

# Die Knoten-Quote sorgt für Aufregung

EuroAirport: Tiefe Windstärke für die Umstellung auf ILS-Südlandungen ruft Kritiker auf den Plan

MARTIN MATTER

**Mit dem neuen Instrumentenlandesystem ILS-34 könnte der EuroAirport fast «bei jedem Windli» von den Nord- auf die Südlandungen umstellen, fürchten Kritiker. Die Fachleute widersprechen: Die Grundregel werde gegenüber heute nicht verändert.**

Wenn die Bise geht, dann bemerken weite Bevölkerungsteile dies auch mit Augen und Ohren: Bei Nordwind nämlich landen die am EuroAirport anfliegenden Maschinen statt wie üblich von Norden (Piste 16) von Süden her (Piste 34). Müssen sie den Südanflug bis heute in geringer Höhe und auf direkte Sicht vornehmen, soll ihnen das Instrumentenlandesystem ILS-34 dies künftig abnehmen.

**KLARE BESCHRÄNKUNGEN.** Das ILS-34 erhöht nicht nur die Sicherheit, sondern auch die Kapazitäten für Südanflüge. Deshalb wurde die Befürchtung laut, dass als Konsequenz daraus das ganze Anflugregime auf den Kopf gestellt werden könnte. Die beiden Basler Regierungen haben im Rahmen des Anhörungsverfahrens ihre Unterstützung des ILS-Süd deshalb nur unter der Bedingung gewährt, dass die Piste 34 wie bis anhin bloss als Ersatzsystem bei Bise verwendet werden darf; restriktive Benutzungsbedingungen sollen dies sicherstellen (vgl. nebenstehenden Kasten).

Weil die beiden Basler Regierungen jetzt aber bei der Windstärke ihre 10-Knoten-Forderung nicht aufrechterhalten, befürchten ILS-Kritiker, dass die Südanflüge entgegen anders lautenden Beteuerungen doch stark zunehmen könnten. Eine Herabsetzung der Grenze von 10 auf 5 Knoten könnte die Zahl der Südanflüge im Prinzip verfünffachen, rechnete die grüne Landrätin Madeleine Goeschke schon vor Jahren vor und tut es jetzt erneut. Die Basler SP-Grossrätin Andrea Bollinger befürchtet, der Kontrollturm könnte «schon bei jedem Windli» umstellen. Anstatt einer prozentualen Grenze wäre es nach ihrer Ansicht gescheiter, lediglich eine Wind-Grenze festzulegen, und zwar 10 Knoten.

**INTERNATIONALE NORM.** Warum wehren Basel und Liestal sich nicht gegen Frankreichs 5-Knoten-Grenze? Die meisten gängigen Flugzeuge sind nämlich von ihren Herstellern für einen Rückenwind von maximal 10 Knoten lizenziert. «Die Franzosen haben nachgewiesen, dass es sich bei den 5 Knoten um einen an allen französischen Flughäfen gleichermaßen geltenden Sicherheits-Standard handelt», sagt Christian Boppert, in der Baselbieter Finanzdirektion zuständig für das EAP-Dossier. Boppert präzisiert zugleich, dass die beiden Regierungen nicht etwa die Umstellung «erst ab 10 Knoten» verlangten, sondern eine Pistennutzung, die sicherstellt, dass die 10 Knoten «nicht überschritten werden».

Bopperts baselstädtischer Amtskollege Claus Wepler bekräftigt, dass es sich bei den 5 Knoten um eine Empfehlung der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) handelt, der auch vom Bundesamt für Zivilluftfahrt unterstützt werde. «Wir haben mehrfach darüber diskutiert», sagt Wepler, «und kamen zur Einsicht, dass hier kein Spielraum mehr besteht. Es handelt sich eben um die Sicherheit». Auch die französische Pilotenkontrollinstanz (OCV) empfiehlt den Luftfahrtbehörden 5 Knoten. Was bedeutet dies nun für den EAP konkret?