

## **RNAV-Verfahren 2019**

### **Analyse der Flugspuren zeigt Handlungsbedarf - Südstarts für Abflüge nach Westen werden angepasst**

Um den Flugverkehr möglichst sicher sowie über bevölkerungsarme Gebiete zu führen, wird seit 2019 bei Instrumentenabflügen mit dem satellitengesteuerten Flächennavigationsverfahren (RNAV) geflogen. Nach Auswertung der ersten drei Monaten zeigt sich: Das Abflugverfahren nach Süden auf Piste 15 Richtung Westen muss so rasch wie möglich justiert werden, da sich die effektiven Flugspuren ungeplant nach Süden verschoben haben. Der EuroAirport und die Flugsicherungsbehörde (DSNA) sind sich darin einig.

Seit Februar 2019 wird am EuroAirport bei allen Instrumentenabflügen mit den modernen Flächennavigationsverfahren (RNAV) gestartet. Bei den RNAV-Verfahren orientiert sich der Pilot nicht mehr an bodengestützten Navigationssystemen, sondern an virtuellen Wegpunkten, die per Satellitendaten (GPS) definiert werden. Die Einführung der neuen RNAV-Verfahren verfolgt zwei Ziele: die Konzentration der Flugspuren sowie die Führung der Flugrouten über möglichst dünn besiedeltem Gebiet.

### **Überprüfung zeigt teilweise Verschiebung der Flugspuren nach Süden**

Um zu überprüfen, ob die beabsichtigte Konzentration sowie die Führung der Flugrouten über möglichst dünn besiedeltem Gebiet erreicht werden, hat der EuroAirport zusammen mit der DSNA die Auswirkungen des neuen RNAV-Verfahrens mit Starts nach Süden (Piste 15) ausgewertet. Festgestellt wurde, dass einerseits die Abflüge nunmehr in der gewünschten Konzentration durchgeführt werden. Andererseits verschieben sich die Flugspuren in einer Kurve nach dem Start von Piste 15 um etwa 100 bis 150 Meter nach Süden. Dies führt in der Gemeinde Allschwil zu einer Mehrbelastung. Im zweiten Teil des Abflugverfahrens kommt es zu einer Verschiebung von bis zu 500 Metern. Dies trifft insbesondere die Gemeinde Schönenbuch.

### **Korrektur notwendig**

Der EuroAirport sowie die DSNA sind gleicher Meinung: Diese Verschiebung nach Süden war weder beabsichtigt noch geplant und muss korrigiert werden. Für Matthias Suhr, Direktor des EuroAirport ist klar: "Das Ergebnis, das zu einer Lärmbelastung für mehr Menschen führt, ist nicht akzeptabel. Die Abflugrouten sind wieder über das weniger dicht besiedelte Gebiet zurückzuführen". Nach Durchführung der Analyse im Mai haben der EuroAirport und die DSNA sofort reagiert. So wurden zusammen mit den Flugsicherungsexperten sowie dem Chefpiloten einer Airline erste Möglichkeiten einer Anpassung geprüft. Ziel der nun angelaufenen Abklärungen ist es, ein Abflugverfahren zu definieren, damit die Starts nach Westen wieder konsequent über möglichst dünn besiedeltes Gebiet zurückgeführt werden können.

Die Änderungen verlangen erstens eine umfassende Analyse der Gründe für die Verschiebung der Flugspuren nach Süden. Anschliessend kann ein neues Abflugverfahren konzipiert werden. Zweitens müssen vor der Inbetriebnahme eines geänderten Verfahrens die hierfür vorgesehenen Instanzen konsultiert werden. Hierzu zählen in Frankreich die Commission Consultative de l'Environnement (CCE) sowie die Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (ACNUSA). In der Schweiz wird die Fluglärmkommission (FLK) eingebunden. Die Konzeptionsphase sollte bis Ende 2019 abgeschlossen werden. Danach findet ein Konsultationsverfahren statt. Das korrigierte Verfahren soll nach einer Überprüfung durch Testflüge 2020 eingeführt werden.

