

IG LUFTVERKEHR VEREINIGUNG PRO EUROAIRPORT

Postfach • 4010 Basel • Tel. 061 206 45 45 • Fax. 061 206 45 46

Jahresbericht des Präsidenten 2007/08

Im letzten Jahresbericht habe ich drei Themen genannt, die uns im Vorstand prioritär beschäftigen. Zum einen geht es darum, zu den wichtigsten Carriern gute Beziehungen zu pflegen und für ihre Anliegen und Wünsche ein offenes Ohr zu haben, aber auch um im Bedarfsfall unsere Fragen und Forderungen direkt und unkompliziert platzieren zu können. In diesem Sinne haben wir unsere Kontakte mit den wichtigsten Airlines fortgesetzt. Wir sind froh zu sehen, dass namentlich Swiss, Lufthansa und Easy Jet zufrieden scheinen, sehen aber bei den anderen wie z.B. Air France, noch ein gewisses Potential, das es zu nützen gälte. Allerdings hatten der hohe Kerosinpreis und die nicht sehr erfreulichen Konjunkturaussichten ihre Auswirkungen und zwingen v.a. gewisse Lowcost Carriern zur Verdichtung ihrer Verkehre.

Auch die Anbindung des EuroAirports an den öffentlichen Verkehr hat uns beschäftigt. Erfreulicherweise sind hier gewisse bescheidene Fortschritte zu verzeichnen, namentlich was die Busverbindung, auch vom Bahnhof St. Louis her, angeht, doch besteht hier für nachhaltige Verbesserungen immer noch Raum. Erfreulicherweise könnte sogar der Bahnanschluss bald wieder neue Impulse erhalten. Am Besuch von Ministerpräsident Oettinger im April war zu hören, dass die Regierung von Baden-Württemberg das Dossier in Prüfung hat und bis Ende Jahr entscheiden will, ob bzw. wie das Land an der Ausführung dieses bereits 1989 am Dreiländergipfel versprochenen Projekts mitwirken kann, dessen Realisierung auch in der Schweiz einmal für 2010 versprochen war. Wir sind gespannt, ob Regierungsrat Lewin hierzu schon etwas Näheres sagen kann, wissen aber, dass auf der französischen Seite die Region Alsace mittlerweile schon konkrete Vorstellungen zum weiteren Vorgehen hat, aber diese in der Erwartung eines namhaften deutschen Engagements vorläufig zurückgestellt hat. Je nach Ausgang dieser Prüfung könnten auch punkto Trinationalisierung vielleicht wieder neue Impulse erwartet werden.

Viel zu reden auch im Vorstand gab wieder einmal die Problematik des Fluglärms und die Frage einer allfälligen Verkürzung der Betriebszeiten des Euro Airports. Die Diskussion wird im Zusammenhang mit den ersten Erfahrungen mit dem ILS-34 auch in der Öffentlichkeit und namentlich in der Presse von den direkt Betroffenen sehr lautstark und teilweise äusserst emotionell geführt. Dieses neue Ladeverfahren wurde nach einer jahrelangen Vorbereitung durch die französische Behörde und insbesondere einem sehr umfassenden und breit abgestützten Vernehmlassungsverfahren auch in der Schweiz auf Anfang 2008 eingeführt; es stellt eine wesentliche Verbesserung der Flugsicherheit dar, die nur begrüsst werden kann. Die diesbezügliche Vereinbarung zwischen der Zivilluftbehörden Frankreichs und der Schweiz sieht u.a. vor, dass unter relativ eng umschriebenen Voraussetzungen auch Südanflüge, d.h. über Gebiete in der Schweiz, die bisher vom Flugverkehr wenig berührt worden sind, erfolgen können.

Soweit bisher zu sehen ist, entsprechen die bisherigen Erfahrungen mit den ILS-34 in etwa dem, was erwartet werden konnte. So ist in den meteorologischen turbulenten Frühlingsmonaten tendenziell mit mehr Südladungen zu rechnen, während die Zahl dieser Bewegungen im Sommer und Herbst wieder abnimmt. Dies hat sich auch jetzt bestätigt, so dass im Jahresmittel der zulässige Grenzwert, den die für die Zivilluftfahrt zuständigen Behörden Frankreichs und der Schweiz miteinander vereinbart haben, nicht überstiegen werden sollte.

Da die Erfahrungen mit dem neuen Regime erst nach einem vollen Jahr ausgewertet werden und sich nach den guten Werten von Juli/August sich durchaus in der Toleranz bewegen könnten, ist eine Verquickung der Frage der Südanflüge mit jener nach der Verkürzung der Flugbetriebszeiten zum jetzigen Zeitpunkt nicht statthaft. Es fällt nämlich auf, dass Südanflüge vor 7 Uhr bzw. nach 22 Uhr höchst selten sind. Es ist deshalb müssig, hypothetische Überlegungen zur Frage, was wäre, wenn das massgebliche Abkommen über die Pistenbenutzung nicht eingehalten werden kann, anzustellen.

Generell muss der Gewährleistung der Flugsicherheit gebührende Beachtung verschafft werden. ILS-34 ist keine Veranstaltung zur Schikane armer wehrloser Bürger, die von Fanatikern der Luftfahrt und unfähigen Funktionären mit Hilfe von korrupten Politikern durchgedrückt wird, sondern soll wie bereits gesagt die Flugsicherheit erhöhen. Davon profitieren nicht nur das fliegende Personal und die Passagiere, sondern mittelbar auch die Allgemeinheit.

Der Flugsicherheit am besten dienlich ist ein klares und einfach zu handhabendes Start- und Landeverfahren, welches quasi militärisch einexerziert sein muss und im Fall von Überraschungen und Krisen dem "human factor" möglichst wenig Spielraum lässt. Flugsicherheit ist denn auch eine technische Domäne, aus welcher sich Laien tunlichst heraushalten sollen; mit Recht ist ihre Gewährleistung den dafür spezialisierten Diensten der Flugsicherung und der Behörden der Zivilluftfahrt zugewiesen und nicht etwa dem EAP und seinen nach anderen Gesichtspunkten zusammengesetzten Organe oder einer Regierung, die alle letztlich dafür nicht die fachliche Verantwortung übernehmen könnten.

Ich glaube sagen zu können, dass an der grundsätzlich korrekten Handhabung des Abkommens über die Pistenbenutzung kein Zweifel bestehen kann, und habe auch Vertrauen in die französische Flugsicherung, die aus Gründen der räumlichen Gegebenheiten hier federführend ist. Ich begrüße es aber in diesem Zusammenhang auch ausdrücklich, dass unser Bundesamt für Zivilluftfahrt ein aufmerksames Auge auf die Handhabung der Südanflüge hat und bei echten Missständen energisch eingreifen würde. In diesem Sinne rufe ich zu Ruhe und Gelassenheit auf und wünsche dem EAP weiterhin eine gute Hand bei seinen Operationen.



Dr. Thomas Burckhardt

Basel, 27. August 2008 Bt/gmr