

GEMEINDERAT



Geschäft No. 4226A

**Beantwortung des Postulats
von Ruedy Breitenstein, EVP/Grüne-Fraktion
betreffend
Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines
Flugzeugabsturzes**

Bericht an den Einwohnerrat
vom 12. August 2015

Inhalt	Seite
1. Ausgangslage	3
2. Erwägungen	4
3. Antrag	6

Beilage/n

- Euroairport, Risikoanalyse; Antwortschreiben Bundesamt für Zivilluftfahrt vom 20.07.2015

Allgemeiner Hinweis

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichwohl für beiderlei Geschlecht.

1. Ausgangslage

Namens der EVP/Grüne-Fraktion hat Ruedy Breitenstein am 19. Januar 2015 ein Postulat mit folgendem Inhalt eingereicht:

Aktuelle Sicherheitsdispositive im Falle eines Flugzeugabsturzes

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 unser Siedlungsgebiet 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.

Antrag auf Prüfung:

- 1. Sind aus Sicht der Gemeindeexekutive die Sicherheitsdispositive für den Fall eines Flugzeugabsturzes auf dem Gemeindegebiet angesichts des erhöhten Gesamtrisikos genügend? Wenn nein, in welchen Bereichen besteht Handlungsbedarf?**
- 2. Ist die Gemeindeexekutive bereit beim Kanton und beim Flughafen zu Gunsten einer Aktualisierung der Risikoanalyse zu intervenieren, damit sich die darauf basierenden Sicherheits- und Einsatzdispositive an der Realität orientieren können?**

Das Postulat wurde an der Einwohnerratssitzung vom 20. Mai 2015 überwiesen.

2. Erwägungen

Einleitung

Die Bewältigung eines Flugzeugabsturzes wird über die kantonale Krisenorganisation abgewickelt, weshalb vor der Beantwortung des Vorstosses mit dem Amt für Militär und Bevölkerungsschutz Kontakt aufgenommen worden ist. Dabei hat sich gezeigt, dass neben Allschwil in Binningen und Reinach sowie im Landrat analoge Vorstösse eingereicht worden sind.

Die Beantwortung der Vorstösse wurde unter Mitwirkung des AMB zwischen den Gemeinden koordiniert und abgesprochen.

Beantwortung

Der Absturz eines grossen Flugzeuges in bewohntes Gebiet ist zweifellos als Katastrophe zu bezeichnen. Im Bevölkerungsschutzgesetz vom 05. Februar 2004 § 2 ist eine Katastrophe wie folgt definiert:

Als Katastrophe gilt ein Ereignis (natur- oder zivilisationsbedingtes Schadeneignis bzw. schwerer Unglücksfall), das so viele Schäden und Ausfälle verursacht, dass die personellen und materiellen Mittel der betroffenen Gemeinschaft überfordert sind.

Bei Katastrophen oder Grossereignissen arbeiten viele Rettungsorganisationen zusammen und bewältigen die Situation im Verbund. Beim Absturz eines Flugzeuges werden, sobald Informationen über das Schadenausmass des Ereignisses vorhanden sind, die verschiedenen Blaulichtorganisationen sowie weitere Dienste des Bevölkerungsschutzes von der Einsatzleitzentrale aufgeboden. Die Einsatzleitung vor Ort übernimmt ein vom Kanton ausgebildeter Schadenplatzkommandant und die Gesamteinsatzleitung liegt beim Kantonalen Krisenstab (KKS). Diesem stehen alle benötigten Blaulichtorganisationen der ganzen Region sowie des benachbarten Auslands wie auch die Zivilschutzorganisationen und der Regionale Führungsstab Allschwil – Schönenbuch zur Verfügung. Bei Bedarf wird auf Einsatzkräfte weiterer Regionen zurückgegriffen. Bei Flugzeugabstürzen handelt es sich um tragische Ereignisse, da meist viele Menschen betroffen sind. In der Regel ist ein solches Unfallereignis jedoch räumlich begrenzt und im Vergleich zu Naturkatastrophen oder solchen im ABC-Bereich (atomar, biologisch, chemisch) deshalb einfacher zu bewältigen. Naturkatastrophen oder ABC-Ereignisse sind viel grossflächiger und betreffen ganze Regionen. Deren Bewältigung kann Wochen bis Monate dauern.

Zu den einzelnen Fragen äussert sich der Gemeinderat wie folgt:

1. Sind aus Sicht der Gemeindeexekutive die Sicherheitsdispositive für den Fall eines Flugzeugabsturzes auf dem Gemeindegebiet angesichts des erhöhten Gesamtrisikos genügend? Wenn nein, in welchen Bereichen besteht Handlungsbedarf?

Mit dem kantonalen Bevölkerungsschutzgesetz vom 5. Februar 2004 wurden die Strukturen für die Bewältigung von naturbedingten, technischen und gesellschaftlichen Ereignissen geschaffen. Im Gesetz sind die Zuständigkeiten zwischen den Staatsebenen Gemeinde und Kanton in den §§ 5 und 6 geregelt. Die Verordnung regelt mit §§ 6 und 7 die Schadenplatzorganisation.

Die Bewältigung eines Flugzeugabsturzes erfolgt immer unter der Leitung des Kantonalen Krisenstabes mit seinem Schadenplatzkommando. Die betroffenen Gemeinden unterstützen mit ihren Führungs- und Einsatzmitteln das kantonale Schadenplatzkommando vor Ort und stellen die notwendigen Massnahmen zum Schutze und zur Lenkung (z.B. mittels Verhaltensanweisungen) ihrer Bevölkerung und Unternehmen sicher. Aufgaben und Kompetenzen sind in den Rechtsgrundlagen und

Weisungen der Partnerorganisationen des Bevölkerungsschutzes (Polizei, Feuerwehr, Gesundheitswesen, Zivilschutz) geregelt.

Spezielle Einsatzmittel für die Bewältigung eines Flugzeugabsturzes werden nicht auf Vorrat gehalten. In den Einsatz kämen die ordentlichen Mittel der Gemeinden bzw. Regionen (Regionaler Führungsstab, Feuerwehr, Zivilschutz, Werke) sowie jene des Kantons (Kantonaler Krisenstab mit Schadenplatzkommando, Polizei, Feuerwehrstützpunkte, Rettungssanität, Sanitätshilfsstelle und Spitäler, Kantonale ABC-Wehr, Umweltspezialisten, Careteam, Hotlineteam usw.) und Spezialisten des Bundes.

Bei einer gemeindeübergreifenden Trümmerlage werden entsprechende Führungs-, Informations- und Koordinationsprozesse durch den kantonalen Krisenstab aktiviert.

Die Gemeinden bzw. Regionen sind im kantonalen Katastrophenmanagement zur Bewältigung eines Grossereignisses, beispielsweise eines Flugzeugabsturzes, eingebunden. So nahmen sie in den letzten Jahren an mehreren gross angelegten Übungen der kantonalen Krisenorganisation in verschiedenen Funktionen teil. Letztmals Ende 2014 bei der Stabsrahmenübung „INSIEME“. An dieser Übung wurde der Zusammenstoss eines Passagier- und eines Frachtflugzeuges über dem Raum Muttenz – Pratteln abgearbeitet.

Der Kanton erwartet von den Gemeinden folgende Leistungen bei einem Grossereignis:

- Bereitstellung von Löschwasser;
- Absperren des Schadenraumes / der Schadenplätze und Lenkung des Individualverkehrs innerhalb der Gemeinde;
- Sicherstellen von Rettungs- und Versorgungsachsen auf dem Gemeindegebiet;
- Versorgung der Einsatzkräfte mit Treibstoff, Verpflegung und speziellen Gütern;
- Betreuung von Evakuierten;
- Unterbringung und Betreuung Obdachloser;
- Bereitstellung von Räumlichkeiten mit Personal für Leichen, Streugut, Flugzeugteile, Trauerarbeit, Medienkonferenzen usw.;
- Sicherungsarbeiten an beschädigten Gebäuden und Infrastrukturen;
- Information der Bevölkerung, Gemeindeinstitutionen (z.B. Schulen) und Unternehmen in der Gemeinde;
- Instandstellung von Boden, Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie Infrastrukturbauten.

Die Erfüllung dieser Aufgaben wird von den kommunalen Einsatzkräften bei verschiedenen Gelegenheiten geübt und vom Kanton periodisch überprüft.

Neben weiteren Blaulichtorganisationen käme die Feuerwehr zur Rettung und Brandbekämpfung nach kantonalem Konzept zum Einsatz. Die Ortsfeuerwehr Allschwil ist zwar sehr gut organisiert und dotiert, könnte aber ein solches Ereignis nicht selbständig bewältigen. Die kantonale Feuerwehr-Organisationsstruktur ist grundsätzlich auf Zusammenarbeit zur personellen und materiellen Unterstützung der Ortsfeuerwehren ausgerichtet. Sie stellt einerseits mit dem Stützpunktkonzept und andererseits mit dem Prinzip der Nachbarhilfe auf gegenseitige Hilfe im Ereignisfall ab. Das neue Feuerwehrgesetz sieht die Zuständigkeit der Gemeinden bzw. der Ortsfeuerwehren zur Bewältigung des Grundeinsatzes vor, während der Kanton mit den Stützpunktfeuerwehren für den Ergänzungseinsatz, d.h. für den Einsatz zusätzlicher oder spezieller Mittel, zuständig ist. Der Kanton, konkret die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung (BGV), hält bei den

Stützpunktfeuerwehren zusätzliche Einsatzmittel zur Bewältigung der Ergänzungseinsätze bereit und setzt diese bei Bedarf ein.

Trotz aller Vorkehrungen bleibt das Restrisiko des Eintretens eines solchen Ereignisses bestehen. Bei einem Grossereignis wird anfänglich immer eine „Chaosphase“ zu bewältigen sein. Das kantonale Katastrophenmanagement zielt mit regelmässigen, gemeinsamen Übungen darauf ab, diese möglichst kurz zu halten und die eintreffenden Rettungskräfte rasch und koordiniert einzusetzen. Der Gemeinderat erachtet das Sicherheitsdispositiv des Kantons zur Bewältigung von Katastrophen oder Grossereignissen als genügend.

2. Ist die Gemeindeexekutive bereit beim Kanton und beim Flughafen zu Gunsten einer Aktualisierung der Risikoanalyse zu intervenieren, damit sich die darauf basierenden Sicherheits- und Einsatzdispositive an der Realität orientieren können?

Für die Aufsicht über die zivile Luftfahrt in der Schweiz ist das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zuständig. Aus diesem Grund hat der Gemeinderat die Frage betreffend die Notwendigkeit zur Aktualisierung der Risikoanalyse schriftlich dem BAZL unterbreitet.

Die Stellungnahme des BAZL vom 20. Juli 2015 liegt der Postulatsbeantwortung bei. Das BAZL stellt darin fest, dass eine heutige Studie auf vergleichbaren Eckwerten aufbauen würde, welche schon für die Risikoanalyse 2001 herangezogen worden sind. Ferner weist es auf seither erfolgte betriebliche und technische Optimierungen zu Gunsten einer erhöhten Flugsicherheit hin, welche die Absturzwahrscheinlichkeit allgemein vermindern würden. Insgesamt gehen die zuständigen Stellen nicht davon aus, dass eine neue Studie eine Verschlechterung der Absturzrisiken ausweisen würde, weil die seither gestiegenen Risiken durch die zwischenzeitlich erfolgten betrieblichen Optimierungen aufgewogen würden.

Angesichts der Antwort des BAZL erachtet es der Gemeinderat nicht als notwendig, sich beim Kanton oder dem Flughafen zu Gunsten einer Aktualisierung der Risikoanalyse einzusetzen.

3. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt Ihnen der Gemeinderat

zu beschliessen:

1. Das Postulat 4226 wird als erledigt abgeschrieben.

GEMEINDERAT ALLSCHWIL

Präsidentin:

Verwalter:

Nicole Nüssli-Kaiser

Dieter Pfister



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Direktion

CH-3003 Bern, BAZL

A-Post

Gemeinde Allschwil
Gemeinderat
Baslerstrasse 111
4123 Allschwil

Aktenzeichen: BAZL / 242.04-00001/00005/00006
Ihr Zeichen: Dieter Pfister
Unser Zeichen: scm
Sachbearbeiter/in: Max Schulthess
Bern, 20.07.2015

Euroairport, Risikoanalyse

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir bedanken uns für Ihr Schreiben vom 10. Juni 2015, mit dem Sie uns anfragen, ob die Risikoanalyse aus dem Jahr 2001 für den Flughafen Basel-Mülhausen nach wie vor aussagekräftig sei.

Vorausschicken möchten wir, dass das so genannte Drittrisiko, also das zulässige Risiko, welchem unbeteiligte Dritte ausserhalb des Flughafens durch einen Flugzeugabsturz ausgesetzt sein könnten, weder durch nationale noch durch internationale Normen bestimmt wird. Bei allen Schweizer Flughäfen werden bei An- oder Abflügen teilweise dicht besiedelte Gebiete überflogen. Dies ist zwar schon aus Lärmschutzgründen nicht wünschbar, jedoch bei den schweizerischen Landesflughäfen, die alle in besiedelten Gebieten liegen, unvermeidbar. Dies ist bei der Aussagekraft von Studien über Drittrisiken zu berücksichtigen.

Die in der Studie der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung von 2001 verwendeten Eckwerte sind im Wesentlichen vergleichbar mit jenen, die für eine Studie heute herangezogen werden müssten. Jedenfalls – und dies ist entscheidend – haben sich die Faktoren nicht in einer Weise verändert, dass heute von einem höheren Risiko ausgegangen werden müsste als damals. So geht die Studie aus dem Jahr 2001 von rund 100 000 Flugbewegungen des Linien- und Charterverkehrs aus; 2014 waren es rund 66 000. Die Betriebsweise des Flughafens hat sich seither nicht grundlegend verändert, jedoch wurde sie optimiert. So gibt es heute kaum mehr Starts auf der Piste 26, welche die Hauptpiste 33-15 kreuzt, und das so genannte Circling für Anflüge auf Piste 33 wurde eliminiert mit der Einführung des Instrumentenlandesystems ILS. Beides sind Neuerungen, die der Sicherheit zu Gute kommen. Überhaupt wurden für die Verbesserung der Flugsicherheit in den vergangenen Jahren generell grosse Anstren-

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Postadresse: 3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 80 39, Fax + 41 58 465 80 32
info@bazl.admin.ch
www.bazl.admin.ch

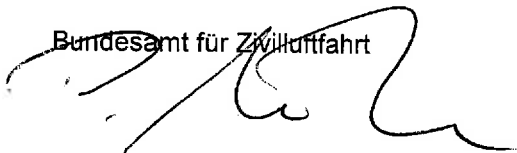


gungen unternommen, was die Wahrscheinlichkeit eines Absturzes allgemein vermindert. Man kann daher davon ausgehen, dass eine neuerliche Studie jedenfalls keine Verschlechterung der Absturzrisiken ausweisen würde. Eine leichte Erhöhung des Risikos wiederum dürfte von der Tatsache ausgehen, dass die durchschnittliche Flugzeuggrösse und somit das Schadenspotenzial im Fall eines Absturzes grösser geworden ist. Wir gehen aber nicht davon aus, dass dies die oben genannten Verbesserungen aufwiegt.

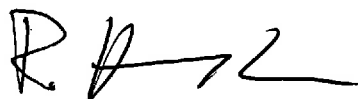
Wir hoffen, Ihnen mit dieser kurzen Einschätzung der Situation zu dienen. Für genauere Aussagen müsste eine neue Vergleichsstudie erstellt werden, deren Mehrwert und praktischer Nutzen aus unserer Sicht indessen gering wären.

Freundliche Grüsse

Bundesamt für Zivilluftfahrt



Peter Müller
Direktor



Ryan Hunninghaus
Leiter Sicherheits- und Risikomanagement