Instrumentenlandesystem Piste 34 auf dem Flughafen Basel-Mülhausen

Inhalt

1. Bedeutung des Flughafens Basel für die Schweiz
2. Organisation des Flugbetriebs heute
3. Warum es ein ILS auf Piste 34 braucht
4. Wie funktioniert ein ILS?
5. Auswirkungen auf Umfeld und Luftraum
6. Haltung des BAZL
7. Ablauf des Konsultationsverfahrens
8. Fazit

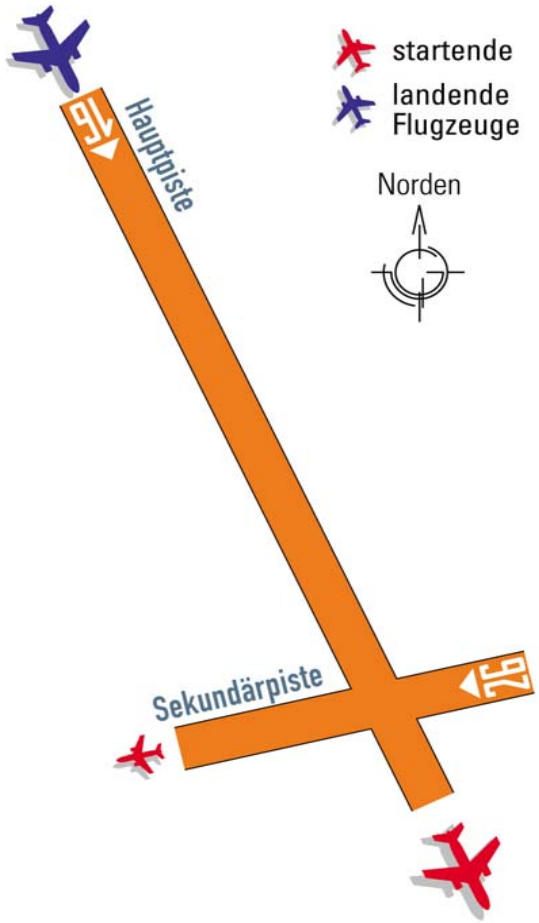
Die vorliegende Präsentation beinhaltet Grafiken und Darstellungen, welche die französische DGAC freundlicherweise zur Verfügung gestellt hat.

1. Bedeutung des Flughafens Basel für Schweiz

- Basel-Mülhausen ist einer von drei Landesflughäfen in der Schweiz
- Zürich hat Rolle eines Drehkreuzes, Genf betreibt neben Europa-Verkehr interkontinentale Verbindungen im Punkt-zu-Punkt-Verkehr, Basel stellt innereuropäische Anbindung sicher
- Basel-Mülhausen soll sich entsprechend seiner trinationalen Funktion (Schweiz, Frankreich, Deutschland) entwickeln können
- Basel-Mülhausen spielt für die wirtschaftliche Entwicklung der Regio Basiliensis eine wichtige Rolle
- Der Bundesrat hat sich im luftfahrtpolitischen Bericht zur Fortführung des partnerschaftlichen Betriebs mit Frankreich bekannt

2. Organisation des Flugbetriebs heute (1)

- Hauptlanderichtung ist der Norden (über 90 Prozent der Landungen);
- Piste 16 ist mit einem ILS ausgerüstet
- Hauptstartrichtung ist der Süden (über 65 Prozent der Starts)

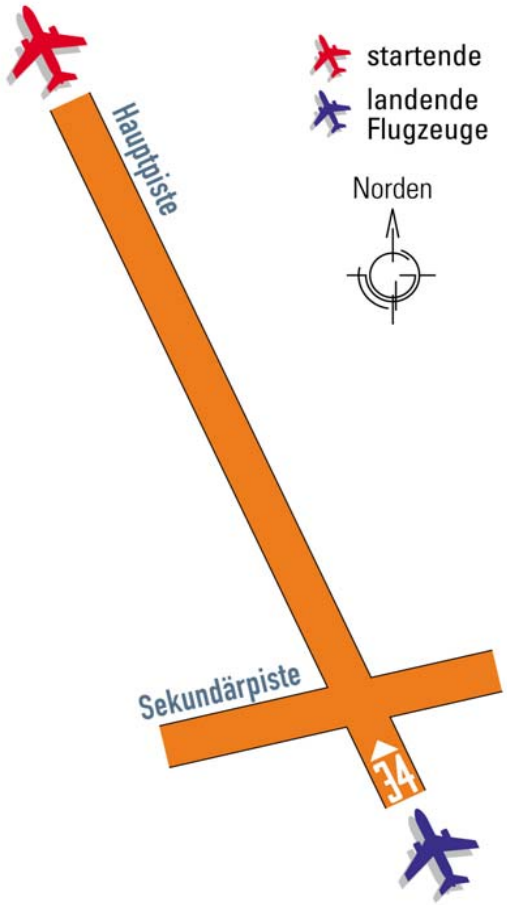


2. Organisation des Flugbetriebs heute (2)

- Bei zu starkem Nordwind müssen die Landungen von Süden erfolgen
  (5 bis 9 Prozent)

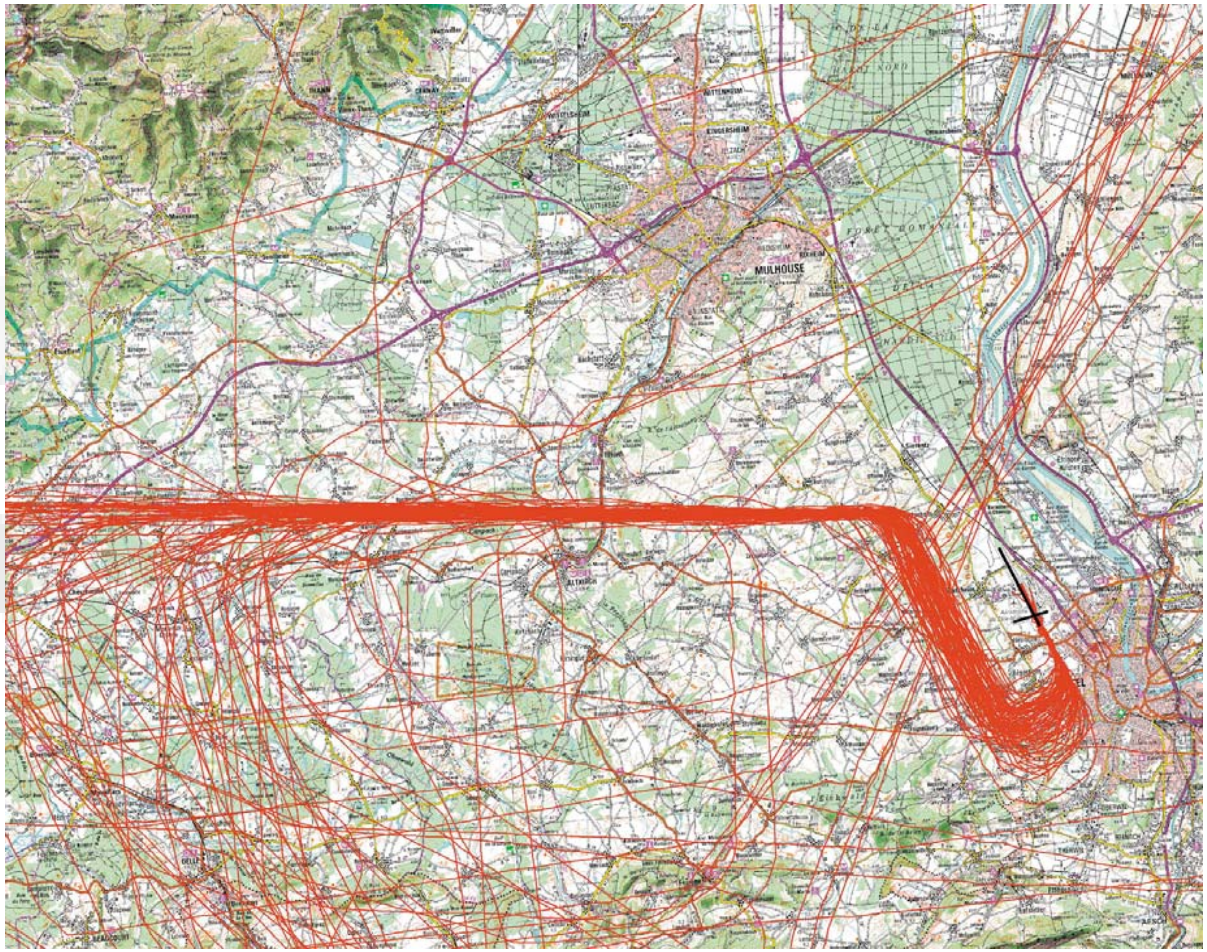
- Piste 34 ist nicht mit einem ILS ausgerüstet

- Hauptstartrichtung ist dann der Norden
  (knapp 15 Prozent der Starts)



2. Organisation des Flugbetriebs heute (3)

Bei Südanflügen erfolgen die Landungen im Anschluss an einen Radar geführten Teil mit kreisähnlichem Manöver nach Sicht



3. Warum es ein ILS auf Piste 34 braucht (1)

- Heutiges Verfahren mit einem Endanflug nach Sicht entspricht nicht mehr dem Status eines Landesflughafens

- Ein ILS in beiden Pistenrichtungen ist heute Standard

- Mit einem ILS erfolgen Anflüge lateral und vertikal geführt; dadurch sind sie regelmässiger und stabiler

- Durch die reduzierte Arbeitsbelastung in einer für den Flug wichtigen Phase kann sich die Besatzung besser auf die Landung vorbereiten

3. Warum es ein ILS auf Piste 34 braucht (2)

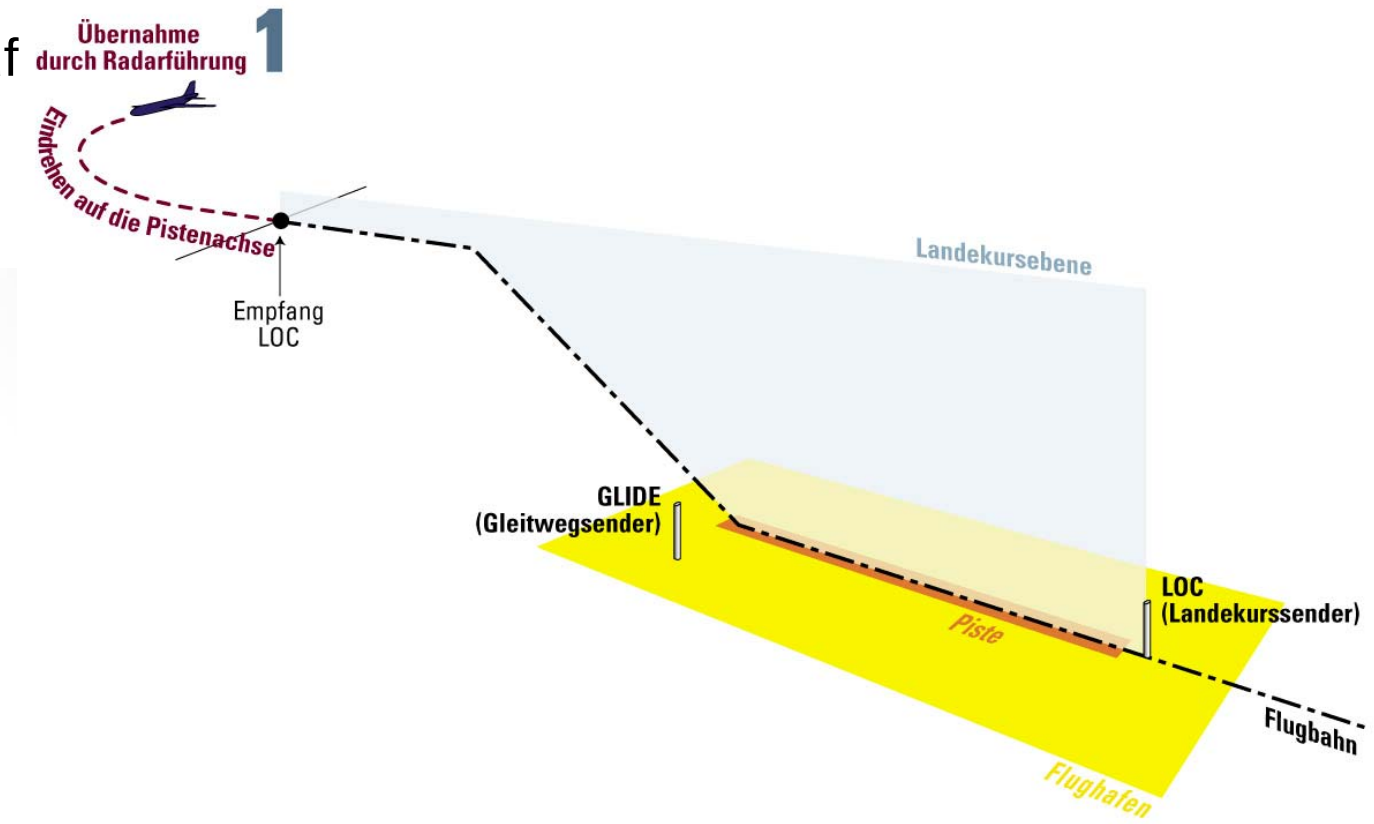
- Ein ILS ermöglicht, dass Flugzeuge aufgrund ungenügender Sicht trotzdem bei zu starkem Nordwind von Süden landen können

- Ausweichmanöver auf andere Flughäfen entfallen

Das ILS 34 bringt unter dem Strich einen klaren Gewinn an Sicherheit!

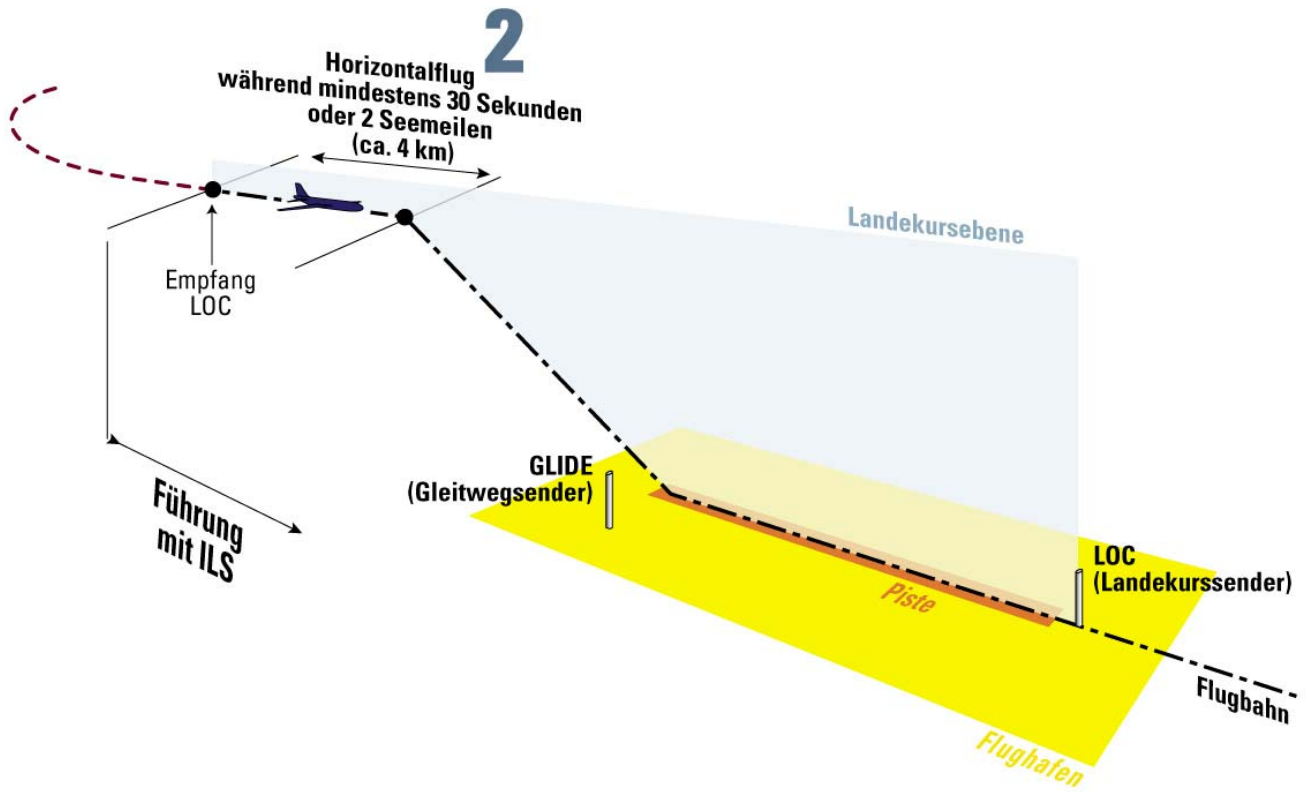
4. Wie funktioniert ein ILS? (1)

Phase 1:
Eindrehen auf Pistenachse



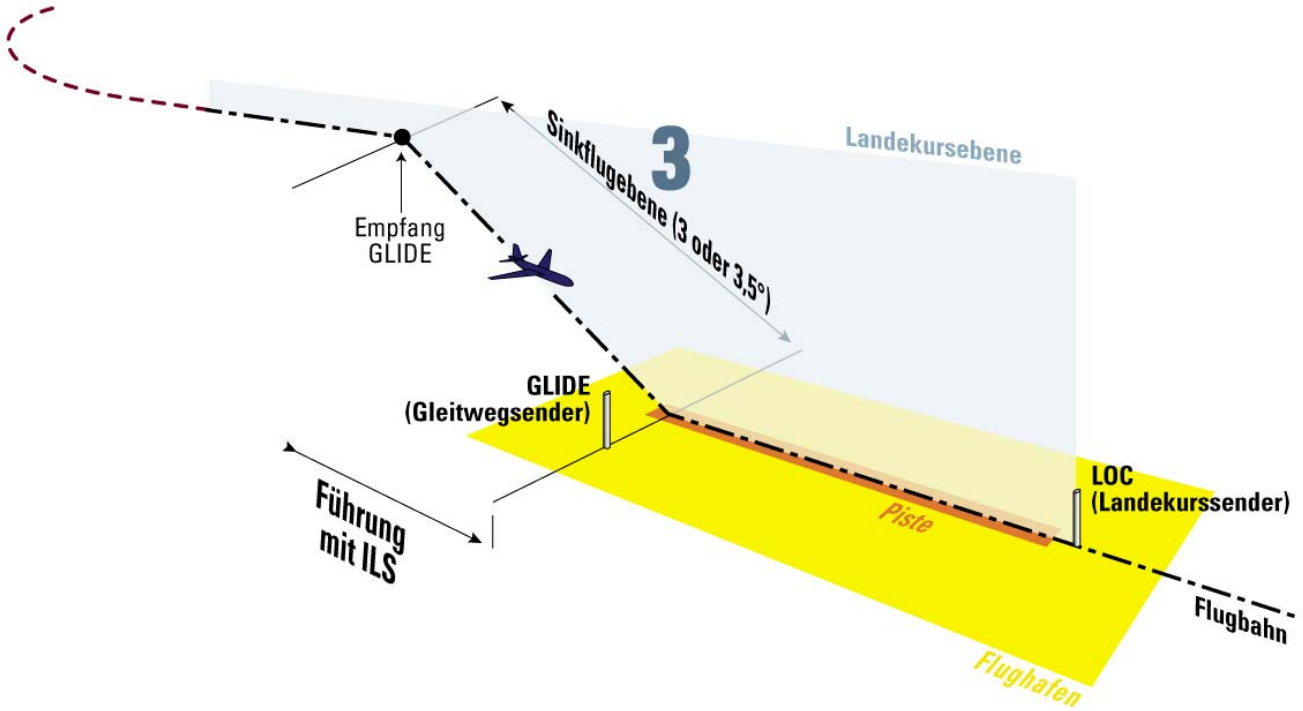
4. Wie funktioniert ein ILS? (2)

Phase 2:
Horizontalflug
auf dem
Landekurs-
sender



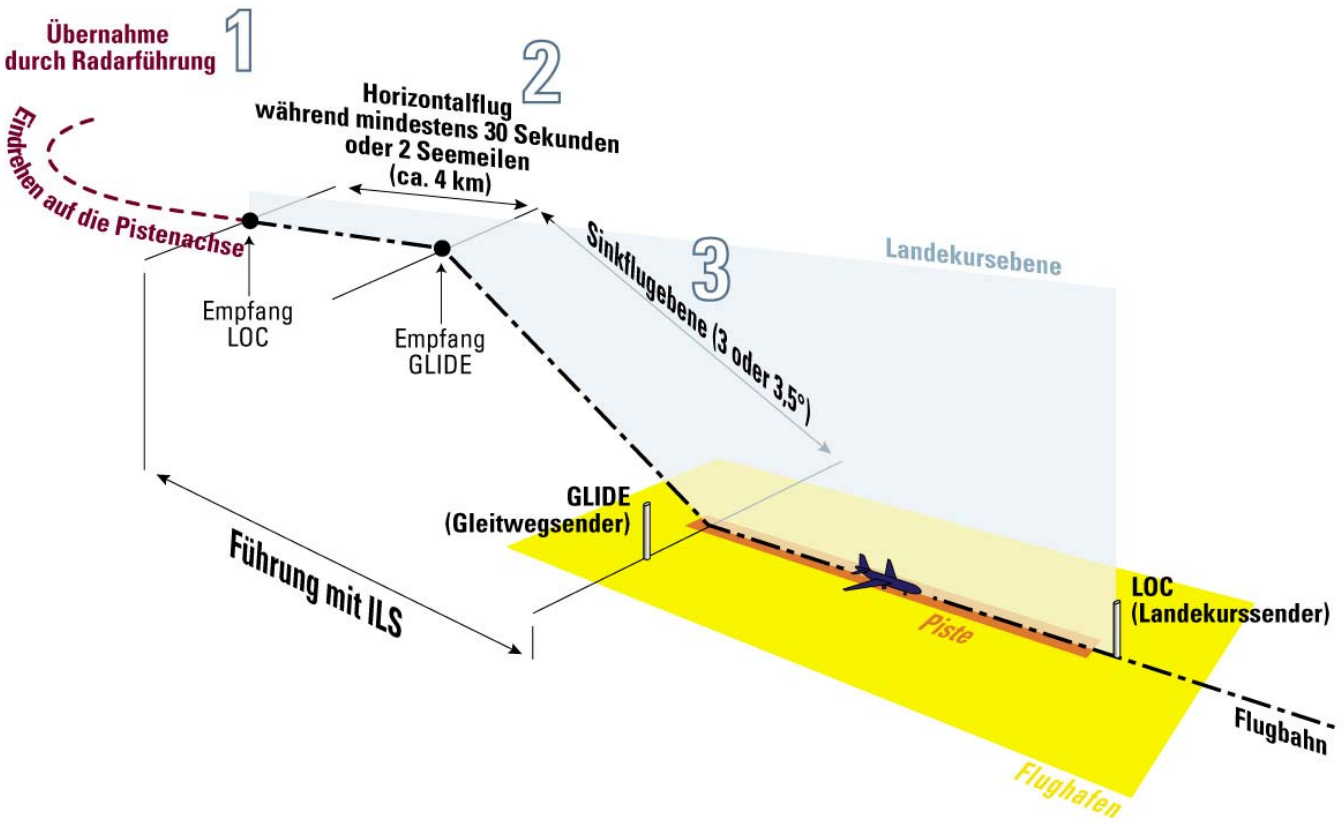
4. Wie funktioniert ein ILS? (3)

Phase 3:
Endanflug auf der Pisten-achse



4. Wie funktioniert ein ILS? (4)

Phase 4:
Landung



5. Auswirkungen – Umfeld (1)

- Überflüge erfolgen mit ILS in grösserer Höhe als mit heutigem Sichtanflugverfahren (100 Meter Differenz 4 Kilometer vor der Piste)

- Projekt ist umwelttechnisch optimiert: Pistenschwelle wird um 1120 Meter nach Norden versetzt, Gleitwinkel ist wegen des Terrainverlaufs um 0,5 auf 3,5 Grad erhöht; dadurch steigen die Überflughöhen

- ILS 34 führt durch anderen Flugweg in der Schweiz zu einer Zunahme der von Fluglärm betroffenen Bevölkerung:
  - Die Zahl der unterhalb einer Höhe von 1000 Meter ü. Meer überflogenen Menschen steigt von rund 18‘000 auf 23‘000
  - Neu in einer Höhe zwischen 1000 und 2000 Meter ü. Meer überflogen werden zirka 48‘000 Personen

5. Auswirkungen – Umfeld (2)

- ILS 34 führt zu keinen Überschreitungen des Immissionsgrenz-wertes gemäss Lärmschutzverordnung in der Schweiz

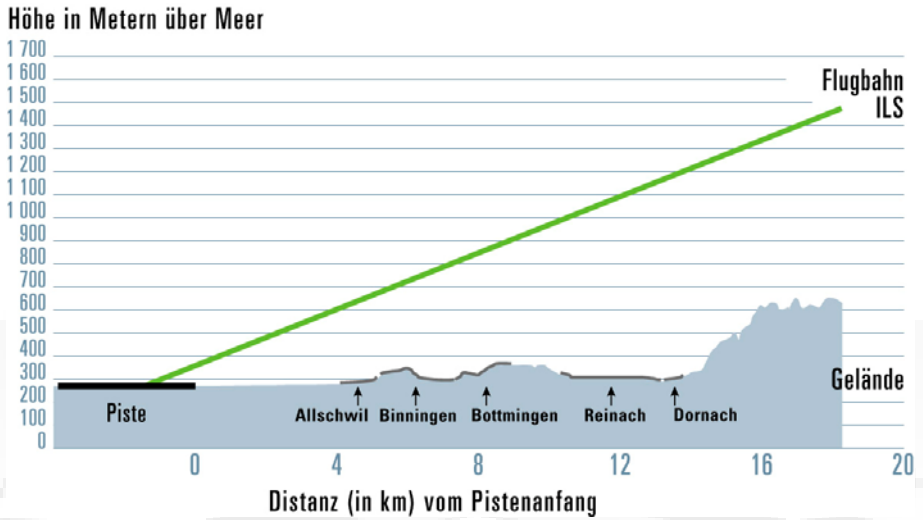
- Anzahl Betroffene zwischen Planungs- und Immissionsgrenzwert reduziert sich deutlich

- Im Endanflug sind teilweise andere Personen tangiert als heute

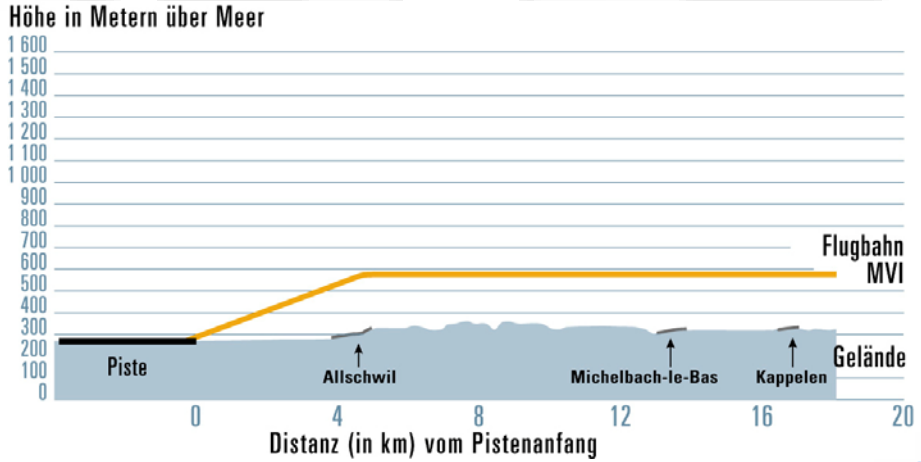
Gesamthaft betrachtet fällt die Umweltbilanz des ILS 34 positiv aus!

5. Auswirkungen – Umfeld (3)

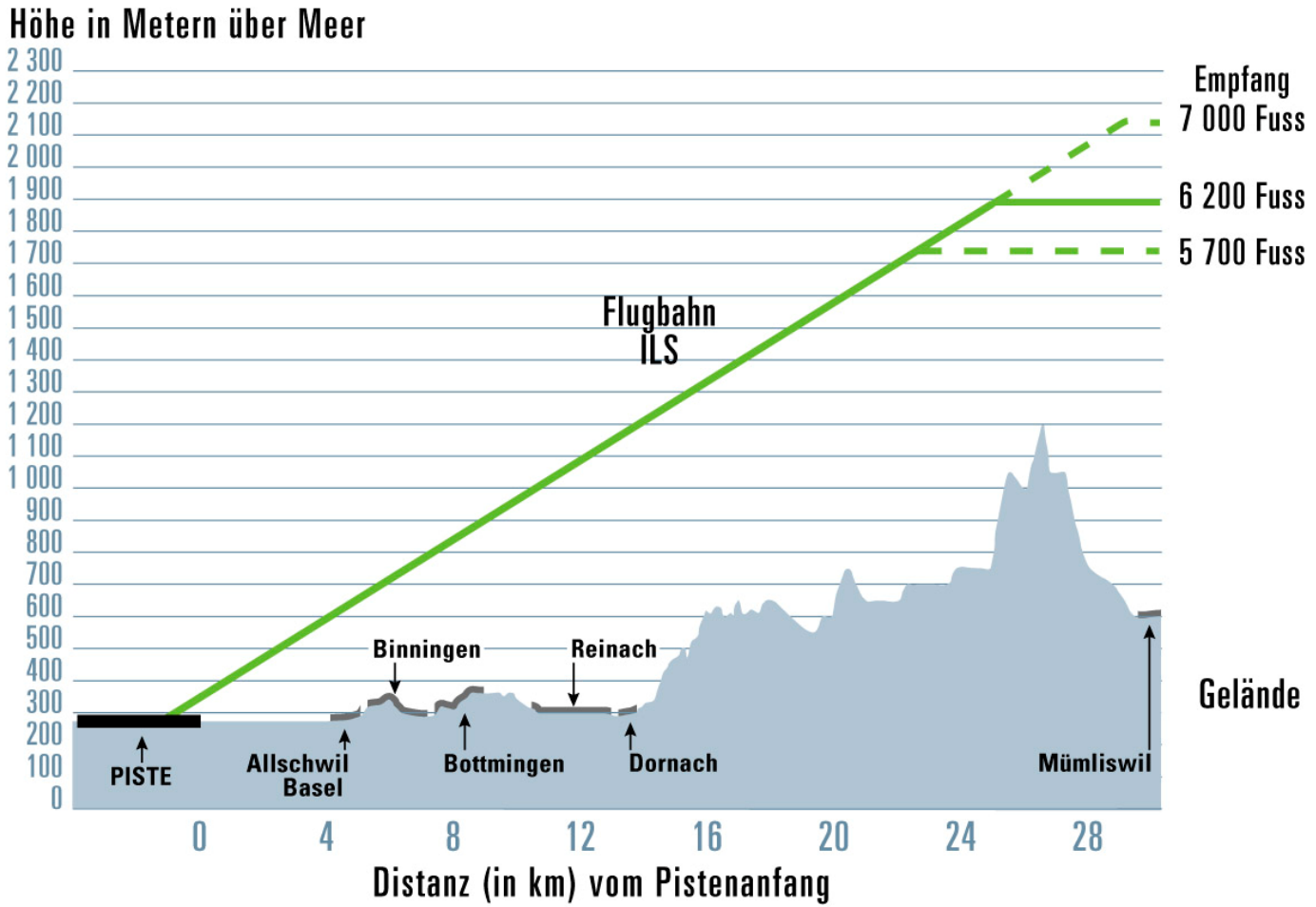
ILS



Sichtverfahren



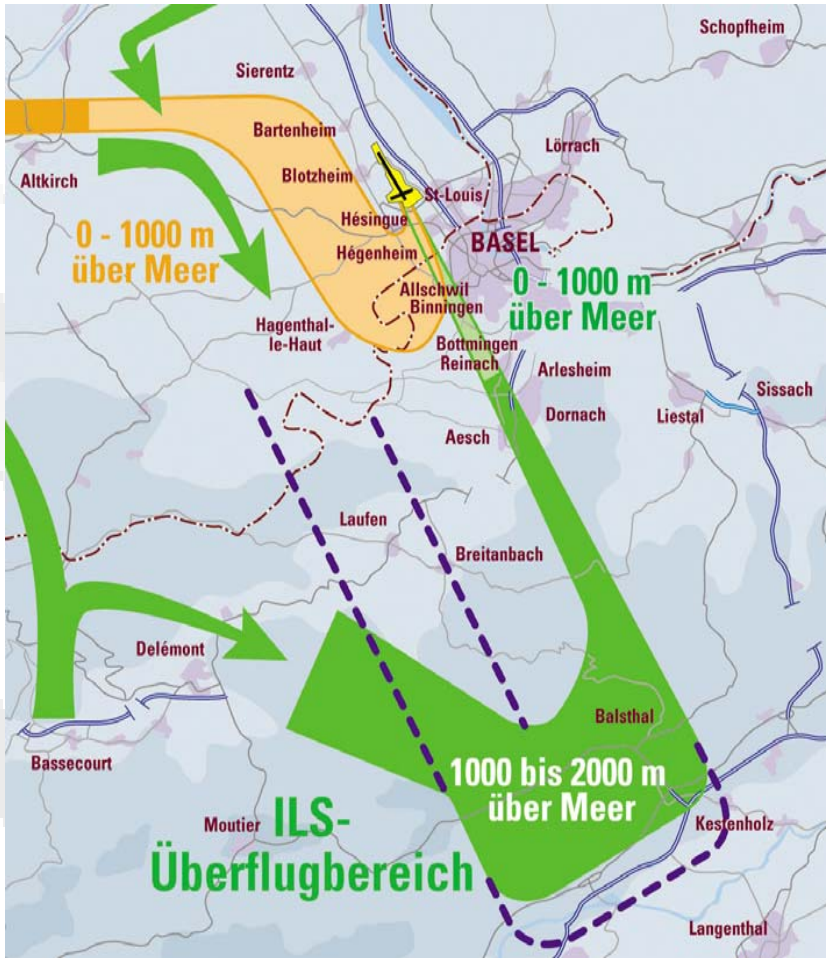
5. Auswirkungen – Umfeld (4)



5. Auswirkungen – Umfeld (5)

- Rund 90 Prozent der Flugzeuge werden mit Radar auf den Endanflug geführt (blau gestrichelter Bereich)

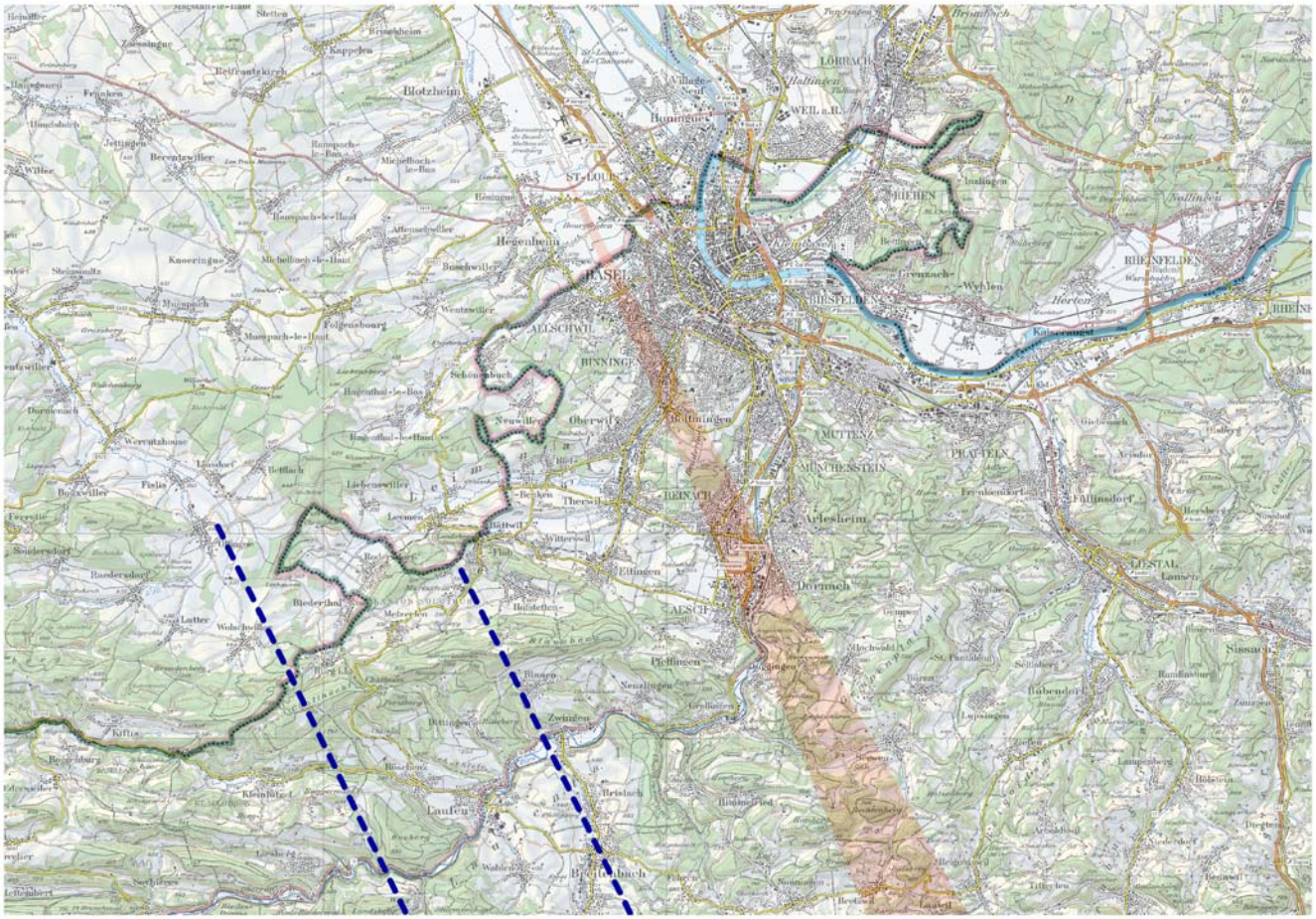
- In diesem Bereich befinden sich die Maschinen oberhalb von 2000 Metern über Meer



5. Auswirkungen – Umfeld (6)

Legende:

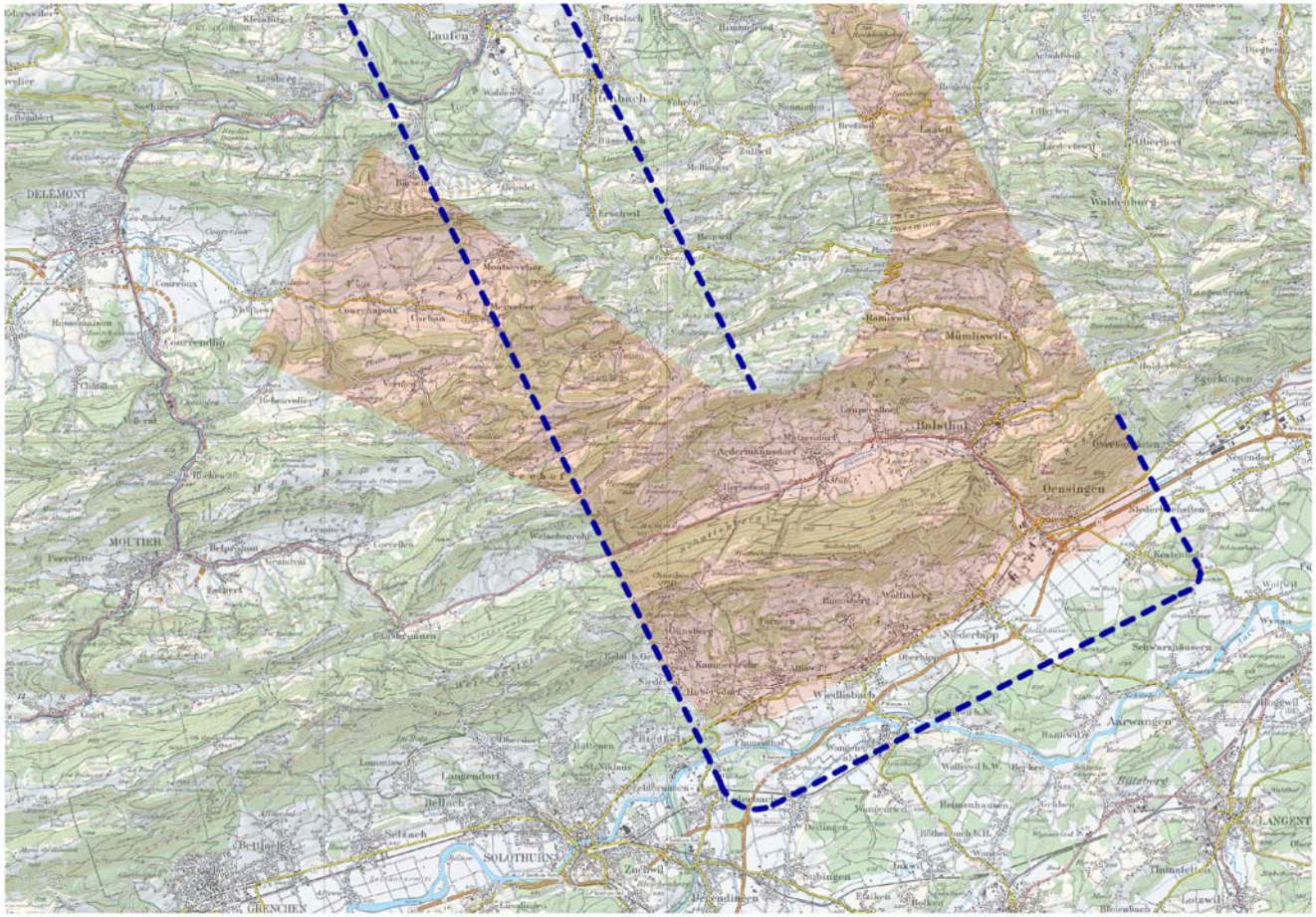
Blau gestrichelter Bereich: Radarführung der Flugzeuge oberhalb von 2000 Metern über Meer (90 Prozent der Anflüge)



5. Auswirkungen – Umfeld (7)

Legende:

Blau gestrichelter Bereich: Radarführung der Flugzeuge oberhalb von 2000 Metern über Meer (90 Prozent der Anflüge)



5. Auswirkungen – Umfeld (8)

- Kriterien für Benutzung der Südanflüge **ändern nicht** durch das ILS
- Anteil der Südanflüge lag in den Jahren 2000 bis 2004 zwischen 5,6 und 9,3 Prozent
- Zahl der Südanflüge bewegte sich jährlich zwischen 2800 und 4400
- Verteilung der Südanflüge im Tages- und Jahresverlauf ist abhängig vom Wind starken Schwankungen unterworfen
- Am meisten Südanflüge gibt es in der Regel
  - von März bis September und
  - zwischen 12 und 20 Uhr

5. Auswirkungen – Luftraum (1)

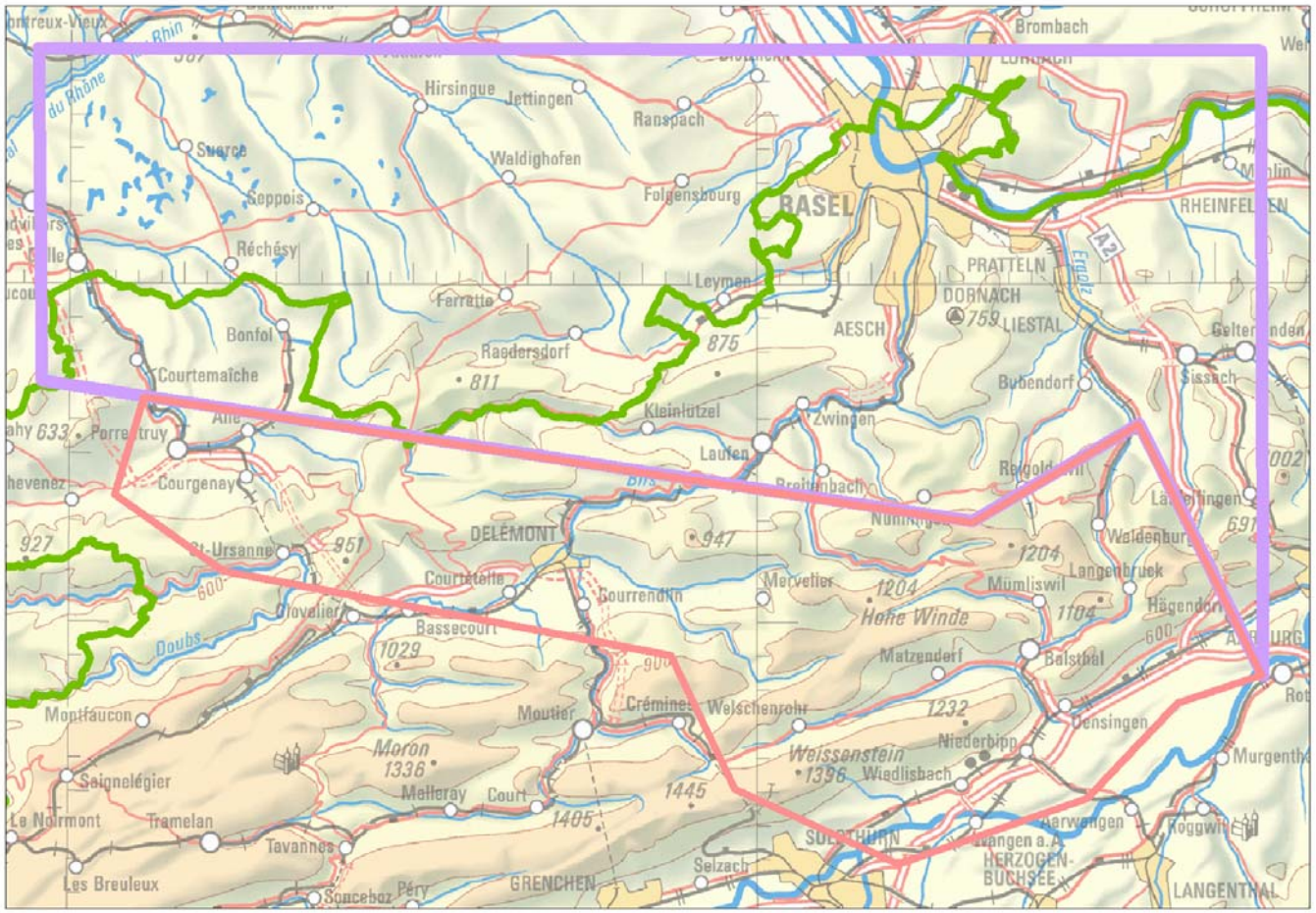
- Um ILS-Anflüge auf Piste 34 in Basel-Mülhausen durchführen zu können, musste in der Schweiz der Luftraum angepasst werden

- Definierter Luftraum dient dazu, die Anflüge zu schützen, das heisst, zu verhindern, dass andere Flugzeuge den Maschinen im Endanflug auf das ILS 34 in die Quere kommen

- BAZL hat den Luftraum in Zusammenarbeit mit Schweizer und französischer Flugsicherung sowie unter Einbezug der Kleinaviatik erarbeitet

- Getroffene Lösung kommt Anliegen der Kleinaviatik entgegen: neuer Luftraum wird nur aktiv sein, wenn Südanflüge stattfinden

5. Auswirkungen – Luftraum (2)



Legende:

Violette Fläche: bestehender Luftraum
Rote Fläche: neuer Luftraum

6. Haltung des BAZL

- BAZL agiert als Aufsichtsbehörde nach dem Motto «Safety first»

- BAZL unterstützt aus Sicherheitsgründen Installation eines ILS 34

- BAZL stellte in Gesprächen mit Frankreich zwei Bedingungen:
  1. ILS darf nur als Ersatz für heutiges Sichtanflugverfahren dienen
  2. Mitwirkungsrechte der Schweizer Bevölkerung müssen gewahrt bleiben

- Frankreich hat den Schweizer Begehren entsprochen:
  – Es findet eine Konsultation der Schweizer Bevölkerung statt
  – Benutzungskriterien für Südanflüge ändern nicht und sind in einer Vereinbarung festgeschrieben

    (Anteil Südanfluge soll maximal 12 Prozent betragen)

7. Ablauf des Konsultationsverfahrens (1)

- Gemäss Staatsvertrag Schweiz–Frankreich ist französische Seite für die Durchführung der Flugsicherung verantwortlich
- Beim ILS 34 handelt es sich um französisches Projekt
- Genehmigungsverfahren nach Schweizer Recht ist **nicht** möglich
- Zur Anwendung gelangt das Espoo-Abkommen (Übereinkommen über Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Raum)
- Frankreich führt gestützt auf Espoo eine Konsultation der Schweizer Bevölkerung durch

7. Ablauf des Konsultationsverfahrens (2)

- Darüber hinaus hat sich Frankreich bereit erklärt, den Rechtsweg für das Verfahren zu öffen

- Schweizer Opponenten gegen ILS-Projekt können den Entscheid in Frankreich anfechten

7. Ablauf des Konsultationsverfahrens (3)

- Betroffene Kantone (BS, BL, SO, BE, JU) organisieren eine 30-tägige Konsultation in Form einer öffentlichen Auflage

- Kantone sammeln Stellungnahmen von Gemeinden sowie Privatpersonen und leiten sie vor 5. September mit eigener Stellungnahme an französische Behörden weiter; BAZL nimmt auch Stellung

- Vor dem Entscheid äussern sich französische Behörden in einer Antwortschrift zu den Stellungnahmen

- Französische Behörden entscheiden unter Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Schweiz über ILS 34

- Entscheid der französischen Behörden ist in Frankreich vor dem obersten Verwaltungsgericht anfechtbar

8. Fazit

- BAZL begrüsst aus Sicherheitsgründen ein ILS 34
- Schweizer Bevölkerung erhält Gelegenheit, sich zum Projekt zu äussern und kann den Entscheid der französischen Behörden in Frankreich anfechten
- ILS wird nur als Ersatz für heutiges Sichtanflugverfahren dienen
- Umweltbilanz fällt gesamthaft gesehen positiv aus

Weitere Infos zum Projekt ILS 34 finden sich auf folgendem Website:
http://www.aviation-civile.gouv.fr