

Regierungsratsbeschluss

vom 14. Mai 2008

Nr. 2008/824

KR.Nr. ID 064/2008 (BJD)

Dringliche Interpellation überparteilich: Südanflüge auf den EuroAirport – Kontroll- und Einflussmöglichkeiten des Kantons Solothurn (13.05.2008)

Stellungnahme des Regierungsrates

1. Interpellationstext

Seit Anfang dieses Jahres ist das Instrumentenlandesystem auf die Piste 34 des EuroAirports Basel-Mulhouse (ILS 34) in Betrieb. Gemäss dem Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt und den französischen Luftfahrtbehörden darf die Piste 34 bei einer Nordwindkomponente von über 5 Knoten benutzt werden. Sollten insgesamt mehr als 10 % der Anflüge über das ILS 34 abgewickelt werden, sind entsprechende Massnahmen zu treffen, um diesen Wert wieder unter 10 % zu drücken.

Seit Anfang Jahr hat sich die angewandte Praxis aber zunehmend von den Vereinbarungen entfernt. Auch bei ausgesprochen schwachwindigen Verhältnissen und bei Winden aus anderen Himmelsrichtungen wird von Süden angefliegen. Der Anteil der Südanflüge ist im April auf gegen 20 % angestiegen. Zudem werden die nächtlichen Flugverbotszeiten nicht eingehalten. Dies führt zu einer Belastung mit Fluglärm der Bevölkerung im Schwarzbubenland und im Thal, welche in keiner Art und Weise dem entspricht, was vor Einführung des ILS 34 angekündigt wurde. Die vom EuroAirport selber herausgegebenen Zahlen bestätigen, dass entgegen den früheren Beteuerungen heute wesentlich mehr von Süden angefliegen wird als vor Einführung des ILS 34. Für die kommenden Monate ist ausserdem mit zusätzlichen Belastungen zu rechnen, da einerseits wegen der Euro der Flugverkehr zunehmen wird und andererseits die thermischen Aufwinde über dem Jura zu zusätzlichen Nordwinden am Oberrhein führen werden. Hinzu kommt, dass mit der schönen Jahreszeit der Fluglärm stärker wahrgenommen wird, da die Leute sich vermehrt draussen aufhalten.

Die zahlreichen Interventionen aus der Bevölkerung, von Seiten der Gemeinden und sogar vom Amt für Raumplanung werden vom EuroAirport jeweils erst nach langer Zeit und in Form allgemeiner Floskeln abgetan.

Angesichts der mangelnden Kommunikation von Seiten des Airports und der noch stärkeren Zuspitzung des Problems in den nächsten Monaten bitten wir die Regierung dringend um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Welche Kontakte unterhält der Kanton Solothurn derzeit zum EuroAirport und zum Bundesamt für Zivilluftfahrt im Zusammenhang mit dem ILS 34?
2. Wie schätzt die Regierung die Möglichkeiten des Kantons Solothurn ein, das Anflugregime des EuroAirports zu überwachen und allfällige Korrekturen zu verlangen?

3. Welche Massnahmen plant die Regierung, um die betroffene Solothurner Bevölkerung zu schützen, die Benutzung des ILS 34 stärker zu überwachen und den EuroAirport zu einer korrekten Anwendung des ILS 34 zu bringen?

2. Begründung (Vorstosstext)

3. Dringlichkeit

Der Kantonsrat hat am 13. Mai 2008 die Dringlichkeit beschlossen.

4. Stellungnahme des Regierungsrates

4.1 Allgemeines

Das ILS 34 auf den EuroAirport (EAP) Basel-Mulhouse ist seit dem 20. Dezember 2007 in Betrieb. Der Südanflug wird gewählt, wenn bestimmte Bedingungen (u.a. Rückenwindkomponente, Kontamination der Piste mit Wasser, Eis und Schnee) eintreten. Mit dem ILS 34-Verfahren wird gegenüber dem bis Dezember 2007 angewandten Sichtflugverfahren (MVI) das Risiko von sogenannten „missed approaches“ (Durchstarten) bei Nordwind unter tiefer Wolkenuntergrenze verringert und die Staffelung der An- und Abflüge in Flughafennähe verbessert. Beides trägt zur Flugsicherheit bei. Die Wahl der zu benützenden Piste sollte gemäss dem „Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse“ vom 10. Februar 2006 erfolgen. Dieses Abkommen wurde von den Direktoren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und der französischen Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) unterzeichnet. Die Wahl der zu benützenden Piste erfolgt gemäss Abkommen durch den leitenden Flugverkehrsleiter im Kontrollturm im Wesentlichen aufgrund der ihm zur Verfügung stehenden Windmessungen und -prognosen. Um ihm die Entscheidung zu erleichtern, sieht das Abkommen vor, dass von der DGAC ein Informatik-System beschafft werden soll, genannt RAAS (Runway Allocation Advisory System), welches aufgrund der verschiedenen meteorologischen und technischen Parameter eine objektivierte Empfehlung über die zu benützende Piste abgibt. Das System steht dem Flugverkehrsleiter seit 20. Dezember 2007 zur Verfügung. Falls die Instrumenten-Anflüge auf Piste 34 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8 % sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet. Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres 10 % übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen mit dem Ziel auf, Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10 %-Marke zu bringen.

Die aktuelle Statistik der Südlandungen zeigt, dass bis Ende April des laufenden Jahres der Südan teil aufsummiert 9.4 % beträgt. In den ersten vier Monaten dieses Jahres lag der Anteil der Südan flüge immer über den Werten des Vorjahres und stieg von Monat zu Monat ständig an. 2007 schloss mit 7 Prozent Südanflügen. Die Direktion des EAP ist überzeugt, dass das neue Landever fahren ILS 34 korrekt angewandt wird. Nach Ansicht des EAP darf aus den seit Einführung des ILS 34 ständig gestiegenen Südan teilen kein systematischer Trend für die Zukunft abgeleitet werden. Er-

fahrungsgemäss gehe der Anteil der Südlandungen – über das ganze Jahr betrachtet – wieder erheblich zurück. Die Bilanz soll am Ende des Jahres gezogen werden.

4.2 Zu Frage 1

Der Kanton Solothurn ist, vertreten durch das Amt für Raumplanung (ARP), ständiger Gast in der Fluglärmkommission (FLK) der Kantone BS und BL. Das ARP hat sich mit Brief vom 3. April 2008 bei der FLK über die mangelhafte Informationstätigkeit des EAP im Zusammenhang mit dem ILS 34 beschwert. Das ARP weist in seinem Brief darauf hin, dass aufgrund von Reklamationen aus den Regionen Dorneck und Thal scheinbar auch bei Föhn- und Westwindlagen die Südroute gewählt wird. Weiter wird gerügt, dass Anfragen an den EAP weder zeitgerecht noch mit Verständnis für die neue Situation der Lärmbetroffenen beantwortet werden. Aufgrund der Reklamationen forderte das ARP vom EAP Auskunft darüber, wie in Zukunft die besorgten Bürgerinnen und Bürger besser informiert werden können. Gleichlautende Forderungen stellten auch Vertreter der Kantone BS und BL in der Fluglärmkommission. Die Direktion des EAP ihrerseits wies auf ihre Kommunikationsgrundsätze hin, welche eine „aktive und prospektive Information der Bevölkerung und der Gemeinden“ beinhalten. Die Direktion bat um Nachsicht, dass diese Kommunikationsgrundsätze im Zusammenhang mit technischen Problemen im Fall einer Panne des nördlichen Funkfeuers am 5. März 2008 und einer damit verbundenen kurzfristigen Umstellung auf Südlandungen nicht eingehalten werden konnten. Mit dem BAZL bestehen ebenfalls informelle Kontakte bezüglich mangelhafter Informationstätigkeit des EAP im Zusammenhang mit der Einführung des ILS 34.

4.3 Zu Frage 2

Unsere Möglichkeiten sind beschränkt. Massgebendes Dokument für die Überwachung der Südanflüge ist das Pistennutzungsabkommen. Wir legen einen besonderen Wert auf die regelmässige Berichterstattung des EAP an die Umweltkommissionen, insbesondere die interkantonale Fluglärmkommission sowie an die französische Fluglärmüberwachungsbehörde ACNUSA. Das BAZL wird sich nach unseren Informationen in nächster Zeit ein Bild vor Ort bei der französischen Flugsicherung machen und den offenen Fragen nachgehen: Werden die Pistennutzungsbedingungen eingehalten? Auf Grund welcher Kriterien wird auf Südanflüge umgestellt? Wir drängen beim EAP auf eine offene, zeitgerechte und eingehende Information der betroffenen Regionen, Gemeinden und der Bevölkerung. So kann es nicht angehen, dass beispielsweise konkrete, mit Daten untermauerte Vorwürfe der Gemeindepräsidentenkonferenz Thal, die Pistennutzungsbedingungen würden z.T. nicht eingehalten, materiell vom EAP unbeantwortet bleiben.

4.4 Zu Frage 3

Mit dem EAP wurde vereinbart, demnächst Informationsveranstaltungen in den betroffenen solothurnischen Regionen durchzuführen. Das ARP koordiniert mit den betroffenen Regionen und der Kommunikationsabteilung des EAP die weiteren Schritte. Die Ergebnisse der geplanten Analyse des BAZL sollen an diesen Veranstaltungen im Sinne der Transparenz präsentiert werden.

Falls sich in den nächsten 2- 3 Monaten keine Trendumkehr beim Anteil der Südlandungen, wie dies die Flughafendirektion prognostiziert, zeigen sollte, werden wir den EAP und das BAZL unverzüglich anhalten, Gegenmassnahmen sofort, und nicht erst Ende Jahr, zu prüfen und umzusetzen, damit das Pistennutzungsabkommen Ende 2008 eingehalten werden kann.

K. Schwaller

Dr. Konrad Schwaller
Staatsschreiber

Verteiler

Bau- und Justizdepartement

Bau- und Justizdepartement (br)

Amt für Raumplanung (2)

Amt für Umwelt

Amt für Verkehr und Tiefbau

Volkswirtschaftsdepartement

Verein Region Thal, Tiergartenweg 1, 4710 Balsthal

Planungsgruppe Dornecker Gemeinden, p.A. Kurt Henzi, Gemeindepräsident der Einwohnergemeinde ,
4143 Dornach

Planungsgruppe Thiersteiner Gemeinden, p.A. Kuno Gasser, Gemeindepräsident, Gemeindeverwaltung,
4208 Nunningen

Bundesamt für Zivilluftfahrt, 3003 Bern

EuroAirport Basel-Mulhouse, Postfach, 4030 Basel

Parlamentsdienste

Traktandenliste