



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

**Titel:** Postulat Julia Gosteli, Grüne Fraktion: Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines Flugzeugabsturzes

**Autor/in:** [Julia Gosteli](#)

**Mitunterzeichnet von:** Kirchmayr, Inäbnit, Schuler, Bänziger, Frommherz, Holinger H., Schoch, Stokar, Werthmüller und Wiedemann

**Eingereicht am:** 15. Januar 2015

**Bemerkungen:** --

[Verlauf dieses Geschäfts](#)

Ein bedeutendes Katastrophenszenario in unserer Region ist ein Flugzeugabsturz in dicht besiedeltes Gebiet. Flugzeugunfälle ereignen sich am häufigsten kurz nach dem Start oder bei der Landung. Bei Starts heben teilweise Flugzeuge mit vielen Tonnen hochentzündlichem Flugbenzin in den Tanks über ein von 50'000 Menschen dicht besiedeltes Gebiet ab.

Das Gesamtrisiko für die Bevölkerung ergibt sich aus den beiden Faktoren Eintretenswahrscheinlichkeit und Schadenpotential des Einzelereignisses. Ersteres hängt von der Anzahl Flugereignisse und der Distanz zur Start-/Landebahn ab, Letzteres von der Flugzeuggrösse und der Siedlungsdichte.

Die Risikoanalyse für den Flugbetrieb am Euro-Airport stammt von 2001 und basiert auf Prognosen, die längst nicht mehr zutreffen: Damals wurde der kommerzielle Flugverkehr zu über 80 % mit Maschinen von weniger als 30 t Startgewicht abgewickelt, heute machen Maschinen von 50-95 t mit entsprechend grösseren Tanks über 60 % und solche von 35-50 t weitere 20 % aus. In der Risikoanalyse für den Euro-Airport geht man auch noch von einem Anteil von bis zu 25% an Starts auf der Ost-/West-Piste aus. Die dringend empfohlene stärkere Nutzung der Ost-West-Piste zur Entlastung dicht besiedelter Gebiete im Süden des Flughafens von startenden Flugzeugen mit voller Betankung wurde nur vorübergehend realisiert. Zudem wenden die meisten Startprozeduren heute nicht mehr vor der Landesgrenze, sondern überfliegen Allschwil im Tiefflug.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass sich die sicherheitsrelevanten Faktoren gegenüber der Risikoanalyse von 2001 stark verändert haben, was sich negativ auf das Gesamtrisiko im zunehmend dichteren Siedlungsgebiet auswirkt. Eine Neubeurteilung der Sicherheit im heutigen Flugregime am Euroairport, wie dies der Kontrollbericht des kantonalen Sicherheitsinspektorats von 2003 im Falle wesentlicher Änderungen der Verhältnisse bereits forderte, ist überfällig. Es besteht Handlungsbedarf bezüglich der Anpassung des Sicherheitsplans des Euroairports und der darauf basierenden Einsatzdispositive der Blaulicht-Organisationen.

**Die Regierung wird gebeten, folgende Sachverhalte eingehend zu prüfen und über den Befund und zu treffende Massnahmen zu berichten bzw. diese Massnahmen einzuleiten:**

1. Gültigkeit der Risikoanalyse von 2001 in Bezug auf die heutigen und künftigen Verhältnisse gemäss SIL-Objektblatt hinsichtlich Flugzeuggrösse, Lage der Flugrouten und ihre Benützungskquoten, zeitliche Verteilung der Flugbewegungen, Gefahrguttransport, Siedlungsdichte und Überflug sicherheitsrelevanter Anlagen
2. Ausgestaltung von (kantons- und grenzübergreifenden) Einsatzdispositiven der Blaulicht-Organisationen im Falle eines Flugzeugabsturzes im Siedlungsgebiet

3. *Diese Einsatzdispositive in einer Katastrophenübung "grosser Flugzeugabsturz" zu beüben und über die Fortschritte gegenüber der letzten, teilweise besorgniserregende Resultate zeigenden Übung zu berichten.*
4. *Alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, das erhöhte Risiko gemäss den bereits gemachten bzw. allfällig neuen Empfehlungen durch flugbetriebliche Massnahmen wieder zu reduzieren.*