



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Flughafen Basel-Mulhouse: Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

**Informationsveranstaltung vom 22. Juni 2011
Reinach (BL)**



Rechtliche und politische Vorgaben

Staatsvertrag Frankreich – Schweiz 1949

regelt Zuständigkeiten, Kompetenzen und Zusammenarbeit für den Betrieb des Flughafens

→ Organisation der Flughafenleitung (Verwaltungsrat, Direktion) ist paritätisch aufgebaut

Luftfahrtpolitik Bundesrat 2004

- Basel-Mulhouse bleibt ein Landesflughafen
- Festhalten am partnerschaftlichen Betrieb des Flughafens
- nachfrageorientierte Entwicklung
soweit mit der Nachhaltigkeit vereinbar

www.bazl.admin.ch/themen



Vorgaben Betrieb und Bau

Regelung Betrieb

Verfügung nach französischem Recht
auf Antrag Verwaltungsrat des Flughafens

→ Mitbestimmung der Schweizer Behörden

Vereinbarung zur Pistenbenützung 2006

regelt den Anteil der Anflüge über der Schweiz von Süden (ILS 33)

Bau Flughafenanlagen

Bewilligung nach französischem Recht
gemäss Entwicklungsstrategie Verwaltungsrat des Flughafens

→ Mitbestimmung der Schweizer Behörden



Verkehrsprognosen

Aktueller Betrieb (2010)

total 77'000 Flugbewegungen (4,1 Mio. Passagiere)
davon 58'000 Linien- und Charterverkehr

Nachfragestudie 2000

jährlich 147'000 Flugbewegungen (inkl. Allgemeine Luftfahrt)

→ Grundlage für das Szenario 3B+

Nachfrageprognose 2005

zum gesamten schweizerischen Luftverkehr, Prognosewerte für den Flughafen Basel-Mulhouse (nur Linien- und Charterverkehr):

	Ausgangswerte 2004	2020	2030
Flugbewegungen	54'000	ca. 102'000	ca. 113'000
Passagiere	2,5 Mio.	5,8 Mio.	7,2 Mio.



Szenario 3B+

Breit abgestützte Varianten-
diskussion in Zusammenarbeit
zwischen der DGAC, dem
EuroAirport, den lokalen
Behörden und dem BAZL

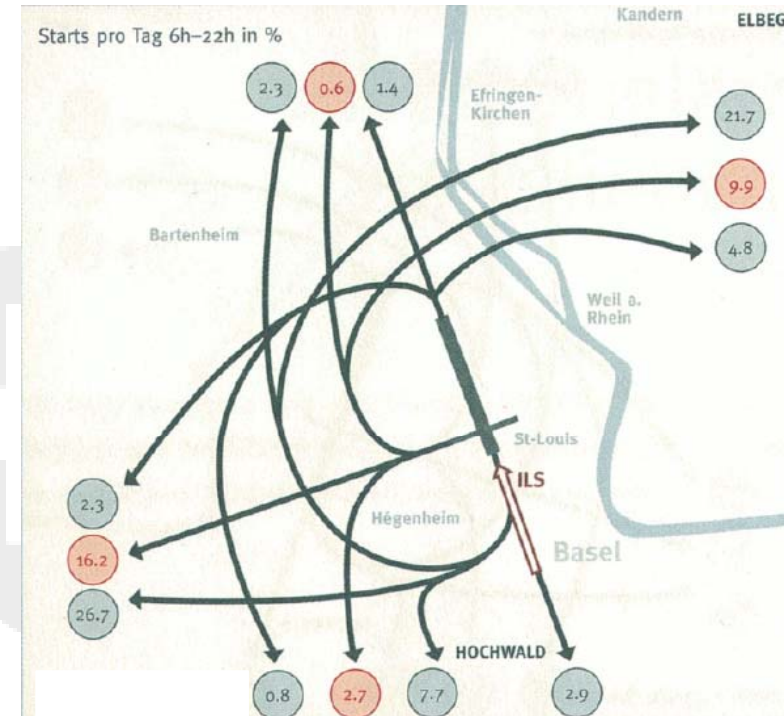
Basis für alle offiziellen
Publikationen über den Flughafen
Basel-Mulhouse wie das ILS 33,
den PEB und den LBK





Eckwerte Szenario 3B+

- Verlängerung Piste 26
- ILS 33 (Ersatz für MVI)
- Verschieben der Pisten-schwelle ILS 33 um 1120 m nach Norden
- Nachfragestudie 2000 (147'000 Bewegungen)





Grundlagen: Szenario 3B+

Flugzeugkategorien

	Flugbewegungen	
Transportflugzeuge gross	2786	1,9 %
Transportflugzeuge mittel	35'103	23,9 %
Transportflugzeuge klein	35'709	24,3 %
Turboprop	49'406	33,6 %
General Aviation	24'002	16,3 %
Total	147'006	

Vergleich mit den Betriebsdaten von 2006 zeigt, dass diese Annahmen nach wie vor korrekt sind.

Pistenverteilung

Landungen		
Piste	Flugbewegungen	
08	-	-
16	64782	88,1 %
26	1401	1,9 %
33	7319	10,0 %

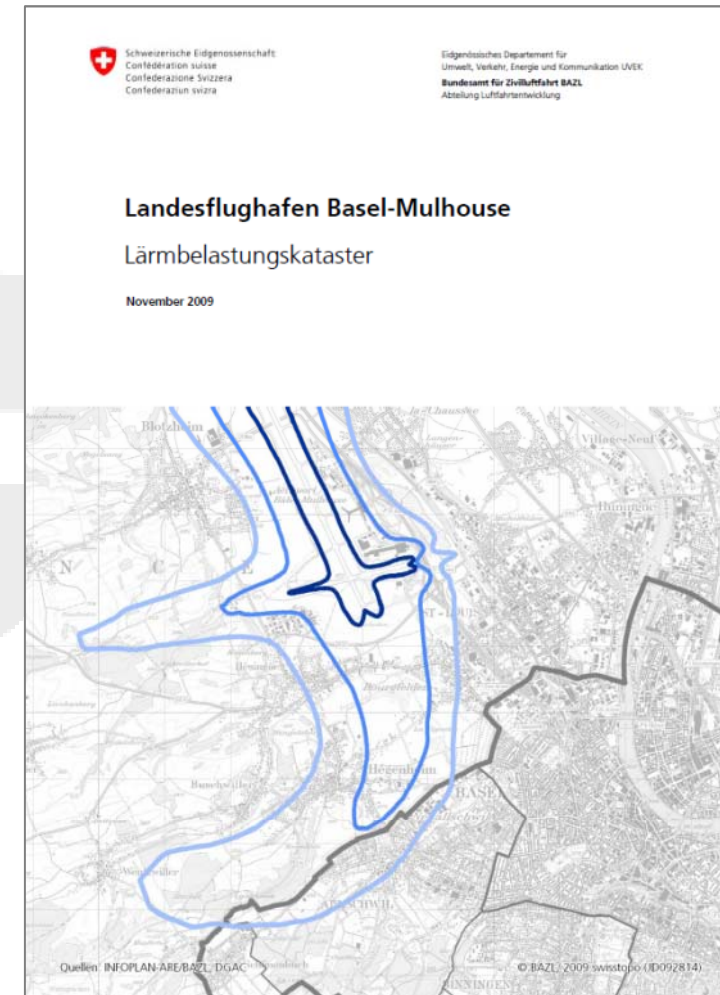
Starts		
Piste	Flugbewegungen	
08	-	-
16	47725	64,9 %
26	16417	22,4 %
33	9360	12,7 %



Lärmbelastungskataster

Lärmschutz-Verordnung (LSV)
vom 15. Dezember 1986

LSV Art. 37: Für die Ermittlung der Lärmimmissionen, die der Flughafen Basel-Mülhausen auf dem Gebiet der Schweiz erzeugt, sorgt das Bundesamt für Zivilluftfahrt.





Ziele Lärmbelastungskataster

Die Lärmschutz-Verordnung (Art. 1) soll vor schädlichem und lästigem Lärm schützen.

Sie regelt:

- die Begrenzung von Aussenlärmemissionen
- die Ausscheidung und Erschliessung von Bauzonen
- die Erteilung von Baubewilligungen für Gebäude
- den Schallschutz gegen Aussen- und Innenlärm
- die Ermittlung von Aussenlärmimmissionen und ihre Beurteilung anhand von Belastungsgrenzwerten



Grundlagen: Betriebsdaten

Grundlage zur Beurteilung der Lärmbelastung bildet die Studie der DGAC zur Errichtung des ILS 33.

Relevant für die Beurteilung sind die Belastungskurven für den Tag (06-22 Uhr) und die erste Nachtstunde (22-23 Uhr) des **Mittelfrist-Szenarios** (123'000 Bewegungen Linien/Charter und 24'000 Bewegungen Allgemeine Luftfahrt), welches auf dem **Szenario 3B+** der Untersuchungen zur Lärmbelastung von 1999-2001 beruht.

Aufgrund der geringen Bewegungszahlen (jährlich weniger als 20 Landungen auf Piste 33) wird auf eine Beurteilung der 3. Nachtstunde (05-06 Uhr) verzichtet.

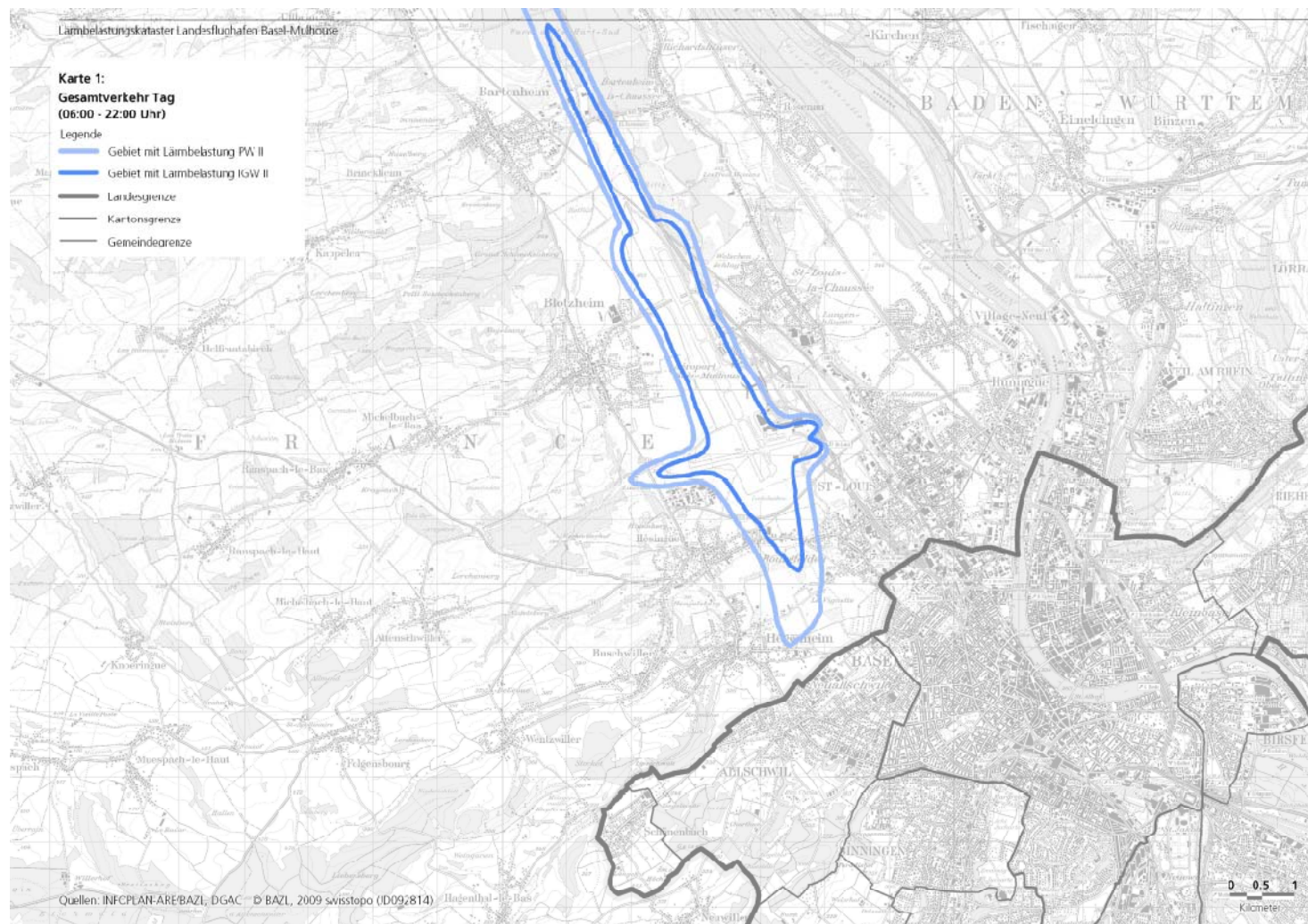


Grundlagen: Beurteilung

- Hauptparameter (Flottenzusammensetzung und Pistenbenutzungskonzept) nur geringe Veränderungen
 - Aktuelle Verkehrsdaten tiefer als für Berechnung
 - Annahmen mehrheitlich konservativ
- Belastungskurven (LBK) auch mittel- bis langfristig relevant
- Das verwendete Szenario 3B+ ist nach wie vor das Szenario mit der kleinsten Zahl lärm betroffener Anwohner.

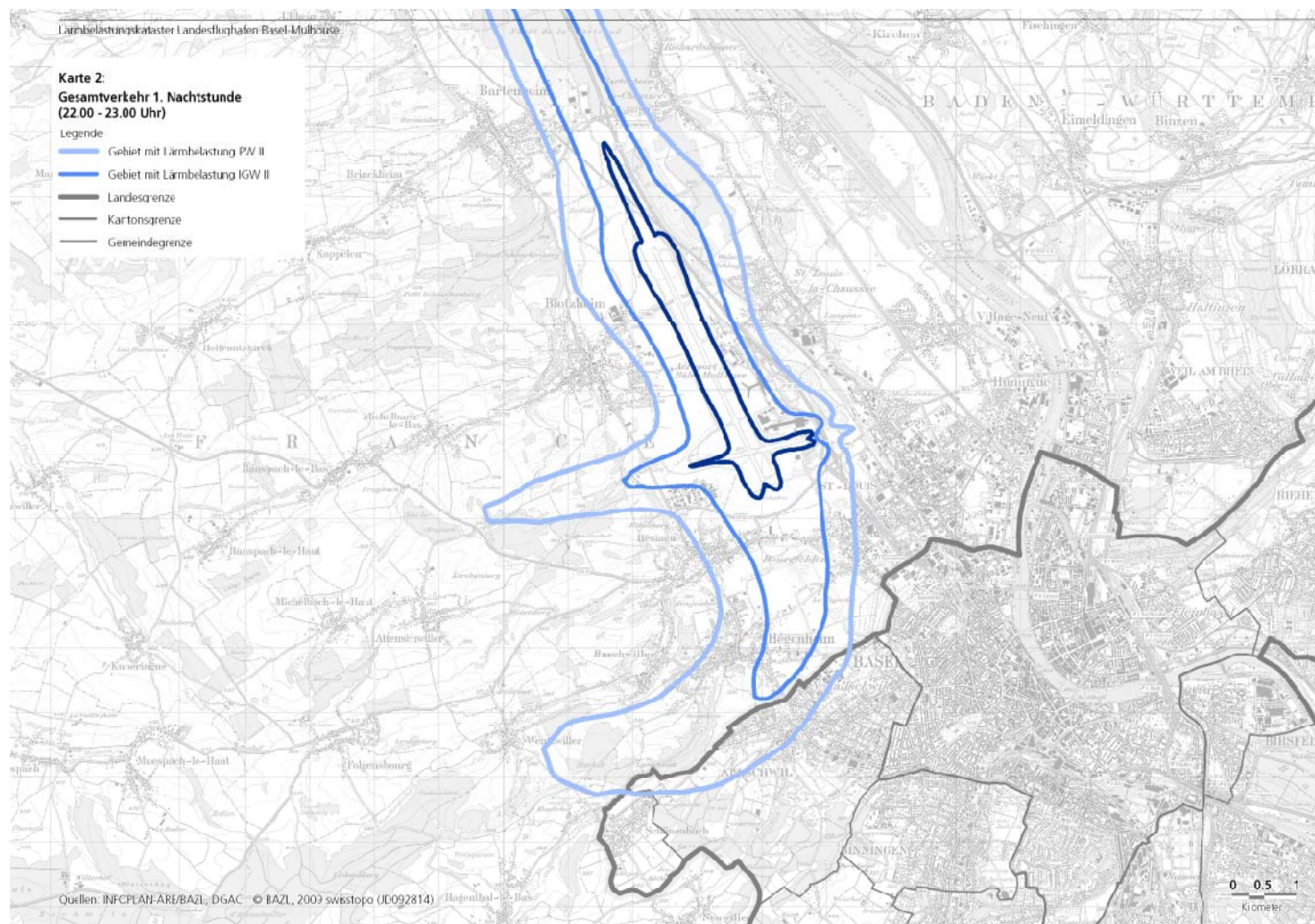


Lärmbelastung Tag



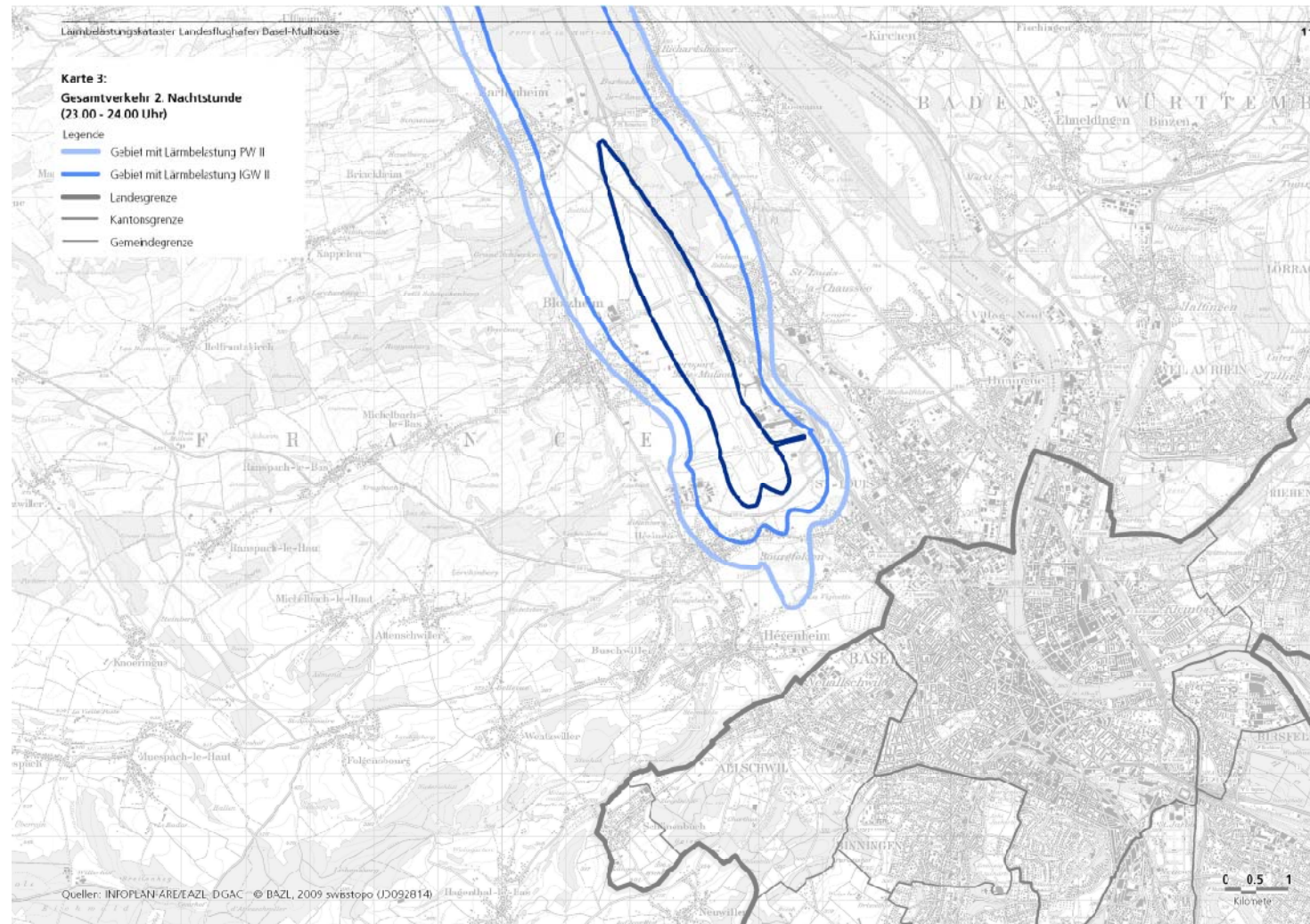


Lärmbelastung 1. Nachtstunde



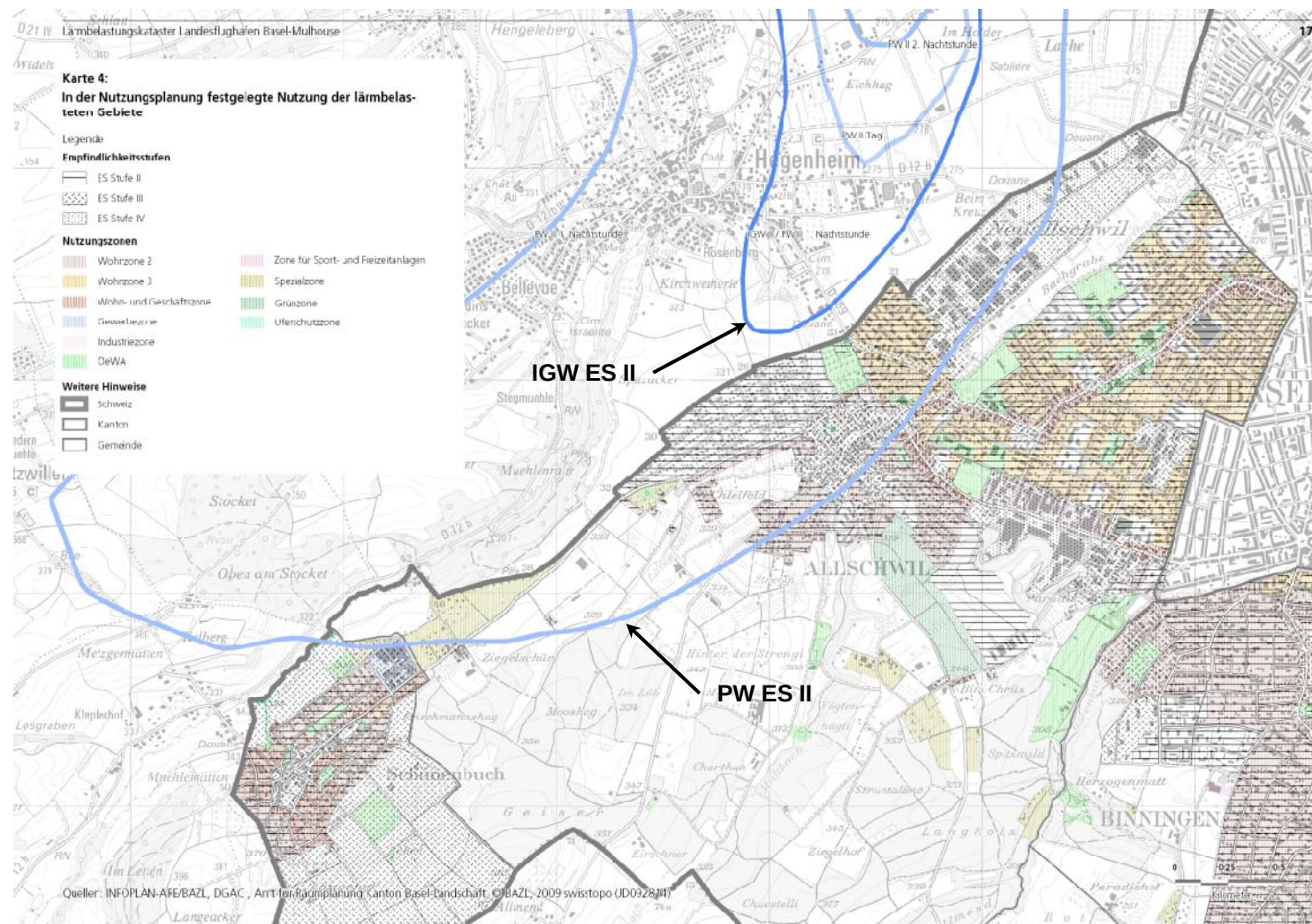


Lärmbelastung 2. Nachtstunde





Lärmbelastung und Nutzung





Beurteilung durch Kantone



- keine Überschreitungen Alarmwert
- keine Überschreitungen Immissionsgrenzwert
- Überschreitungen Planungswert in Allschwil (ES II) und in einem Randbereich von Schönenbuch

keine direkten Konsequenzen für den Flughafen,
Einschränkungen beim Ausscheiden neuer Bauzonen



- keine Überschreitungen von Alarmwert, Immissionsgrenzwert oder Planungswert

keine direkten Konsequenzen für den Flughafen und die
Raumplanung



Plan d'exposition au bruit 2004 (PEB)

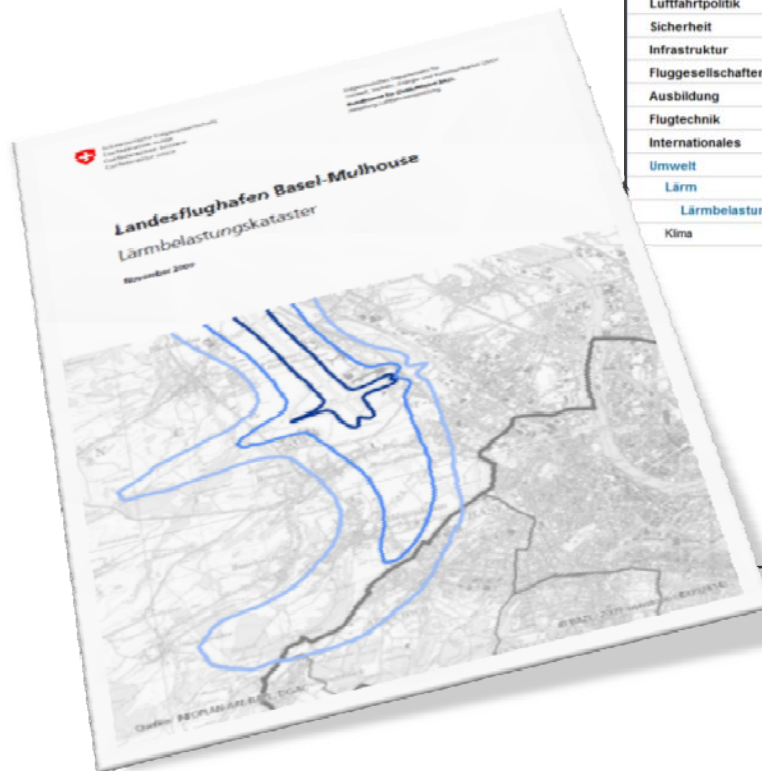
- Lärmschutzplan nach französischem Recht
- Horizon à moyen terme: beruht auf den gleichen Annahmen zum Flugverkehr wie SIL und LBK in der Schweiz (Szenario 3B+)
- andere Lärmberechnungsmethode, anderer Verlauf der Lärmbelastungskurven
- Horizon de trafic long terme: mehr Flugbewegungen und möglicher Neubau Parallelpiste



Internet

LBK im Internet
verfügbar unter:

www.bazl.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Bundesverwaltung admin.ch
Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

Startseite | Sitemap | Kontakt | Printtool | Deutsch | Français
Italiano | English

Aktuell Themen Für Fachleute Dokumentation Dienstleistungen Das BAZL

Luftfahrtspolitik
Sicherheit
Infrastruktur
Fluggesellschaften
Ausbildung
Flugtechnik
Internationales
Umwelt
Lärm
Lärmbelastungskataster
Klima

Startseite > Themen > Umwelt > Lärm > Lärmbelastungskatas... > Lärmbelastungskatas...

Zur Druckversion
Erweiterte Suche

Suchen im BAZL
Suchen

Klicken Sie auf das Bild, um zur Schweizerkarte zurückzugelangen

Lärmbelastungskataster: Kanton Basel-Landschaft

• Basel-Mulhouse
• Dittingen

Beim Klicken auf die unterstrichenen Flugplätze erscheint der Lärmbelastungskataster (pdf-File) der entsprechenden Anlage.
© BAZL

Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)
■ [Kanton Basel-Landschaft](#)
■ [Kanton Basel-Stadt](#)

Flugplätze
■ [Kanton Basel-Landschaft](#)
■ [Kanton Basel-Stadt](#)

Altlasten
■ [Kanton Basel-Landschaft](#)
■ [Kanton Basel-Stadt](#)



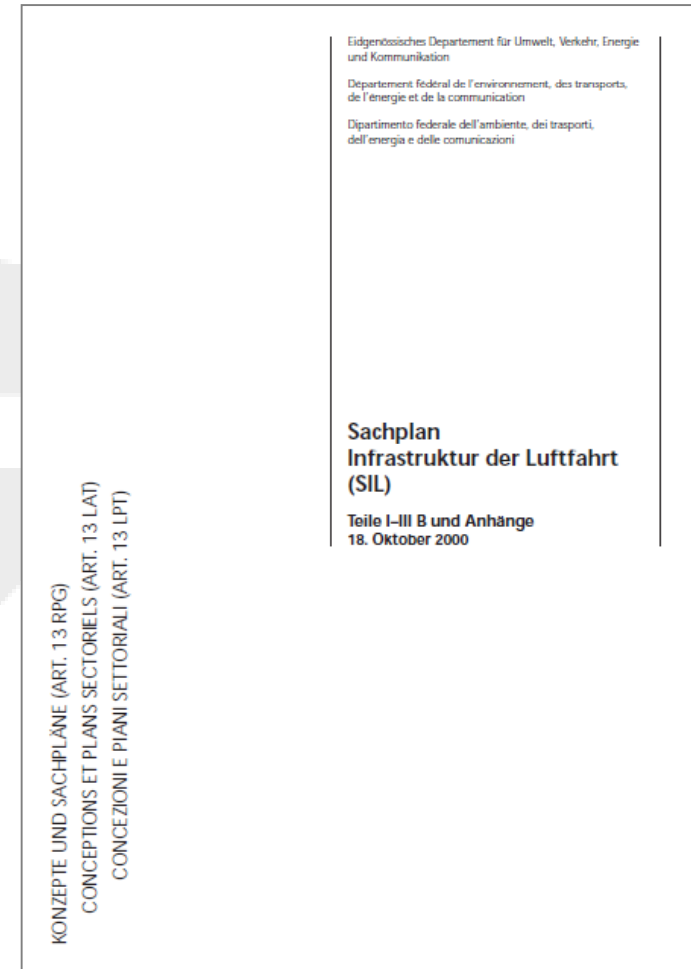
Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Konzeptteil

generelle Vorgaben zur Entwicklung der Luftfahrt-Infrastruktur in der Schweiz (18. Oktober 2000)

Objektblätter

Rahmenbedingungen für die bauliche und betriebliche Entwicklung der Flugplätze, Auswirkungen auf deren Umgebung





Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Grundlage

Raumplanungsgesetz :

Bund erstellt für seine raumwirksamen Tätigkeiten einen Sachplan und stimmt diesen mit den Richtplänen der Kantone ab

Zuständigkeit

Verabschiedung durch den Bundesrat

Verbindlichkeit

verbindlich für Behörden von Bund Kanton und Gemeinden,
ist den kantonalen Richtplänen gleichgestellt



SIL-Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse

Ziele

- Abstimmung Flughafenentwicklung mit umgebenden Raumnutzungen
- mittel- bis langfristige Planungssicherheit für alle Beteiligten

Wirkung

- Handlungsanweisung an Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung des Flughafens
- räumliche Festlegungen:
rechtswirksam nur auf Schweizer Territorium



Inhalte SIL-Objektblatt

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb

vorgegeben durch bestehende rechtliche / politische Grundlagen:

- Staatsvertrag 1949
- SIL-Konzeptteil 2000
- Luftfahrtpolitischer Bericht Bundesrat 2004
- Vereinbarung Pistenbenützung 2006

➔ **keine Änderungen vorgesehen**



Inhalte SIL-Objektblatt

Gebiet mit Lärmbelastung

- begrenzt die Entwicklung des Flugbetriebs mittel- bis langfristig
- soll auf Szenario 3B+ beruhen (Lärmberechnung zum ILS 33)
- ➔ lässt für die Entwicklung des Flugbetriebs ausreichenden Spielraum (Tagbetrieb 6 – 22 Uhr);
- ➔ beschränkte Ausbaumöglichkeiten im Nachtbetrieb ist mit den andern Vorgaben zum Lärmschutz koordiniert (PEB, LBK)
- Vorgaben zur Siedlungsentwicklung sind der Richt- und Nutzungsplanung enthalten (sind mit dem SIL koordiniert)
- ersetzt den LBK nicht

➔ **«Zusatznutzen» SIL: langfristige Verbindlichkeit**



Inhalte SIL-Objektblatt

Gebiet mit Hindernisbegrenzung

- ist durch Lage der Pisten, Position der Landeswellen, An- und Abflugrouten bestimmt
- richtet sich nach geltenden internationalen Normen
- entspricht dem bestehenden Sicherheitszonenplan von 1985, (beruht auf den gleichen Hindernisbegrenzungsflächen)

Sicherheitszonenplan:

- stellt in der Schweiz die Hindernisfreiheit in den An- und Abflugkorridoren grundeigentümerverbindlich sicher
- müsste bei einer Änderung von Pistenkonfiguration oder Flugrouten angepasst werden

➔ **kein «Zusatznutzen» SIL,
Hinweis auf den Sicherheitszonenplan**



Inhalte SIL-Objektblatt

Landseitiger Verkehrsanschluss

Der Flughafen ist ans Schienennetz anzuschliessen, erwünscht ist ein Direktanschluss an den Fernverkehr.

Ziele:

- Voraussetzung für eine Zusammenarbeit und sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen
- Sicherstellung einer langfristig guten Erreichbarkeit des Flughafens

➔ **entspricht dem SIL-Konzeptteil 2000**



Vorarbeiten SIL-Objektblatt

bis 2007

- **SIL-Objektblatt 1998 (Entwurf)**
Anhörung der Behörden, Mitwirkung der Bevölkerung
- **Variantendiskussion 2000/2001**
zur baulichen und betrieblichen Entwicklung des Flughafens
(entspricht den Anforderungen an einen SIL-Koordinationsprozess)
- **Lärmberechnung zum Projekt ILS Piste 33**
auf Basis von Szenario 3B+

2008 bis 2010

- **Überprüfung Lärmberechnung (BAZL / EAP)**
- **Vorgespräche mit Kantonen BS / BL und Frankreich**
zu möglichen Festlegungen im SIL
- **Verwaltungsrat EAP:** Kenntnisnahme vom SIL-Verfahren



Verfahren SIL-Objektblatt

2011

22. Juni

Information der betroffenen Behörden und interessierten Organisationen

Entwurf Objektblatt (BAZL)

1. Ämterkonsultation (Bundesstellen)

2012

Anhörung der Behörden
(raumplanerisch betroffene Kantone und Gemeinden)
Mitwirkung der Bevölkerung

Bereinigungsgespräche nach Bedarf, Überarbeitung Objektblatt (BAZL)
2. Ämterkonsultation (Bundesstellen)

Entscheid Bundesrat zum Objektblatt



Fazit

- **Die Vorgaben für Bau und Betrieb des Flughafens regelt der Staatsvertrag – nicht der SIL**
- **Die Festlegungen im SIL beruhen auf bestehendem Betriebssystem, einschliesslich ILS 33**
- **Anhörung und Mitwirkung zum SIL-Objektblatt: voraussichtlich im ersten Quartal 2012**