DGAC / BAZL

Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 34 des Flughafens Basel-Mulhouse

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 Projektes sowie auf die französische Antwortschrift zu den eingegangenen Stellungnahmen im Rahmen des in der Schweiz durchgeführten Anhörungsverfahrens;

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 im Normalfall die Flugzeuge mittels Radarführung auf die verlängerte Pistenachse 34 geführt werden und das publizierte so genannte Standardverfahren nur im Falle einer Radar- oder Kommunikationspanne zur Anwendung gelangt;

In Erwägung, dass Frankreich weiterhin die Benützung der Piste 16 als Hauptlandepiste zusichert und die Pistenschwelle 34 mit der Einführung des ILS um 1120 Meter nach Norden verschoben wird und damit zwei wesentliche Punkte zur Minderung der Umweltauswirkungen dieses Projektes gegeben sind;

In Erwägung, dass seit dem Jahre 2000 der Anteil der nach Instrumentenflug-Regeln auf der Piste 24 gelandeten Flugzeuge zwischen 5,3 und 8,3 Prozent betrug,

wird Folgendes vereinbart:

1. Pistennutzungsbedingungen

Im Rahmen der Einführung des Instrumenten-Anflugverfahrens ILS 34 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse wird die Piste 16 weiterhin als Hauptlandepiste benützt. Dies gilt auch für Landungen mit Rückenwindkomponenten, unter denen die jeweiligen Flugzeuge sicher betrieben werden können. Dabei gelten folgende Einschränkungen und Modalitäten:

- In Übereinstimmung mit den internationalen Empfehlungen wird die Piste 16 aus Sicherheitsgründen nicht mehr benützt, sobald die durchschnittliche Rückenwindkomponente 5 Knoten übersteigt (bei diesem Wert treten in der Regel kurzzeitige Windstösse oder Böenspitzen aus Norden auf, die 10 Knoten erreichen können).

- Die Piste 16 wird bei Wind aus Sektor Nord ebenfalls nicht mehr benützt, wenn sie kontaminiert ist (Wasser, Eis, Schnee).

- Die Wahl der zu benützenden Piste erfolgt durch den leitenden Flugverkehrsleiter im Kontrollturm im Wesentlichen auf Grund der ihm zur Verfügung stehenden Windmessungen und -prognosen. Um ihm die Entscheidfindung zu erleichtern, wird von der DGAC ein Informatik-System beschafft, genannt RAAS (Runway Allocation Advisory System), welches auf Grund der verschiedenen meteorologischen (insbesondere der Durchschnittswind) und technischen Parameter eine objektivierte Empfehlung über die zu benützende Piste abgibt; damit wird auch erreicht, dass unter gleichartigen Bedingungen identische Entscheide gefällt werden.

- Sobald und solange die massgebenden Voraussetzungen für Landungen auf Piste 16 erfüllt sind (insbesondere bezogen auf die aktuellen und vorhergesagten meteorologische Bedingungen sowie das zu erwartende Verkehrsaufkommen), darf die Piste 34 nicht als Landepiste benützt werden.

2. Beobachtungskonzept für die Nutzung der Piste 34 zur Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projektes

Die französische und die schweizerische Seite erstellen jährlich einen Bericht zu Händen der für Umweltbelange des Flughafens Basel-Mulhouse zuständigen Konsultativgremien über den Anteil und die Bedingungen der Benützung der Piste 34 für Landungen während des abgelaufenen Jahres.

Falls die Instrumenten-Anflüge auf Piste 34 während eines Kalenderjahres einen Anteil von 8% sämtlicher Instrumenten-Anflüge überschreiten, werden die Ursachen von den beiden Parteien vertieft analysiert und den Konsultativgremien unterbreitet.

Für den Fall, dass die Überschreitung während eines Kalenderjahres 10% übersteigt, nehmen die beiden Luftfahrtbehörden Konsultationen auf mit dem Ziel, im Rahmen von Artikel 1 dieser Vereinbarung Massnahmen zu treffen, um die prozentuale Nutzung der Piste 34 wieder unter die 10%-Marke zu bringen.

Die Informationen betreffend Nutzung der Piste 34 für Landungen nach den Instrumenten-Flugregeln werden regelmässig auf den vom Flughafen Basel-Mulhouse bereitgestellten Plattformen veröffentlicht.

Der Direktor des schweizerischen Bundesamtes für Zivilluftfahrt	Der Generaldirektor der französischen Zivilluftfahrtbehörde
Raymond Cron	Michel Wachenheim

Paris / Bern den 10. Februar 2006

Es gilt das unterzeichnete französische Original