

Wundersame Vermehrung des Ostwest-Verkehrs

Während der Sanierungsarbeiten am EuroAirport war die Ostwest-Piste plötzlich gefragt

MARTIN MATTER

Grosse Maschinen können auf der kurzen Ostwestpiste nicht starten und landen, heisst es immer. Wenn es sein muss, geht es offenbar doch.

Das Ärgernis besteht seit Jahren. Als es um den Flughafenkredit ging, lautete die wichtigste Auflage an den EuroAirport (EAP): möglichst viel Flugverkehr auf die auszubauende Ostwest-Piste umlagern, damit die Gemeinden im Süden «deutlich» entlastet werden. Die Rede war von 20 bis 25 Prozent. Aus dem vermeintlichen Abstimmungs-Trumpf wurde nichts. Begründung: Heute bestehe ein völlig anderer «Flottenmix» als zu Zeiten der Crossair: Die Cityliners, Jumbolinos und Konsorten konnten damals problemlos die kurze Piste benutzen. Heute aber gebe es kaum mehr solche Maschinen, sondern überwiegend grosse Airbusse und Boeings. Und für die sei die Ostwest-Piste einfach zu kurz. Allerdings benutzen heute oft nicht einmal Privatjets und Jumbolinos diese Piste. In den massgebenden Piloteninfos ist die Ostwest-Piste zwar als «zu bevorzugende Piste» bezeichnet. Die Pistenwahl aber liege in der alleinigen Verantwortung des Piloten, erklärt EAP-Sprecherin Vivienne Gaskell.

Die Behörden der beiden Basel reklamieren zwar regelmässig halblaut, akzeptieren aber die Begründung und haben deshalb den EuroAirport nie für schuldig befunden, die Auflage nicht einzuhalten. Umso grösser war das Erstaunen, als die Fluglärnkommision sich über die Zahlen des

Jahres 2006 beugte. Die Starts auf der Ostwest-Piste haben gegenüber 2005 nämlich um fast 32 Prozent auf 2530 zugenommen. Bei den Landungen war die Zunahme bei Weitem markanter: Sie stiegen von 46 auf 298, das sind etwa 550 Prozent. Trotzdem bleibt der Anteil der Ostwest-Piste mit 7,8 Prozent des Verkehrs immer noch meilenweit unter der Vorgabe von damals.

UND SIE LANDEN DOCH. Den Grund für die Zunahme bilden die Sanierungsarbeiten von Mai bis August 2006: Die Nordsüd-Hauptpiste war zeitweise gesperrt. Offenbar geht es also doch, sagten sich etliche Leute in der Fluglärnkommision. Und die Baselbieter Regierung schliesst daraus, dass es den Fluggesellschaften im Prinzip möglich ist, unter gewissen Bedingungen mehr Starts und Landungen auf der Ostwest-Piste abzuwickeln. Eine konkrete Forderung stellt Liestal aber nicht.

Als Erklärung hörte die Fluglärnkommision, die Fluggesellschaften, vorab die Frachter, hätten eben vorübergehend kleinere Maschinen von anderen Linien abgezogen. Vom EAP wird dies auf Anfrage aber so nicht bestätigt: Der Flottenmix habe sich nicht verändert, erklärt Vivienne Gaskell. Der Grossteil der zusätzlichen Landungen sei morgens zwischen 5 und 6.15 Uhr erfolgt, als die Hauptpiste wegen der Bauarbeiten gesperrt war: «Die Piloten hatten zu diesem Zeitpunkt keine Wahl.» 2007 sind die Bewegungen auf der kurzen Piste wieder rückläufig.

JA, ABER. Flughafenkritiker be-

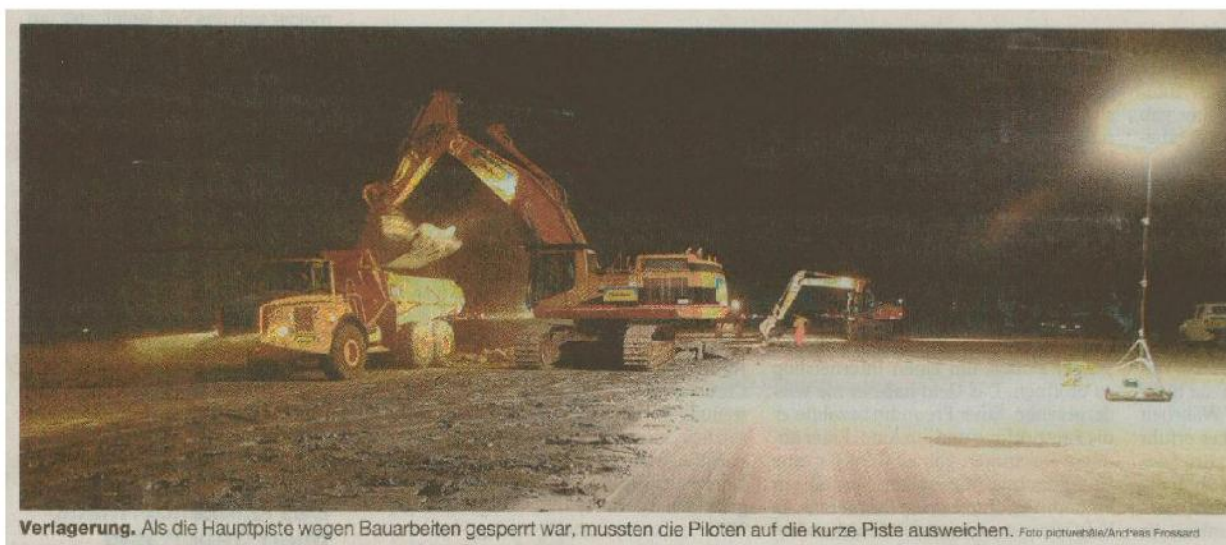
haupten, dass eigentlich fast alle Maschinen auf der kürzeren Piste operieren könnten. Ja und nein, entgegnet Paul Kurrus, Präsident der Aerosuisse und selber langjähriger Linienpilot. Technisch gesehen könnten tatsächlich in gewissen Fällen auch grössere Maschinen auf der Ostwest-Piste starten, aber: «In den meisten Fällen wählt der Pilot eben die längere Piste, weil die Sicherheitsmarge wesentlich grösser ist.» Anders gesagt: Wenn während Start oder Landung irgendetwas nicht rund läuft, sind Maschine und Pilot auf der kurzen Piste viel rascher am Limit als auf der langen. Auch Kurrus weist darauf hin, dass der Pilot immer den letzten Entscheid hat und die Flugsicherung bei der Pistenwahl keine Weisungsbefugnis besitzt. «Bei der Pistenwahl handelt es sich für die Piloten immer um einen Entscheid, bei dem die Sicherheit eine übergeordnete Rolle spielt.» Anwohnerinteressen würden aber angemessen berücksichtigt.

VERLÄNGERUNG KEIN THEMA. Und eine weitere Verlängerung der Ostwest-Piste? Vor allem aus topographischen Gründen – Geländeerhebungen und Rheinterrassen – sei das kein Thema,



erklärt Gaskell. Nicht einmal die Behörden fordern eine weitere Verlängerung. Mike Bammatter von der Baselbieter Finanzdirektion weist unter anderem auf die hohen Kosten einer Autobahnüberdeckung im Osten der Piste hin; Claus Wepler vom Basler Wirtschafts- und Sozialdepartement und wie Bammatter Mitglied der Fluglärmkommission, nennt einen weiteren Knackpunkt: Im Osten der kurzen Piste (St-Louis) gibt es heikle Industrieanlagen, die der Seveso-Risikorichtlinie unterstehen; ein systematisches Überfliegen solcher Anlagen auf geringer Landeanflughöhe verbietet sich im Grunde von selbst. Paul Kurrus ist überzeugt, dass die Piloten wohl weiterhin oft die lange Piste wählen würden, selbst wenn die

kürzere etwas länger würde. So wird die Ostwest-Piste wohl bleiben, was sie ist: eine Ausweichpiste.



Verlagerung. Als die Hauptpiste wegen Bauarbeiten gesperrt war, mussten die Piloten auf die kurze Piste ausweichen. Foto pictureblok/Archieves Frossard