

Forum Luftverkehr Basel-Stadt

Neutraler Quartierverein Neubad

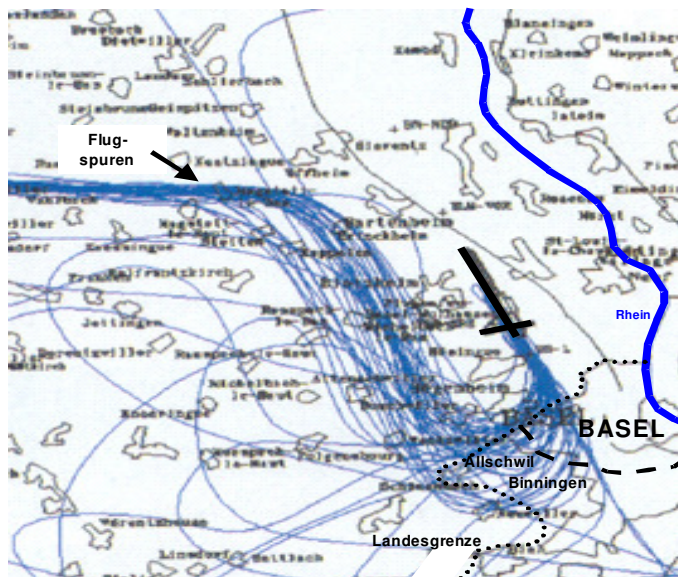


Bericht zum vorgesehenen Blindlandesystem ILS 34

I. Ausgangslage:

In der Regel wird auf dem Pistensystem des Euro Airports (EAP) aus Norden gelandet und nach Süden gestartet. Da der Landeanflug ein schwieriges Flugmanöver ist, gilt die Regel, dass ab einem Rückenwind von 10 Knoten nicht gelandet werden darf. Damit die ankommenden Flugzeuge auch bei mehr als 10 Knoten Nordwind landen können, wird das Regime gekehrt. Die Starts erfolgen nach Norden und die Landungen von Süden. Die Flugzeuge werden aus dem Raum Altkirch über den "Sundgauerrücken" über die Gemeinde Landser Richtung Kappelen geleitet und fliegen je nach Grösse eine engere oder weitere Schlaufe im Raum Schönenbuch, Allschwil, Oberwil, Binningen und Basel-West. Das Landeverfahren von Süden erfolgt im Sichtanflug mit Unterstützung des Radars. Entsprechende "Flugspuren" sind dem nebenstehenden Bild zu entnehmen.

Gemäss Angaben des EAP liegen Windverhältnisse mit einer Windgeschwindigkeit über 10 Knoten während rund 2 % im Jahresdurchschnitt vor. Folglich müssten wegen den Windverhältnissen auf dem EAP rund 2 % der Anflüge über den Süden abgewickelt werden. Erstaunlicherweise finden jedoch vor allem seit 1999 immer mehr Landungen aus Süden statt. Seit 1993 wurden der Anteil an Südlandungen von 2 % auf heute ca. 11 % gesteigert (Beilage 1). Auf die möglichen Gründe für diese Entwicklung wird im Abschnitt "Wie soll das ILS 34 künftig ausgelastet werden?" eingegangen.



Flugspuren bei Südlandungen

II. Das vorgesehene Blindlandesystem ILS 34

Mit dem ILS 34 System sollen künftig die aus Süden landenden Flugzeuge auf einer geraden Linie zur Piste geleitet werden. Die damit überflogenen Gebiete sind in der Beilage 2 dargestellt.

Damit würde künftig bei allen Landungen aus Süden ein sehr dicht besiedeltes Gebiet zwischen Aesch und Allschwil mit ca. 60'000 Einwohnern überflogen. Da die Flughöhe bedingt durch den angenommenen Gleitwinkel von 3,5° zum Teil sehr tief ist, müssen die darunter liegenden Wohngebiete mit beträchtlicher Lärmbelastung rechnen. Die landenden Flugzeuge werden über das Binninger-Westplateau in einer Höhe von ca. 190 m die Häuser überfliegen (Beilage 3 Höhenprofil mit Spitzenlärmbelastungswerten). Nicht zu vernachlässigen ist auch das Risiko, welchem diese Gebiete neu ausgesetzt werden sollen. Deshalb wurde auch bei der Risikoanalyse zum EAP ausdrücklich festgehalten: "Dieses Anflugverfahren soll nur als Ergänzung zu Anflügen aus Norden bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten Anwendung finden und nicht zu vermehrten Überflügen der südlich des Flughafens gelegenen Gebiete führen"

III. Wie soll das ILS 34 künftig ausgelastet werden?

Die Einrichtung eines Blindlandesystems ist mit Kosten verbunden, auch wenn der EAP eine kostengünstige Version beschaffen will (ca. Fr. 3 Mio.). Im Jahr 2002 fanden Verhandlungen zwischen der französischen Fluglärmbehörde (ACNUSA) und dem Flughafen über die Verteilung des Flugverkehrs um den EAP statt. Ende 2002 haben sich das BAZL und die Vertreter des Flughafens mit der ACNUSA einigen können. Unter anderem wurde festgelegt, dass über das ILS 34 künftig 8 bis 12 % der Landungen abgewickelt werden sollen – statt der oben beschriebenen 2 % !!

IV. Wie viele Flugbewegungen sind künftig in der Süd-Achse zu erwarten?

In der Einigung mit der ACNUSA war auch enthalten, dass künftig 20 % der Abflüge der Route ELBEG auf den Direktstart verlagert werden sollen. Diese Verlagerung ist seit Mai 2003 eingeführt und bringt zusätzlich zum bisherigen Flugaufkommen bis zu 11 Starts täglich auf die gleiche Flugachse wie das vorgesehene ILS 34-Landeverfahren. Wird davon ausgegangen, dass in Folge einer Erholung der Wirtschaftslage und der Einkommensverhältnisse der Privaten auch die Flugwirtschaft wieder das Niveau von 1999 erreicht, so muss auf der Süd-Achse mit folgendem Flugaufkommen (Direktstarts und Landungen ILS 34) im Vergleich zu 1999 gerechnet werden:

Flugbewegungen 1999 (Direktstarts und Landungen über das Neubad)

Direktstarts	9'530
Anteil der Südlandungen für Neubad ca. 25 %	ca . 760
Total der Flugbewegungen über Neubad	ca. 10'290

Künftige Flugbewegungen mit ILS 34 auf Basis 1999:

Direktstarts	11'000
Landungen ILS34	7'500
Total Flugbewegungen	18'500

V. Belastung der Bevölkerung

Nördlich der Piste 16/34, in dessen Raum derzeit der überwiegende Anteil an Landungen durchgeführt wird, liegt bis zu den Peugeotwerken (Mulhouse) ein praktisch unbesiedeltes Gebiet. In gleicher Distanz von der Piste liegt im Süden das Gebiet zwischen Seewen und Himmelried. In diesem südlichen Korridor des vorgesehenen Blindlandesystems ILS 34 leben direkt unter der Landeroute ca. 60'000 Einwohner/Innen.

VI. Risikobetrachtung

In der Kurzfassung Risikoanalyse des EAP vom Juni 2001 ist auf Seite 17 folgendes als Massnahme zum Blindlandesystem ILS 34 festgehalten:

"Am Flughafen Basel-Mühlhausen ist die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) für den Anflug aus Süden auf die Hauptpiste geplant. Dieses Anflugverfahren sollte nur als Ergänzung zu Anflügen aus Norden bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten Anwendung finden und nicht zu vermehrten Überflügen der südlich des Flughafens gelegenen Gebieten führen. Unter dieser Voraussetzung ist eine derartige Einrichtung als wertvoller Beitrag zur Verkehrssicherheit bei ungünstigen Witterungsbedingungen einzustufen."

Sollte, wie vorgesehen, bis 12 % der Landungen künftig auf dieser Route abgewickelt werden, so ist dies eine krasse Missachtung dieser Massnahme. Wie in Kapitel IV dargestellt, soll im Vergleich zu der Basis der Risikoanalyse, die Anzahl Landungen im Süden etwa verdoppelt. Damit wird die Reduktion des Risikos bedingt durch die Änderung des Flugverfahrens - von bisher im radarunterstützten Sichtflugverfahren auf künftig im Blindlandeverfahren - insgesamt verschlechtert. Dies deshalb, weil einerseits die Anzahl Überflüge über bisher nicht in diesem Masse überflogenen Gebieten massiv gesteigert werden soll und andererseits Landungen die risikoreichste Flugphase des gesamten Fluges (Start, Überflug und Landung) ist.

VII. Fazit

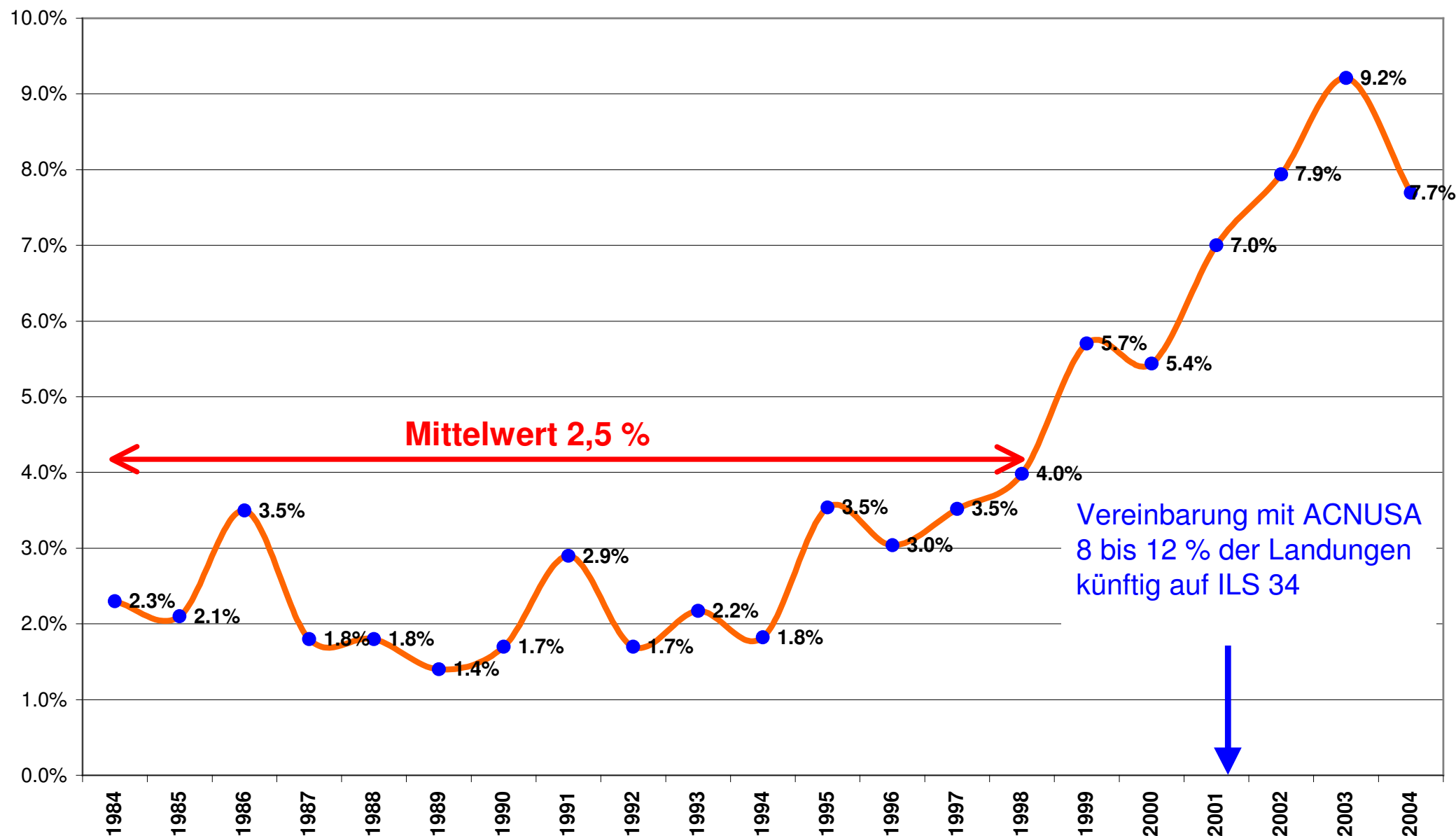
Sollte das Blindlandesystem ILS 34 zum Nachteil der betroffenen Bevölkerung eingeführt werden, so ist aus den dargestellten Gründen dieses Landeverfahren nur zu verwenden, wenn aus meteorologischen Gründen eine Landung von Norden nicht zulässig ist. Die würde bedeuten, dass maximal 4 % der Landungen über das ILS 34 abgewickelt werden müsste. Der Rest der Landungen würde über das ILS 16 im Norden der Hauptpiste über praktisch unbesiedeltes Gebiet führen

Beilagen:

- Grafik Entwicklung der Anzahl Landungen Süd
- Karte Anflugverfahren ILS 34
- Anflugprofil ILS 34 inkl. Lärmbelastung

Weitere Informationen zum Flugverkehr und ILS 34 finden Sie auf der Homepage des Schutzverbandes
<http://www.schutzverband.ch>

07.04.2005

Anzahl Landungen auf Piste 34 (Süd) im Sichtanflugverfahren

Flughafen Basel-Mülhausen, Südanflug
Ungefähres Ausmass des Lärmteppichs
Massstab 1:50'000

Beilage 2

