

> [Landrat / Parlament](#) || [Geschäfte des Landrats](#)

Titel: Postulat der FDP-Fraktion: Euroairport
Autor/in: [Hanspeter Frey](#), FDP
Mitunterzeichnet von: van der Merwe, Fünfschilling, Imber
Eingereicht am: 19. Februar 2009
Bemerkungen: **Modifiziert am 7. Mai 2009 (vgl. Traktandum 16)**
[Verlauf dieses Geschäfts](#)

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 Ausbauvorhabens 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 Pistenniveau. 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

- a. eine Verlängerung der Ost-West-Piste um rund 600 Meter im Westen,
- b. Anreizsysteme zur Benutzung der Ost-West-Piste für Abflüge in den Westen und Anflüge aus dem Westen ~~und~~
- ~~c. die Festlegung genauer An- und Abflugswinkel sowie genauer An- und Abflugsrouten und~~
- ~~d. eine paritätische Vertretung der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Verwaltungsrat des Flughafens~~ [Modifiziert vom Landrat am 7. Mai 2009, Traktandum 16]

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

Anhang: Pistenlängen diverser Flughäfen (bei mehreren Start- und Landepisten ist jeweils die längste Piste angegeben):

Aéroport de Strasbourg	05/23 2.400 m × 45 m
Aeroporto di Milano-Linate	18/36 2.440 m × 60 m
London City Airport	10/28 1.508 m × 30 m
London Luton Airport	08/26 2.160 m × 46 m
Flughafen Dublin	10/28 2.637 m × 45 m
Göteborg City Airport	01/19 2.039 m × 45 m
Flughafen Neapel	06/24 2.628 m × 45 m
Flughafen Olbia	06/24 2.446 m × 45 m
Flughafen Florenz	05/23 1.750 m × 45 m
Liverpool John Lennon Airport	09/27 2.286 m × 46 m
Flughafen Madeira	05/23 2.777 m × 45 m
Aeropuerto de Lanzarote-Arrecife	03/21 2.400 m × 45 m
Maastricht Aachen Airport	03/21 2.500 m × 45 m
Flughafen Bari	07/25 2.440 m × 45 m
Flughafen Rotterdam	24/06 2.260 m × 45 m
Flughafen Saint-Martin	09/27 2.180 m × 45 m
Flughafen Bilbao	12/30 2.600 m × 45 m
Chicago Midway Airport	13C/31C 1.988 m × 46 m
Ronald Reagan Washington National Airport	01/19 2.094 m x 46 m

Quelle: Wikipedia