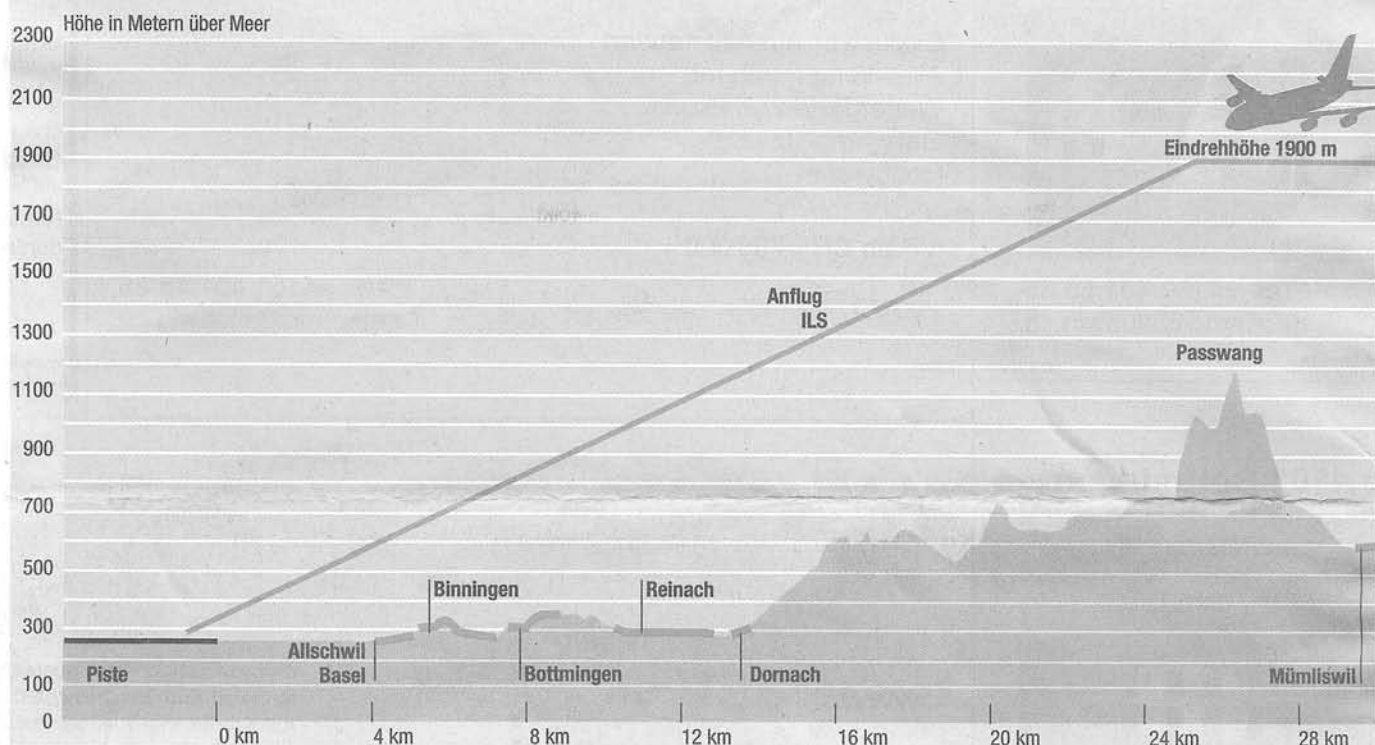


## Radaranflug auch von Süden her

Das umstrittene ILS-34 am EuroAirport steht jetzt in Betrieb

### SO WIRD RADARGESTEUERT VON SÜDEN GELANDET



MARTIN MATTER

**Bei kräftiger Bise landen anfliegende Maschinen künftig auch von Süden her radar-gelenkt. Dies entlastet bestimmte Nachbarn von Fluglärm und beschert vielen anderen mehr Lärm als bisher.**

Am EuroAirport ist die Ära der Südanflüge auf Sicht zu Ende. Vorbei ist auch ein jahrelanges Tauziehen zwischen Frankreich, dem EAP, dem Bund, den beiden Basel samt ihren Parlamenten und den Flughafenwohnern aller drei Länder – ein Tauziehen, über dessen Ausgang kaum jemals Zweifel aufkommen konnten: Der EAP und die französische Luftfahrtbehörde wollten das ILS-Süd aus Sicherheitsgründen, und Frank-

reich ist für den Entscheid abschliessend zuständig. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und beide Basel unterstützten die Idee, die Kooperation war recht eng. Auch die Bevölkerung durfte sich vernehmen lassen, allerdings ohne erkennbare Wirkung.

**NUR ERSATZ.** Trotzdem sind die Begehren der Schweizer Seite nicht ungehört verhallt. Im Vorfeld waren immer wieder Befürchtungen laut geworden, die Zahl der Südanflüge könnte mit dem Radar massiv zunehmen. Die Schweiz konnte in der Vereinbarung mit Frankreich aber erneut festschreiben, dass die Piste 16 (Landung von Norden her) «weiterhin als Hauptlande-piste benützt wird» und erst ab durchschnittlicher Bise von 5

Knoten auf Südlandung (Piste 34) gewechselt wird – genau diese Regel galt schon bisher. Zur Kontrolle legen die französische und die Schweizer Seite jährlich einen Bericht über die Benützung der Piste 34 vor; wenn der Anteil dieser Südlan-dungen 8 Prozent aller Instru-mentenlandungen übersteigt, werden die Gründe «vertieft analysiert»; bei mehr als 10 Prozent müssen «Massnahmen» ins Auge gefasst werden. Der Airport wird alle Südlan-dungen monatlich auf seiner Homepage veröffentlichen.

**SICHERHEIT ERHÖHT.** Weil mit dem ILS neu auch bei Schlecht-wetter von Süden her gelandet werden kann, wird es auf jeden Fall mehr Südanflüge geben, denn solche Flüge mussten bis-

her umgeleitet werden. Das ILS-34 aber ist technisch nicht von der höchsten Klasse, es funktioniert im Gegensatz zu jenem auf der Hauptpiste 16 nicht bei jedem Wetter. In-gesamt aber, so wird seit Jahren versichert, werde das ILS-Süd die Sicherheit beim Anflug stark erhöhen.

Auf die Bevölkerung der Region hat der radargesteuerte Südanflug unterschiedliche Auswirkungen. Auf französi-scher Seite gibt es eine Entlas-tung. In der Schweiz wird die Bevölkerung nahe am Flughafen profitieren, weil die Ma-schinen höher anfliegen. Dem-gegenüber werden das mittlere Leimental bis zum Passwang-Gäu neu überflogen; betroffen sind insgesamt um die 48000

Personen, die bisher keinen Fluglärm hatten. Der Lärmpegel sollte aber nicht sehr gross

sein, wie der «Testanflug» mit einem Airbus im August 2005 zeigt; auch über dem Binninger Westplateau fliegen die Maschinen künftig höher. Sie-

ger und Verlierer gibt es sogar in Allschwil: Der Rosenberg und der Dorfkern werden entlastet; Neu-Allschwil hingegen wird mehr belastet, wenn auch

in grösserer Höhe als bisher. Übers Jahr gesehen wird diese Belastung stark schwanken:

Geht kräftige Bise, dann landen für einige Stunden oder im Extremfall einige Tage lang fast alle Maschinen von Süden her. Danach kann wieder monatelang Ruhe sein auf der Piste 34.  
> [www.baz.ch/go/ils34](http://www.baz.ch/go/ils34)

## Höher und steiler und vom Passwang her: So funktioniert das neue ILS-34

**SCHNEISE.** Wenn wegen einer Bise vom Nord- auf den Südanflug gewechselt wurde, flogen die Maschinen bisher auf geringer Höhe von Westen her über das Elsass und Allschwil/Binningen Richtung EAP und drehten dann Richtung Norden zur Piste 34 ab – alles «von Hand», das heisst auf Sicht. Neu werden die von Süden anfliegenden Maschinen grossräumig umgeleitet und zuerst zu einem Eindrehtpunkt geführt, der in rund 1900 Metern Höhe liegt. Dieser Punkt befindet sich südlich des Passwangs über dem solothurnischen Gäu, rund 23 Kilometer vom Pistenrand entfernt. Vom Eindrehtpunkt aus sinken die Maschinen radargelenkt in einem

Winkel von 3,5 Grad (Neigung: 6,1 Prozent) in einem fixen Korridor über das Schwarzbubenland, das Birs- und Leimental zur Piste 34. Weil die Landeschwelle beim ILS-Anflug um 1120 Meter ab Pistenanfang nach Norden verschoben wird, erhöht sich die Flughöhe der Maschinen über den flughafennächsten Gebieten zusätzlich zu dem Effekt, den der steilere Anflugwinkel ohnehin bringt. Zuständig für den Wechsel auf Südanflug bleibt der Kontrollturm, basierend auf Wind und Wetter und mit Unterstützung eines neuen Informatiksystems, das alle Meteodaten verarbeitet und «objektivierte Empfehlungen» über die Pistennutzung abgeben soll. Ma

