen und Anwohner in den Abend- und Morgenstunden am meisten stören.
- Seit dem 1. Juli 2001 dürfen die Flugzeuge zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr nicht mehr aus eigener Kraft, sondern nur noch mit einem Traktor vom Hangar aufs Vorfeld verschoben werden.
- Seit 1. Dezember 2001 sind zudem die lärmigsten Flugzeuge des Kapitel III ICAO in der Zeit zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr ausgesperrt.

Darüber hinaus hat der Verwaltungsrat die französische Zivilluftfahrtbehörde, in deren Kompetenz die Flugverfahren liegen, ersucht

- die Ost/West-Piste für Abflüge bestmöglich zu nutzen, um die am meisten betroffenen Gebiete zu entlasten,
- für die Landungen von Süden auf Piste 34 die Einrichtung eines Instrumentenlande-Systems ILS 34 als Ersatz der Sichtanflüge bei Landungen Richtung Norden zu prüfen, um den allgemeinen Lärmimpakt zu reduzieren.

Im weiteren wird ein Arrêté ministériel erlassen, mit welchen Verstösse gegen die Betriebsvorschriften sanktioniert werden können. Was eine wirkungsvolle Durchsetzung der Vorschriften gewährleistet.

Die positiven Auswirkungen der restriktiven Massnahmen sind durch die Berechnungen der Eidgenössischen Material- und Prüfungsanstalt (EMPA) eindeutig belegt. Die Berechnungen wurden im Zusammenhang mit der Bewilligung des Quartierplanes Ziegelei Allschwil erstellt. Die Anstrengungen des EAP haben also eindeutig die Lärmimmissionen auf die Bevölkerung südlich des Flughafens verringert.

Die Regierung überprüft im Rahmen der Auszahlung von Investitionsbeiträgen für den EAP die Weiterentwicklung des Betriebskonzepts. Der entsprechende Landratsbeschluss beinhaltet folgende Auflagen, welche das Betriebskonzept betreffen:

- Einhaltung der sog. "Direktstartvereinbarung";
- Ausarbeitung eines Pistenbenützungskonzepts;
- restriktivere Handhabung der Ausnahmegewilligungen und Anpassung des Betriebskonzepts an andere Landesflughäfen

Mit der Einhaltung der Direktstartvereinbarung wird eine lärmässige Begrenzung in den Gebieten genau südlich des Flughafens erreicht. Es ist das Ziel der Regierung, dass die Lärmimmissionen in diesen dicht besiedelten Gebieten auf niedrigem Niveau bleiben sollen. Die Direktstartvereinbarung ist bisher klar eingehalten worden. Die vereinbarte Anzahl Direktstarts von im Jahresdurchschnitt 8 Jet-Flugzeugen pro Tag wurde im Jahr 2001 mit durchschnittlich 3,2 Jets deutlich unterschritten.

Die Ausarbeitung eines umfassenden Pistenbenützungskonzepts schreitet weiter zügig voran. Die Szenarien der Arbeitsgruppe Flugverfahren und deren Auswertung liegen mit Veröffentlichung der Broschüre "Lärberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren" vor. Eine schrittweise Einführung erfolgt mit der Umsetzung der ACNUSA-Empfehlungen. Insofern hat eine klare Annäherung an ein umfassendes Pistenbenützungskonzept stattgefunden. Verschiedene Faktoren, welche nicht durch den Regierungsrat beeinflusst werden können, haben aber einen Einfluss auf das Betriebskonzept haben. So könnte das neue Betriebskonzept des nicht einmal 80 km entfernten Flughafens Zürich-Kloten Auswirkungen auf den EAP haben. Ein vollständiges Konzept des EAP steht zudem in Abhängigkeit zur konkreten Ausgestaltung des Flugverfahrens mit ILS 34, dessen Installierung für das Jahr 2004 vorgesehen ist.

Im Jahr 2001 sind weniger Ausnahmebewilligungen während der Nachtflugsperrre erteilt worden. Der Regierungsrat beobachtet weiterhin die Handhabung der Ausnahmebewilligungen.

Bei Nichteinhaltung der Auflagen wird der Regierungsrat überprüfen, ob weitere Auszahlungen erfolgen können. Zu diesem Zweck wird er mit dem Kanton Basel-Stadt und dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation Konsultationen aufnehmen. Als Folge kann er mit der Auszahlung zuwarten oder entsprechende Kürzungen vornehmen. Eine Aussage über die Folge einer Nichterfüllung der Auflagen kann demnach nicht schon im Voraus getroffen werden, sondern hat dannzumal unter Berücksichtigung aller gegebenen Umstände und in partnerschaftlicher Absprache mit Basel-Stadt und dem Bund zu erfolgen.

9. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, das Postulat 1998/048 abzuschreiben.

Liestal, 17. Dezember 2002

IM NAMEN DES REGIERUNGSRATES

die Präsidentin: Schneider-Kenel

der 2. Landschreiber: Achermann