

ACNUSA
Autorité de contrôle
des Nuisances sonores
aéroportuaires

Flughafen Basel-Mulhouse

Projekt einer Vereinbarung

Entstehung

Mit Schreiben vom 11. Juli 2000 hat der Präfekt des Haut-Rhin die ACNUSA gebeten, Stellung zu nehmen zu den aktuellen Abflugverfahren des Flughafens Basel-Mulhouse, zur Entwicklung der Fluglärmbelastung sowie zur Beeinflussung des Fluglärms und zur Einschränkung seines Impactes.

Am 13. Oktober 2000 besuchte eine Delegation der ACNUSA den Flughafen Basel-Mulhouse. Am Vormittag führte sie eine Sitzung mit den Verantwortlichen des Systems CIEMAS durch. Am Nachmittag traf sie mit der Direktion des Flughafens und dem Vertreter der französischen Zivilluftfahrtsbehörde zusammen.

Die ACNUSA traf auch wiederholt mit Vertretern der Gebietskörperschaften und der Bürgervereinigungen zusammen.

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist bezüglich Verkehrsaufkommen der fünftgrösste Flughafen in Frankreich und hat als einziger Flughafen der Welt einen binationalen Status, was seine Umweltbeziehungen deutlich kompliziert. Zudem verzeichnete er in den letzten Jahren ein starkes Wachstum.

Die um den Flughafen herum installierte Fluglärmmessanlage CIEMAS war nicht immer funktionstüchtig. Sie umfasst 6 fixe und 4 halb-mobile Messstationen, die erlauben, den Fluglärm und die entsprechenden Flugbewegungen bis zu maximal 18 Monate aufzuzeichnen, um den Gemeinden, die dies wünschen, verlässliche Lärmmessungen zur Verfügung zu stellen.

Im März 2002 wird die ACNUSA Empfehlungen vorlegen betreffend der zu kommunizierenden Informationen und der Art der Kommunikation. Diese Empfehlungen sind vom Flughafen Basel-Mulhouse anzuwenden.

Flugverfahren

Die als lärmindernde Verfahren eingesetzten Flugverfahren werden von den Nachbarn unterschiedlich gewürdigt, je nachdem ob sie im schweizerischen oder im französischen Bereich der Lärmzone wohnen.

Die Vertreter der französischen Gebietskörperschaften und Vereinigungen wehren sich gegen die von den Flugzeugen befolgten Flugwege. Sie sind der Meinung, der Fluglärm belastet einseitig den französischen Sektor, während der Schweizer Teil willentlich entlastet würde.

In der Tat starten die Flugzeuge mehrheitlich Richtung Süden und machen dann eine Rechtskurve nach Westen über französisches Gebiet. Zudem wird eine starke Streuung der Bewegungen im Verhältnis zum vorgegebenen Flugweg festgestellt.

Standläufe

Der Lärmschutzhangar "Silencer" erlaubt die Durchführung von Standläufen, ohne dass dadurch signifikante Lärmemissionen entstehen. Die wiederholte Benutzung des Silencers unter schlechten Bedingungen - z.B. bei nicht geschlossenem Tor - führt dazu, dass mit dem Silencer keine Garantie für ungestörte Nachtruhe der Nachbarn gegeben werden kann.

Zunehmende Unzufriedenheit

Die zunehmende Unzufriedenheit der Nachbarn fällt mit der Reorganisation im europäischen Luftraum zusammen, im speziellen mit den Änderungen vom 18. Mai 2000.

Der Ausgangspunkt im Nord-Osten des Flughafens wurde verschoben, um eine bedeutende Steigerung der Abflüge zu erreichen.

Für die Starts nach Norden wurde der Abdrehpunkt für Kurven nach Osten und nach Westen um 3,6 km nach Norden verschoben, was aus Umweltaspekten eine eher positive Änderung darstellt, da die Pistenachse im Norden über den Hardtwald verläuft.

Wegen der Zunahme der Abflüge über den Ausgangspunkt im Nord-Osten besteht die wesentlichste Änderung darin, dass weniger Flugzeuge den Flughafen Richtung Süden (gegen Basel) und dafür mehr über den westlichen Bereich (über die französischen Dörfer) verlassen.

Das Direktabflugverfahren Richtung Süden wurde stark reduziert (6 bis 8 Flugzeuge pro Tag gegenüber 20 bis 30 vorher).



Neue Verfahren

Um die Situation zu verbessern, hat die ACNUSA im Laufe von 2001 gebeten, dass neue Verfahren eingeführt werden.

Sowohl von französischer wie von Schweizer Seite wurden Studien durchgeführt, welche zu folgendem Projekt einer Vereinbarung führen, das auf dem Szenario 3B {1} basiert, verbessert durch die Möglichkeit von Direktstarts Richtung Süden.

Diese Vereinbarung stützt sich gleichzeitig auf Anpassungen bei den Verfahren und auf betrieblichen Einschränkungen.

Die französische Regierung hat kürzlich entschieden, für die Ile de France Kontingente für Anflüge und Abflüge festzulegen. Das gleiche Prinzip könnte für den Flughafen Basel-Mulhouse angewandt werden.

Änderungen der Verfahren

- * Inbetriebnahme der verlängerten Ost/West-Piste. Dadurch kann die Anzahl Starts Richtung Westen beträchtlich gesteigert werden.
- * Ersatz des Sichtanfluges auf Piste 34 (Süd/Nord-Piste) durch einen instrumentengeführten Anflug (ILS 34).

{1} EuroAirport: Lärmberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren

- Sobald das ILS 34 in Betrieb ist, wird der bevorzugte Start auf Piste 16 (Nord/Süd-Piste) nur noch bis zu einem Rückenwind von 5 kt durchgeführt (die heutige Rückenwind-Limite liegt bei 10 kt).
- Benutzung des Direktstartverfahrens nach Süden für einen Teil des Verkehrs nach Destinationen im Süden (Tessin, Mittelmeerbereich), d.h. für ca. 20% der Bewegungen, die gegenwärtig via ELBEG geführt werden.

Die Verfahren für Abflüge und Landungen sollten wie folgt aufgeteilt werden:

Piste	Starts		Landungen	
	vor nachfolgender Entscheidung {2}	nach nachfolgender Entscheidung	vor nachfolgender Entscheidung {2}	nach nachfolgender Entscheidung
16	88 %	60 - 65 %	91 %	88 - 93 %
34	10 %	10 - 15 %	8 %	8 - 12 %
26	2 %	25 - 30 %	1 %	-

{2} Umweltbulletin des EuroAirport, 1., 2. und 3. Quartal 2001

Betriebliche Einschränkungen

- Zwischen 20.00 Uhr und 07.00 Uhr dürfen keine Flugzeuge des Kapitel II starten oder landen.
- Zwischen 23.00 Uhr und 06.00 Uhr müssen alle Starts an der Pistenschwelle beginnen. Mit einer Studie wird noch abgeklärt, ob diese Zeitspanne ausgedehnt werden kann.
- An Sonntagen und Feiertagen dürfen zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr keine Standläufe ausserhalb des Silencers (Lärmschutzhangars) durchgeführt werden.
- Zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr
 - dürfen keine Flugzeuge der lärmigen Gruppe innerhalb des Kapitels III starten oder landen,
 - müssen die Flugzeuge zwischen dem Hangar und dem Vorfeld mit einem Traktor bewegt werden,
 - dürfen keine Flugzeuge aus eigener Kraft rückwärts rollen.

Diese Einschränkungen werden in einer Vorschrift festgehalten, um eine wirksame Kontrolle und die Möglichkeit von Sanktionen bei Nichtbefolgung zu ermöglichen.

Diese Vereinbarung sollte ermöglichen, die heutige Situation merklich zu verbessern sowie Mittel zur Information, zu Kontrolle und für Sanktionen einzurichten, um eine klare Basis für spätere Entwicklungen zu haben.