

# Bundesamt rechtfertigt Südanflüge

Die Vereinbarung mit der Schweiz werde eingehalten – aber weitere Kontrollen sind möglich

BaZ 29.5.2008



**Korrekte Landung.** Die Inspektoren des Bundesamts stellten bei der französischen Flugsicherung keine vorschriftswidrigen Praktiken fest. Foto Roland Schmid

HANNES HÄNGGI

**Das Bundesamt für Zivilluftfahrt dämpft nach einer Flughafeninspektion den Ärger der Anwohner über die Südanflüge: Alles gehe mit rechten Dingen zu, die Vereinbarung mit der Schweiz werde eingehalten.**

Seit das neue Instrumentenlandesystem auf die Südpiste 34 (ILS-34) in Betrieb ist, wird der EuroAirport Basel-Mulhouse mit Reklamationen lärmgeplagter Anwohner unter der Landeschneise überschwemmt. Denn mit ILS-34 sind plötzlich viel mehr Menschen von Fluglärm betroffen als noch vor der Einführung des Systems im Dezember 2007. Es wurden Vorwürfe laut, dass der Flughafen leichtfertig auf das Südanflug-

regime umstelle, dass die zwischen Frankreich und der Schweiz ausgehandelte Vereinbarung nicht eingehalten werde.

Doch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) gibt nun nach einer Inspektion bei der französischen Flugsicherung Entwarnung. «Gemäss den überprüften Daten und Unterlagen waren keine Anflüge aus Richtung Süden auf den Flughafen Basel-Mulhouse erfolgt, ohne dass die erforderlichen Windwerte gegeben gewesen wären», schreibt das BAZL in einer gestern veröffentlichten Medienmitteilung. «Die Fluglotsen haben die Vereinbarung zwischen den Luftfahrtbehörden damit korrekt angewendet», sagt BAZL-Sprecher Daniel Göring.

Die einzige Ausnahme sei der 6. März gewesen, als wegen einer technischen Panne keine Nordlandungen möglich gewesen seien. «Sonst hätte man den Flughafen schliessen müssen», sagt Göring. Er kritisiert aber, dass der Flughafen diese Panne nicht kommuniziert hat. Deshalb verstehe er den Ärger in der Bevölkerung. Das BAZL fordert denn auch vom Flughafen, dass er «regelmässiger und detaillierter über die Benutzung des ILS-34 orientiert».

**BAZL BLEIBT WACHSAM.** Dieser Forderung ist der EuroAirport bereits nachgekommen, indem er neu auf seiner Homepage die Landungen täglich ausweist – vorher wurden die Zahlen nur im Mo-

natsrhythmus veröffentlicht. Obwohl die Vereinbarung eingehalten wird und der Flughafen nun besser informiert, behält sich das BAZL weitere Kontrollen in der zweiten Jahreshälfte vor. «Wir werden die Situation aktiv verfolgen und gegebenenfalls weitere Inspektionen durchführen», sagt Göring.

Die Baselbieter Regierung nimmt die BAZL-Inspektion zurückhaltend auf. «Für uns ist wichtig zu wissen, dass die Spielregeln eingehalten werden», sagt Mike Bammatter von der zuständigen Finanz- und Kirchendirektion. Denn bei der Vereinbarung kenne die Regierung «Nulltoleranz». «Aber sobald die Spielregeln verletzt werden, werden wir uns massiv wehren», verspricht Bammatter.

## Raserunfall fordert drei Verletzte

**OBERDORF.** Bei einem Selbstunfall eines 19-jährigen Autorasers am Dienstag in Oberdorf sind er und zwei Mitfahrer verletzt worden. Zum Unfall kam es gegen 21.30 Uhr auf der Liedertswilerstrasse, wie die Polizei gestern mitteilte. Der Mann raste in Richtung Oberdorf und verlor in einer Rechtskurve die Herrschaft über das Auto. Dieses schleuderte 120 Meter über die Strasse, bis es links auf eine Grasböschung fuhr und danach rechts einen Briefkasten traf. Darauf überschlug sich der Wagen und blieb nach 15 Metern in einer Wiese auf dem Dach liegen.

## Lastwagenfahrer begehrt Fahrerflucht

**AUGST.** Auf der Autobahn A2 kam es am Dienstagabend um 21 Uhr in Fahrtrichtung Basel, unmittelbar nach dem Zusammenschluss A2/A3, zu einer Kollision zwischen einem von Rheinfelden her kommenden dunkelblauen Personenwagen und einem Lastwagen, wie die Baselbieter Polizei mitteilt. Verletzt wurde niemand. Jedoch flüchtete der Lastwagenchauffeur, der den Unfall durch einen unachtsamen Spurwechsel verursacht hatte. Die Polizei sucht Zeugen.

# Wende ab fünf Knoten Rückenwind ist international üblich

Auch die Flughäfen Zürich und Genf halten sich an die Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde

MARTIN MATTER

**Das ILS-Süd hat an der bisherigen Praxis, ab fünf Knoten Rückenwind das Anflugregime zu wechseln, nichts geändert. Trotzdem landen 2008 mehr Maschinen von Süden als vorher. Die Gründe sind unklar.**

Die Praxis, ab fünf Knoten mittlerer (dauerhafter) Rückenwind-Komponente umzustellen, beruht auf einer Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtbehörde (ICAO). Hintergrund: Fünf Knoten mittlerer Rückenwind können Böen bis zu etwa zehn Knoten bewirken. Zehn Knoten sind aber jener Bereich, für den der Grossteil der gängigen Flugzeugtypen lizenziert ist. Gemäss Fachleuten ist davon auszugehen, dass noch höhere Rückenwindböen ein Sicherheitsrisiko darstellen können oder zumindest häufigeres Durchstarten erzwingen. Deshalb sahen die Schweizer Vertreter in den ILS-Verhandlungen von 2005 keine Handhabe, die vor allem von Schutzverbänden und Gemeinden erhobene Zehn-Knoten-Forderung aufrechtzuerhalten.

Nun ist die ICAO-Norm mit den fünf Knoten aber eine Empfehlung und keine verbindliche Vorschrift. In Frankreich empfiehlt indessen auch die Pilotenkontrollinstanz OCV die fünf Knoten; bindende Normen gibt es aber nicht. Etliche Flughäfen, etwa Lyon oder Strassburg, legen die Grenzen denn auch deutlich weiter aus. Die grossen Schweizer Flughäfen Zürich und Genf hingegen halten sich an die ICAO-Empfehlung mit den fünf Knoten, wie es auf Anfrage ausdrücklich heisst. Verbindliche Weisungen gibt es in der Schweiz aber ebenso wenig wie in Frankreich.

Vergleiche mit anderen Flughäfen seien heikel, sagt Daniel Göring, Sprecher des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL): Pistenkonfiguration und -ausrichtung, Topografie oder lokale Windverhältnisse seien zwischen den Airports durchaus verschieden. Auch könne etwa ein Flughafen, der eine lange Piste und höher lizenzierte Flugzeuge hat, durchaus auch stärkere Rückenwinde zulassen.

Entgegen einer weitverbreiteten Meinung galten die fünf Knoten am EuroAirport (EAP) schon vor der Einführung von ILS-Süd. In der ILS-Vereinbarung wurden sie ausdrücklich festgeschrieben. Deshalb, so hiess es damals, soll-

ten die Südlandungen insgesamt nicht wirklich zunehmen; die Vereinbarung hält ebenfalls fest, dass die Landung von Norden her der Normalfall bleibt.

In absoluten Zahlen nehmen die Südlandungen trotzdem zu

(siehe Tabelle). Ein Teil davon dürfte auf die «normale» Verkehrszunahme zurückzuführen sein. Eine wirklich plausible Erklärung dafür, dass sämtliche Vergleichsmonate der drei Vorjahre tiefere Zahlen aufweisen,

kann aber auch das BAZL nicht liefern (siehe oben).

**SCHWANKUNGEN.** Anteilsmässig schwankte die Anzahl der Südlandungen auch früher von Monat zu Monat stark. Laut EAP-Statistiken bewegten sie sich von 2001 bis 2003 jeweils im April zwischen zwei und 14 Prozent, im Mai zwischen fünf und 20 Prozent, im Juni zwischen zwölf und 16 Prozent, im Juli zwischen acht und 18 Prozent. Daneben gab es Monate wie Dezember, Januar und Februar, in denen fast keine Südlandungen registriert wurden. Übers Jahr gerechnet machten die Südlandungen 2001–2003 zwischen 6,7 und 8,3 Prozent aus, 2003 waren es 9,2 Prozent. Deshalb sind EAP und nun auch das BAZL der Ansicht, dass sich die Durchschnittswerte einpendeln werden. Überschreiten die Südlandungen im Jahresschnitt acht Prozent, müssen die Gründe vertieft analysiert werden, bei mehr als zehn Prozent sind Massnahmen zu ergreifen: So steht es jedenfalls in der Vereinbarung.

SÜDLANDUNGEN IN DEN JAHREN 2005 BIS 2008						
	2005	2006	2007	2008	Prozentanteil im Monat	Prozentanteil kumuliert
Januar	146	2	49	58	2,3	2,3
Februar	128	3	66	160	6,3	4,3
März	79	85	235	335	13,3	7,3
April	131	196	193	428	13,3	8,8
Mai	287	57	293	(bis 26.) 330	13,4	9,7
Juni	263	182	184			
Juli	245	367	172			
August	230	61	149			
September	174	108	330			
Oktober	21	26	203			
November	28	43	131			
Dezember	13	44	73			
<b>Total Südlandungen</b>	<b>1745</b>	<b>1184</b>	<b>2087</b>	<b>1311</b>		
Total aller Landungen	29957	30325	29685	(bis 26.5.) 13106		
<b>Prozent</b>	<b>5,8</b>	<b>3,9</b>	<b>7,0</b>	<b>9,7</b>		
Quelle: EAP						