

**Flughafen Basel-Mulhouse  
Projekt ILS 34****Entwurf eines Abkommens über die Pistennutzungsbedingungen und die Massnahmen zur Minderung der Auswirkungen auf die Umwelt des Projekts**

**Gestützt auf das Espoo-Übereinkommen, insbesondere Artikel 7 und Anhang II;**

**Gestützt auf das von Frankreich der Schweiz überreichte Dossier über das Vorhaben und die Umweltverträglichkeit des Projekts;**

**In Erwägung, dass das Projekt ILS 34 für die Einrichtung eines Präzisionsanflugverfahrens auf die Piste 34 einen wesentlichen Beitrag zur Flugsicherheit auf dem Flughafen Basel-Mulhouse leisten wird;**

**In Erwägung, dass Frankreich an der Benützung der Piste 16 als Hauptlandepiste festhält, um damit die Umweltauswirkungen des Projektes zu vermindern;**

**In Erwägung, dass im Verlauf der letzten Jahre der Anteil der nach Instrumentenflug-Regeln auf der Piste 34 landenden Flugzeuge zwischen 4 und 12 Prozent betrug,**

**vereinbaren die beiden Seiten die Folgendes:**

## **1 Pistennutzungsbedingungen**

Im Rahmen der Einführung des Instrumentenanflugverfahrens ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse wird die Piste 16 weiterhin als Hauptlandepiste benützt werden. Dies gilt auch für Landungen mit Rückenwind-Komponenten, unter denen die jeweiligen Flugzeuge sicher betrieben werden können. Dabei gelten die folgenden Bedingungen:

- Aus Sicherheitsgründen kann die Piste 16 nicht mehr benutzt werden, wenn die Windstärke und die Böenspitzen 10 Knoten übersteigen. Dieser Wert gilt auch für Windstösse von kurzer Dauer oder Böen, was in der Regel bei Nordwind mit durchschnittlich 5 Knoten Stärke oder mehr auftritt;
- Bei kontaminierter Piste (Wasser, Schnee, Eis) kann die Piste 16 mit Rückenwind-Komponenten nicht benutzt werden.
- Die zu benutzende Piste wird durch den leitenden Flugverkehrsleiter im Kontrollturm auf Grund der ihm zur Verfügung stehenden Windmessungen und -prognosen bestimmt.
- Aus Sicherheitsgründen sollen häufige Pistenwechsel während des gleichen Tages und Pistenwechsel während starkem Verkehrsaufkommen vermieden werden.
- Aus diesen Gründen und unter Berücksichtigung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens sowie der Wettervorhersage können die Benutzung der Piste 34 vorgezogen bzw. der Wechsel zurück zur Piste 16 verzögert werden.

## **2 Beobachtungskonzept für die Nutzung der Piste 16 zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projekts**

Die französische und die schweizerische Seite erstellen jährlich einen Begleitbericht über den Anteil und die Bedingungen der Benützung der Piste 34 für Landungen während des abgelaufenen Jahres und legen dessen Ergebnisse den für die Umweltbelange des Flughafens Basel-Mulhouse zuständigen Konsultativgremien vor.

Falls die Instrumenten-Anflüge auf die Piste 34 einen Anteil von 12 Prozent sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, analysieren die Flugsicherungsdienste von Basel-Mulhouse die Gründe dafür und kommunizieren die Analyse-Ergebnisse der Schweizer Seite.

Für den Fall, dass solche Überschreitungen während zwei aufeinanderfolgenden Jahren eintreten, nehmen die «Direction des Services de la Navigation Aérienne» und das Bundesamt für Zivilluftfahrt Beratungen über Massnahmen auf, um – unter Berücksichtigung von Ziffer 1 dieses Übereinkommens – den Anteil der Instrumenten-Anflügen auf die Piste 34 auf weniger als 12 Prozent sämtlicher Instrumenten-Anflüge zu vermindern.

Der Direktor des schweizerischen  
Bundesamtes für Zivilluftfahrt

Der Direktor der französischen «Direction  
des Services de la Navigation Aérienne»

**Es gilt der französische Originaltext**