

Vorlage an den Landrat

Beantwortung der Interpellation 2019/550 von Rahel Bänziger: «Südverschiebungen diverser RNAV-Flugrouten: 'Teilgeständnis' des EAP» 2019/550

vom 22. Oktober 2019

1. Text der Interpellation

Am 29. August 2019 reichte Rahel Bänziger Keel die Interpellation [2019/550](#) «Südverschiebungen diverser RNAV-Flugrouten: 'Teilgeständnis' des EAP» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Mit der Inbetriebnahme des instrumentengesteuerten Südlandesystem ILS33 wurde Ende 2007 das Überfluggebiet in tiefer Flughöhe über dicht besiedeltes Schweizer Territorium massiv erweitert. In meinem Postulat «Risikoanalyse für den EAP» (2018/593 1) wurde zudem klar aufgezeigt, wie sich nach Einführung eines Radio-Navigations-Systems (RNAV) die Flugrouten etwa einen Kilometer nach Süden Richtung Allschwil verschoben haben. Die Dauerschallpegel sind in der Folge im Allschwiler Dorfkern deutlich angestiegen, so auch die Anzahl der von der Binninger Messstation erkannten Startereignisse. Die Verantwortlichen des EAP verneinten bis vor kurzem eine Verschiebung der Flugrouten inklusive des dazugehörigen Lärms nach Süden.

Jetzt gibt es vom EAP plötzlich ein Teilgeständnis, allerdings nur in Bezug auf die Anfang 2019 eingeführten weiteren RNAV-Startverfahren. Dies erscheint wenig glaubwürdig und wirft diverse Fragen auf – unter anderem, ob die EAP-Verantwortlichen überhaupt wissen, wo ihre Flugzeuge durchfliegen.

Der Regierungsrat wird um die schriftliche Beantwortung folgender Fragen gebeten:

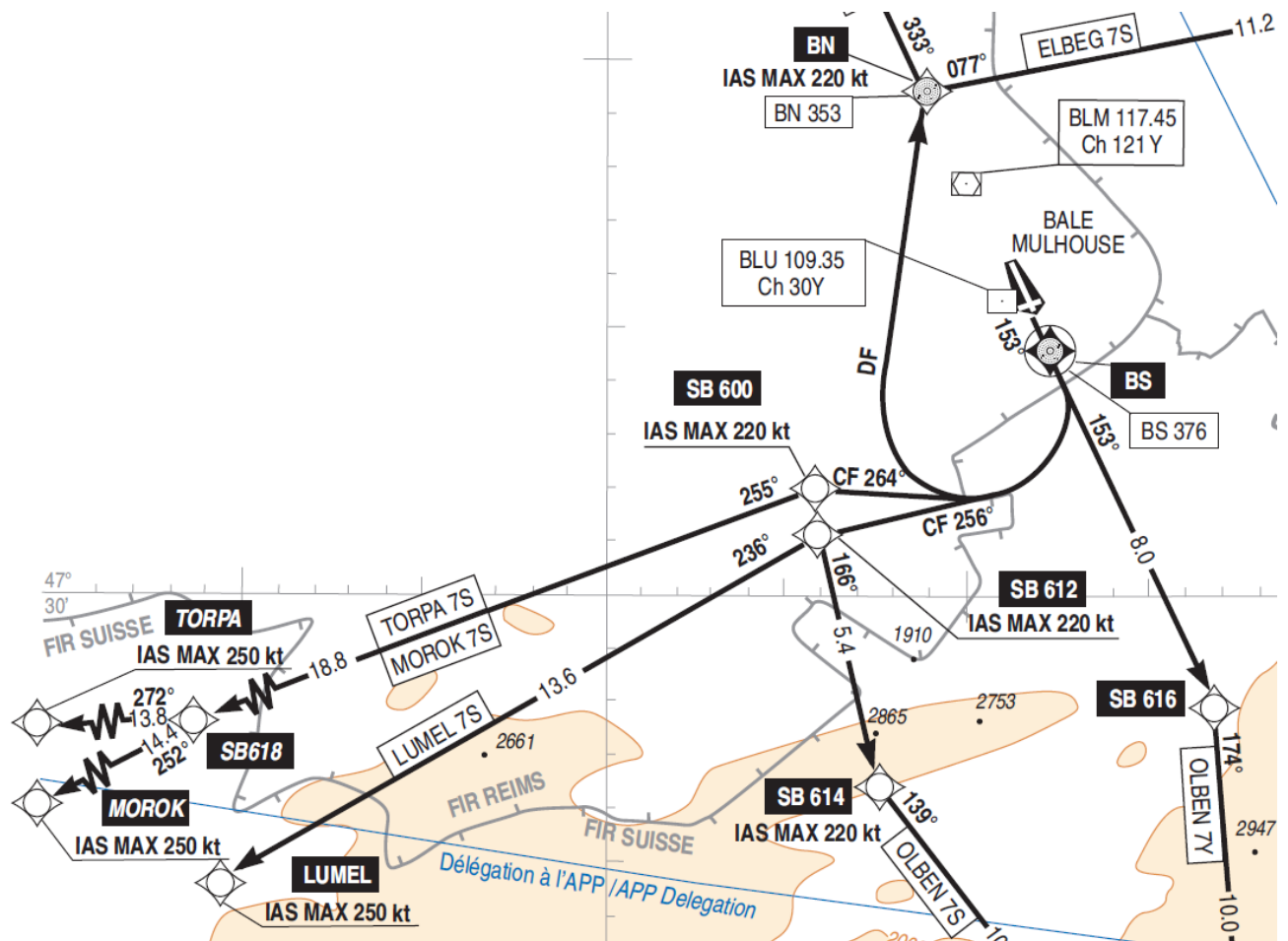
- 1. Worin unterschieden sich die Anfang 2019 eingeführten RNAV-Startprozeduren ab Piste 15 räumlich von der LUMEL- und ELBEG-6P-Prozedur, die schon vor Jahren eingeführt wurden?*
- 2. Weshalb wurde bei dieser Neu-Einführung bereits nach 3 Monaten eine Evaluation durchgeführt, bei den anderen lässt diese jedoch seit 2014 auf sich warten?*
- 3. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die «neue», sowie auch die «alten» RNAV-Flugrouten wieder auf weniger dicht besiedeltes Gebiet zurück zu führen?*
- 4. Wie verantwortet der Regierungsrat das zwangsläufig gestiegene Gruppenrisiko für die Bevölkerung in Allschwil, Schönenbuch und Binningen, dass mit den verschobenen Startprozeduren einhergeht?*

2. Beantwortung der Fragen

1. Worin unterscheiden sich die Anfang 2019 eingeführten RNAV-Startprozeduren ab Piste 15 räumlich von der LUMEL- und ELBEG-6P-Prozedur, die schon vor Jahren eingeführt wurden?

Von sämtlichen IFR (Instrument Flight Rules) Südstarts fliegen etwa 2.3 % die Prozedur OLBEN 7Y, etwa je 5% die Prozedur OLBEN 7S und LUMEL 7S. Der Rest verteilt sich in etwa 50/50 auf TORPA 7S + MOROK 7S respektive ELBEG 7S.

In Flughafennähe hat die französische Flugsicherungsbehörde folgende Anpassungen bei den sich jetzt in Korrektur befindenden Prozeduren TORPA 7S und MOROK 7S im Vergleich zu der früher gültigen Prozedur LUMEL 6P vorgenommen (die ELBEG 6P-Prozedur wurde ersatzlos aufgehoben): Beim Wegpunkt SB 600 wurde die maximal zulässige Geschwindigkeit der Flugzeuge von 210 auf 220 Knoten «Indicated Air Speed» angehoben. Dies erfolgte auf Anfrage der Fluggesellschaften, damit diese mit den grösseren Flugzeugen die Prozeduren auch sicher fliegen können. Zusätzlich wurden als Konsequenz davon die **Minimalhöhe vor dem Abdrehen nach BS von 1300 Fuss auf 1900 Fuss angehoben** und der **Anflugwinkel zu SB 600 von 256 auf 264° angepasst**.



2. Weshalb wurde bei dieser Neu-Einführung bereits nach 3 Monaten eine Evaluation durchgeführt, bei den anderen lässt diese jedoch seit 2014 auf sich warten?

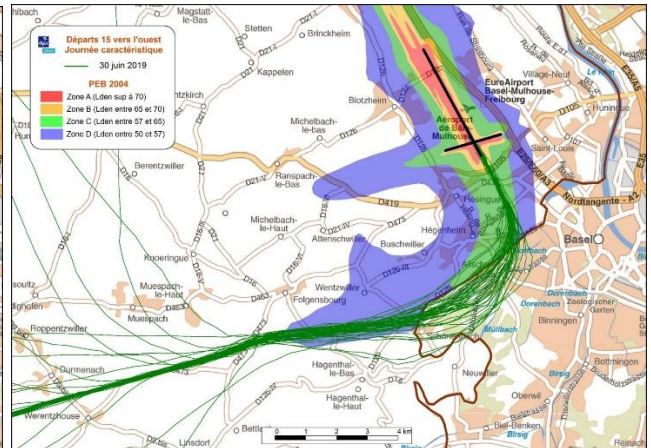
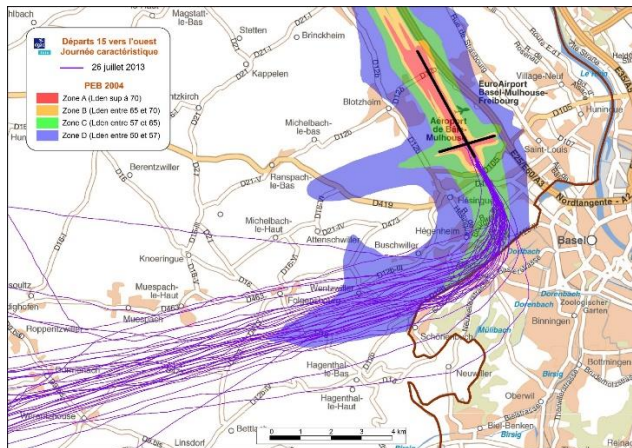
Die RNAV-Prozeduren von 2014 existieren nicht mehr, da diese durch die neuen Verfahren abgelöst wurden. Die aktuelle Analyse deckt somit sämtliche RNAV-Prozeduren ab. Die Überprüfung wurde als Erfolgskontrolle bezüglich der Einführung der neuen Prozeduren auf Initiative des Flughafens durchgeführt.

3. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, um die «neue», sowie auch die «alten» RNAV-Flugrouten wieder auf weniger dicht besiedeltes Gebiet zurück zu führen?

Eine Unterscheidung zwischen «alten» und «neuen» RNAV-Flugrouten existiert nicht, da sämtliche alten RNAV Prozeduren durch neue ersetzt oder aufgehoben wurden. Alle RNAV-Flugrouten, bei denen Abweichungen (vgl. als Beispiel nachstehende Abbildungen) von der französischen Flugsicherungsbehörde festgestellt wurden, sind Bestandteil der geforderten und bereits angegangenen Korrekturen. Die Anpassung ist unter Einbezug der diversen zuständigen Behörden und nach entsprechenden Testflügen, von denen die ersten am 25. und 26. September stattgefunden haben, für 2020 geplant.

Flugspuren vor Einführung RNAV:

Flugspuren nach Einführung RNAV:



4. Wie verantwortet der Regierungsrat das zwangsläufig gestiegene Gruppenrisiko für die Bevölkerung in Allschwil, Schönenbuch und Binningen, dass mit den verschobenen Startprozeduren einhergeht?

Die Überprüfung der RNAV Prozeduren wurde bereits angegangen. Erste Testflüge fanden, wie bereits erwähnt, Ende September statt. Der Regierungsrat erwartet eine rasche Korrektur der Abflugverfahren und setzt sich via die beiden BL-VR-Mitglieder im EAP entsprechend dafür ein.

Liestal, 22. Oktober 2019

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich