

# Windstärke löst Besorgnis aus

## Umstrittene Südlandung am EAP

MARTIN MATTER

**Für die Umstellung auf Südlandungen am EuroAirport (EAP) verlangen die beiden Basel eine Windstärke von zehn Knoten als Schwelle. Frankreich aber beharrt auf fünf Knoten. Jetzt wird eine starke Erhöhung der Südlandungen befürchtet.**

Im Vernehmlassungsverfahren zum geplanten Instrumentenlandesystem ILS-34 am Flughafen Basel-Mulhouse spielt neben anderen Faktoren der Wind eine zentrale Rolle. Der GUND: Erst ab einer bestimmten Nordwindstärke wird vom Regel-Anflugverfahren aus Norden auf den Anflug von Süden her umgestellt. Je tiefer die erforderliche Bisenstärke, desto häufiger die Umstellung auf den ILS-Südanflug, von dessen Lärmimmissionen sehr viele Bewohner der Region neu betroffen sind, nicht zuletzt in Binningen, Allschwil und im Neubad.

**FÜNF STATT ZEHN KNOTEN.** Die beiden Basler Regierungen verlangen generell eine Beschränkung der ILS-Südlandungen auf acht Prozent aller Anflüge; Frankreich wollte ursprünglich deren zwölf und schlägt jetzt zehn vor. Beim Wind forderten Basel und Liestal, dass eine Windstärke von zehn Knoten massgebend sein müsse für die Umstellung auf Südlandungen. Die französischen Luftfahrtbehörden aber beharren in ihrer Antwort auf fünf Knoten, weil dies eine internationale Sicherheitsnorm bilde. Die beiden Basel sehen keinen Verhandlungsspielraum und wehren sich nicht dagegen. Kritiker befürchten allerdings von dieser tieferen Grenze mehr Südlandungen im Vergleich zu heute. Gemäss Aussagen des Flughafenkommandanten aber gelten schon seit jeher fünf Knoten mittlere Windstärke als Schwelle. > SEITE 13

## Pistenwahl mit Computerhilfe

**AMSTERDAM ALS VORBILD.** Weil die Pistennutzungsbedingungen von grosser Bedeutung sind und eine Systematisierung von Vorteil wäre, haben sich die französischen Behörden bei anderen europäischen Flughäfen umgesehen. Sie wurden fündig: Der Amsterdamer Flughafen Schiphol arbeitet seit Mai 2000 mit einem Computerprogramm, das die Pistenwahl ins Verhältnis setzt mit Windwerten, Sichtverhältnissen, Pistenzustand, Verkehrsdichte, ILS-Informationen wie auch ökologischen Kriterien; das System mit dem Kürzel BGAS unterstützt den Flugverkehrsleiter bei der Pistenwahl, wenn es darum geht, aus bestimmten Gründen wie Wind vom Hauptanflugsystem abzuweichen. Die französischen Behörden haben das niederländische Luft- und Raumfahrtlaboratorium NLR, das BGAS entwickelt hat, mit der Prüfung beauftragt, ob sich das Programm auch auf den EuroAirport übertragen lässt. Im Falle eines positiven Entscheids will Frankreich am EAP 30 000 Euro für das Programm investieren. Ma

> [www.nlr.nl/eCache/DEF/294.html](http://www.nlr.nl/eCache/DEF/294.html)