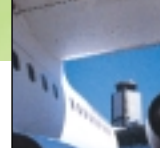


Rapport environnement Umwelt-Bericht 2004



Sommaire - Inhalt



Editorial - Vorwort	03
Chronique - Chronik 2004.	04
Mouvements - Flugbewegungen.	05
Restrictions - Betriebseinschränkungen	12
Commissions Environnementales - Umweltkommissionen	15
Surveillance du bruit - Fluglärmüberwachung	16
Réclamations - Reklamationen	18
Consommation d'énergie - Energieverbrauch	20
Gestion des déchets - Abfallmanagement.	21
Gestion des eaux - Gewässerschutz	22



Editorial



A travers notre rapport annuel 2004, nous souhaitons informer le public mais aussi les administrations et nos clients des diverses activités environnementales à l'EuroAirport et de leurs impacts. Chers Lectrices et Lecteurs, vous pouvez ainsi y trouver des informations intéressantes qui sont le reflet direct ou indirect de l'évolution continue des activités sur notre plate-forme.

D'un point de vue environnemental, nous sommes heureux de vous faire part que la tendance en 2004 était à une augmentation du nombre de passagers contre une baisse du nombre de mouvements. Ceci s'explique d'une part par un changement de la composition de la flotte aérienne et d'autre part par une amélioration de la capacité des avions.

Le Rapport Annuel Environnement est aussi un complément d'information à nos publications environnementales trimestrielles qui mettent l'accent sur des thèmes importants, tels que - entre autres - le système de traitement des eaux usées, la surveillance des eaux souterraines, les essais moteurs et les activités de la REGA. Ces bulletins Environnement, ainsi que le Rapport Annuel, sont consultables et téléchargeables sur notre site internet, à l'adresse suivante : www.euroairport.com

Nous vous souhaitons une bonne lecture et sommes à votre disposition pour toute question complémentaire.

Jürg W. Tschopp
Responsable du Service Environnement

Les valeurs de comparaison de 2003 sont mentionnées entre parenthèses.

Vorwort



Mit dem vorliegenden Umweltbericht zum Jahre 2004 wollen wir der am EuroAirport interessierten Öffentlichkeit – aber auch den betroffenen Amtsstellen und unseren Kunden - einen Überblick geben über die umweltrelevanten Tätigkeiten und Auswirkungen. Die Leserinnen und Leser finden eine grosse Zahl interessanter Informationen, die direkt oder indirekt ein Spiegel der laufenden Veränderungen der Aktivitäten auf unserem Flughafen sind.

Aus der Umweltsicht erfreulich ist der Trend, dass im Jahre 2004 mehr Passagiere mit weniger Flugbewegungen befördert worden sind. Dies ist einerseits auf eine veränderte Zusammensetzung der Flugzeugflotte und andererseits auf die bessere Auslastung der Flugzeuge zurückzuführen.

Der Umweltbericht ist auch eine organische Ergänzung der vier im Berichtsjahr quartalsweise erschienen Umwelt-Bulletins, worin mit thematischen Schwerpunkten über weitere interessante Themenkreise berichtet worden ist. So unter anderem über die Systeme der Abwasserbehandlung, die Grundwasserüberwachung, die Motorentstläufe und die Tätigkeit der Rettungsflugwacht REGA.- Diese Umwelt-Bulletins können, ebenso wie dieser Umweltbericht, über unsere Homepage www.euroairport.com eingesehen und heruntergeladen werden.

Wir wünschen Ihnen eine gute Lektüre und stehen für Fragen gerne zur Verfügung.

Jürg W. Tschopp
Leiter Abteilung Umwelt

Vergleichszahlen mit dem Vorjahr 2003 sind in Klammern gesetzt.



Janvier

• Arrêté de restrictions d'exploitation

L'Arrêté Ministériel portant restriction d'exploitation de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse pris en septembre 2003 est entré en vigueur depuis le premier janvier 2004. Il confirme les mesures introduites par le Conseil d'Administration de l'EuroAirport ainsi que l'application des recommandations de l'ACNUSA. Le texte complet peut être téléchargé sur le site Internet : www.acnusa.fr

Avril

• Station mobile de mesure des nuisances sonores nouvellement installée à Buschwiller

Dans le cadre de la planification de la rotation des stations mobiles, l'EuroAirport a transféré au mois de mars la station se trouvant à Ranspach-le-Haut vers la commune de Buschwiller, située au sud-ouest de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse. Depuis mi-avril, les mesures sont enregistrées et envoyées vers notre système central de traitement des données CIEMAS par un réseau de télécommunication.

Août

• Station mobile de mesure des nuisances sonores nouvellement à Héisingue

La station mobile de mesure des nuisances sonores opérationnelle depuis deux ans à Hégenheim a été placée dans la commune voisine de Héisingue. Les mesures effectuées montrent des valeurs élevées, ce qui est tout à fait plausible en raison de la proximité de la station de mesure par rapport à l'axe de décollage et d'atterrissage de la piste Nord/Sud.

Octobre

• Approbation du Plan d'Exposition au Bruit (PEB)

Le Plan d'Exposition au Bruit ou PEB est entré en vigueur le 25 octobre 2004. Ce document est un instrument de planification à long terme qui encadre juridiquement l'urbanisation dans les zones de bruit au voisinage de l'aéroport afin d'éviter l'exposition de nouvelles populations au bruit.

• Visite de l'ACNUSA

L'Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires ou ACNUSA, une autorité de contrôle indépendante française, s'est rendue à l'aéroport de Bâle-Mulhouse pendant trois jours. Ainsi, après avoir entendu les différentes parties, à savoir les associations riveraines françaises et suisses ainsi que les représentants de l'aéroport, elle a pu se forger une idée sur l'état de la situation actuelle.

Décembre

• La Commission Tripartite

La Commission Tripartite de l'Environnement a siégé au mois de décembre sous présidence allemande. Cette Commission est un important lieu de discussion et d'échange d'informations relatives aux questions environnementales à l'EuroAirport, et ce pour tous les acteurs concernés. L'état d'avancement de la mise en place des recommandations formulées par l'ACNUSA y a été mis au premier plan.

Januar

• Betriebseinschränkungen

Seit dem 1. Januar 2004 ist der im September 2003 unterschriebene Ministerialerlass in Kraft getreten. Er bestätigt die bereits vom Verwaltungsrat des Euroairports eingeführten Betriebseinschränkungen. Diese entsprechen auch den Empfehlungen der französischen Fluglärmbehörde ACNUSA. Der vollständige Text kann auch unter www.acnusa.fr eingesehen werden.

April

• Mobile Lärmmessstation neu in Buschwiller

Im Rahmen der geplanten Rotation der mobilen Lärmmessstationen hat der EuroAirport seine mobile Station in Ranspach-le-Haut im März aufgehoben und die Gemeinde Buschwiller im Südwesten des Flughafens verschoben. Die Messungen werden von dort seit Mitte April mit einer GSM-Funkverbindung täglich zum zentralen Rechner der CIEMAS Anlage übermittelt.

August

• Mobile Lärmmessstation neu in Héisingue

Nach einem über 2-jährigen Einsatz sind die Messungen in Hégenheim eingestellt worden. Neu wird diese Station in der benachbarten Gemeinde Héisingue eingesetzt. Es erstaunt nicht, dass die Nähe des Standortes zur Lande- und Starttaxe der Nord/Süd-Piste hohe Messwerte ergibt.

Oktober

• Genehmigung des Fluglärmkatasters (PEB)

Am 25. Oktober 2004 ist der sogenannte „Plan d'Exposition au Bruit“, kurz PEB genannt, in Kraft getreten. Dieser Plan ist ein wichtiges rechtliches Instrument, welches die Einschränkungen für die Siedlungsplanung in der Umgebung des Flugplatzes definiert.

• Besuch der Fluglärmbehörde ACNUSA

Im Oktober hat die unabhängige französische Fluglärmschutzkommission ACNUSA den Flughafen für drei Tage besucht. Mit der Anhörung der Vertreter der verschiedenen Schutzorganisationen beiderseits der Landesgrenze, wie auch der Verantwortlichen des Flughafens, hat sich die Kommission ein gutes Bild über die aktuelle Situation verschaffen können.

Dezember

• Trinationale Umweltkommission

Im Dezember hat die Trinationale Umweltkommission unter deutschem Vorsitz getagt. Diese Kommission ist eine wichtige Plattform für die gleichzeitige Information und die Verständigung aller beteiligten Vertreter über die Umweltfragen des EuroAirports. Im Vordergrund standen erneut die Fortschritte beim Umsetzen der Empfehlungen der ACNUSA.

Mouvements - Bewegungen



Total des mouvements IFR/VFR Alle Starts und Landungen IFR/VFR

Total des Mouvements / Alle Bewegungen	2000	2001	2002	2003	2004	Var. 2003	Var. 2004
Trafic jour en régime IFR / Total IFR Tag	99'837	95'461	84'968	61'970	56'777	-27%	-8,4%
Trafic nuit en régime IFR / Total IFR Nacht	9'066	8'152	6'833	5'742	4'960	-16%	-13,6%
Trafic Total en régime IFR / Total IFR	108'903	103'613	91'801	67'712	61'737	-26%	-8,8%
Trafic jour en régime VFR / Total VFR Tag	17'686	16'914	16'997	19'812	15'509	+17%	-21,7%
Trafic nuit en régime VFR / Total VFR Nacht	306	341	308	472	423	+53%	-10,4%
Trafic Total en régime VFR / Total VFR	17'992	17'255	17'305	20'284	15'932	+17%	-21,5%
Total toutes Catégories / Total alle Kategorien	126'895	120'868	109'106	87'996	77'669	-19%	-11,7%

Total des Passagers / Alle Passagiere EuroAirport 2004 : 2 549 083 (+2,4 %)

Nacht / Nuit = 22H00-06H00

Utilisation des pistes pour l'ensemble des mouvements IFR/VFR Aufteilung der Pistenbenutzung in Prozent aller Starts und Landungen IFR/VFR

IFR = Instrument Flight Rules :

Vol aux instruments (principalement : charter et avions de ligne) environ 80% du trafic total.

Rund 80% der gesamten Bewegungen werden nach Instrumentenflugregeln abgewickelt (vorwiegend Charter- und Linienflugverkehr)

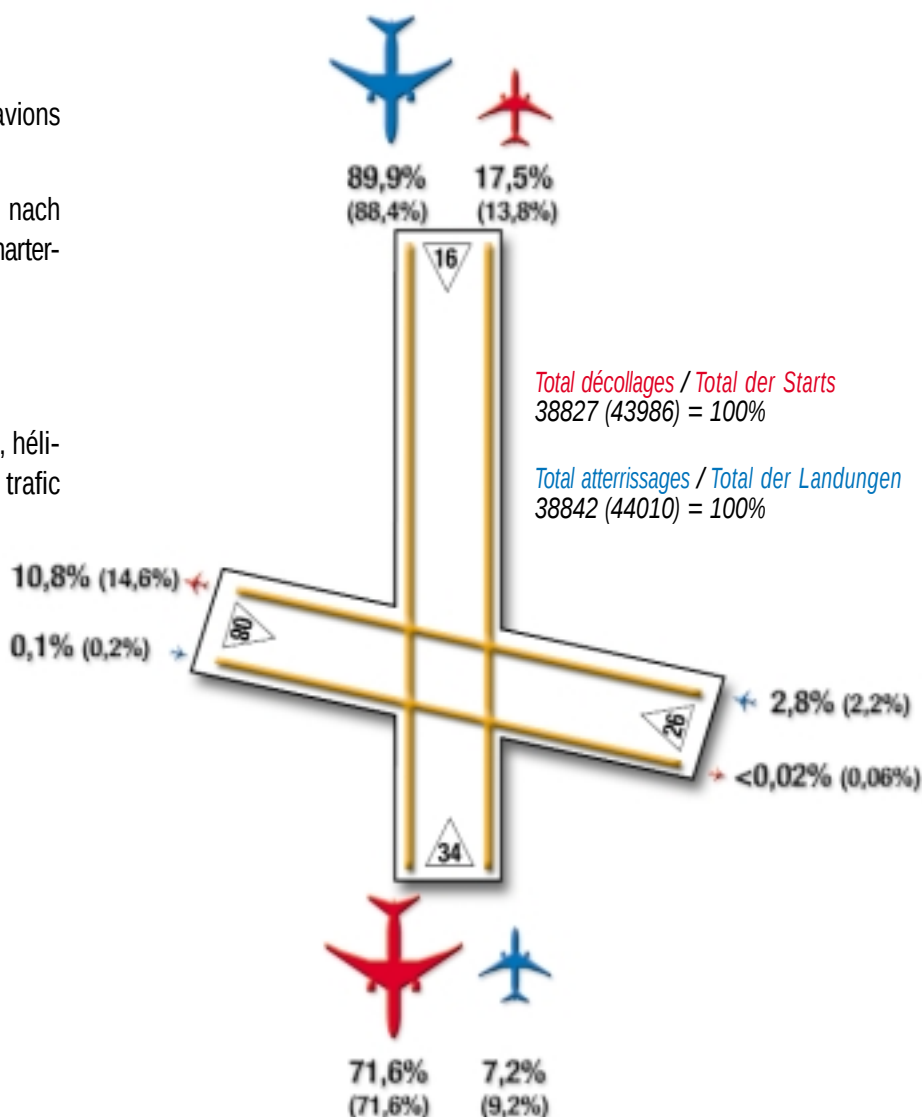
VFR = Visual Flight Rules :

Vol à vue (principalement : vol d'entraînement, taxi, hélicoptère, vol pour photo aérienne) environ 20% du trafic total.

Rund 20% der gesamten Bewegungen werden nach Sichtflugregeln abgewickelt (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)

La piste principale est la piste nord-sud en raison de sa longueur et du système d'atterrissage aux instruments au nord.

Die Hauptpiste ist die Nord/Süd-Piste wegen ihrer grossen Länge und des Instrumenten-Lande-Systems im Norden (ILS 16).



Mouvements - Bewegungen



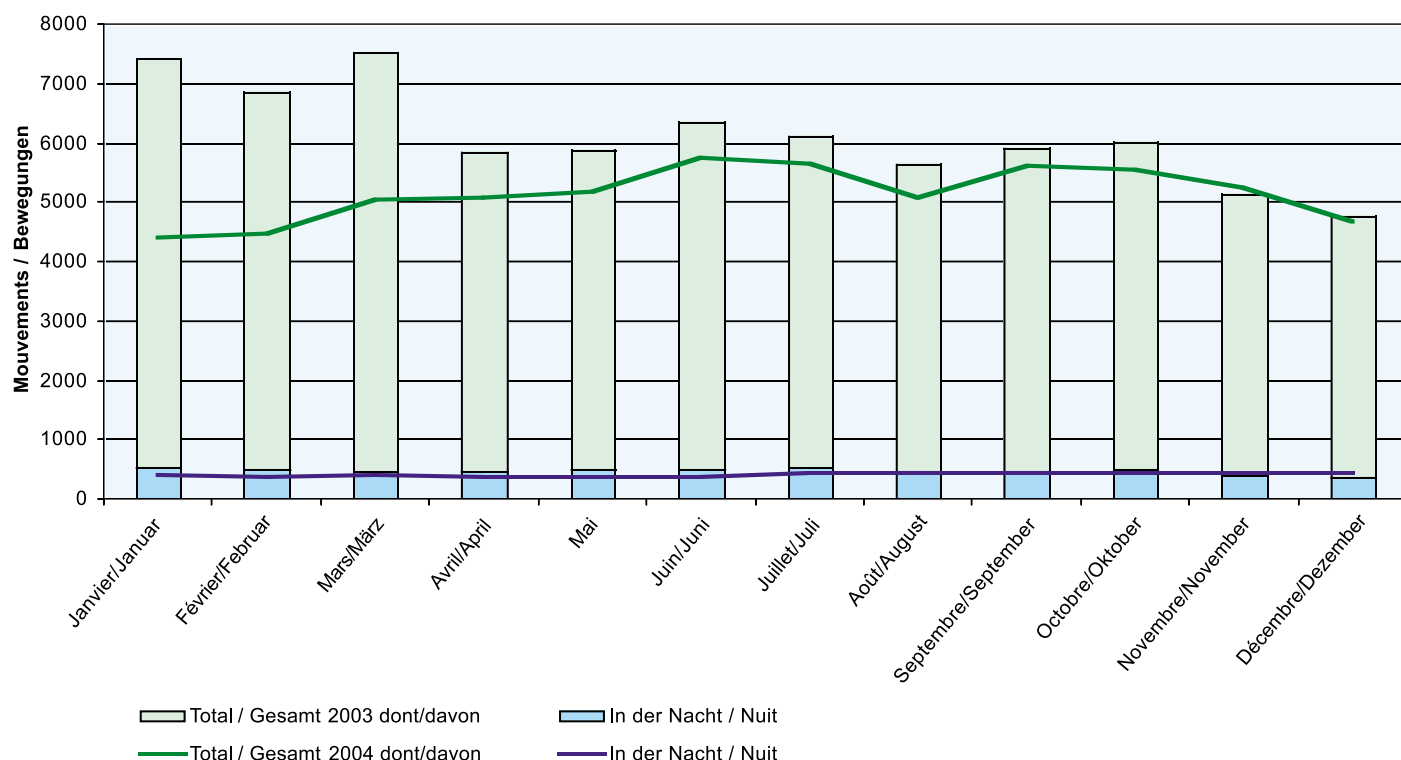
● Répartition des mouvements IFR par piste Aufteilung aller IFR-Flüge nach Pisten

		2000	2001	2002	2003	2004	Var. en %	%
Piste 16								
Atterrissages / Landungen	TOTAL	51 175	48 184	42 134	30 798	28 589	-7%	92,7%
	Jour/Tag	45 938	43 816	38 372	27 166	25 017	-8%	
	Nuit/Nacht	5 237	4 368	3 762	3 632	3 572	-2%	
Décollages / Starts	TOTAL	47 114	44 737	29 906	22 714	20 832	-8%	67,5%
	Jour/Tag	44 933	42 357	28 479	21 934	20 514	-6%	
	Nuit/Nacht	2 181	2 380	1 427	780	318	-59%	
Piste 34								
Atterrissages / Landungen	TOTAL	2 963	3 462	3 339	2 812	2 059	-27%	6,7%
	Jour/Tag	2 848	3 355	3 239	2 752	2 016	-27%	
	Nuit/Nacht	115	107	100	60	43	-28%	
Décollages / Starts	TOTAL	5 757	5 585	5 383	5 025	6 172	23%	20,0%
	Jour/Tag	4 245	4 336	4 491	4 174	5 187	24%	
	Nuit/Nacht	1 512	1 249	892	851	985	16%	
Piste 26								
Atterrissages / Landungen	TOTAL	282	153	418	213	199	-7%	0,6%
	Jour/Tag	275	149	413	203	185	-9%	
	Nuit/Nacht	7	4	5	10	14	40%	
Décollages / Starts	TOTAL	1 555	1 470	10 591	6 137	3 878	-37%	12,6%
	Jour/Tag	1 541	1 426	9 944	5 728	3 850	-33%	
	Nuit/Nacht	14	44	647	409	28	-93%	
Piste 08								
Atterrissages / Landungen	TOTAL	55	22	29	12	8	-33%	0,03%
	Jour/Tag	55	22	29	12	8	-33%	
	Nuit/Nacht	0	0	0	0	0	0%	
Décollages / Starts	TOTAL	2	0	1	1	0	-100%	0,00%
	Jour/Tag	2	0	1	1	0	-100%	
	Nuit/Nacht	0	0	0	0	0	0%	
ATTERRISSAGES / LANDUNGEN	TOTAL	54 475	51 821	45 920	33 835	30 855	-9%	100%
	Jour/Tag	49 116	47 342	42 053	30 133	27 226	-10%	
	Nuit/Nacht	5 359	4 479	3 867	3 702	3 629	-2%	
DÉCOLLAGES / STARTS	TOTAL	54 428	51 792	45 881	33 877	30 882	-9%	100%
	Jour/Tag	50 721	48 119	42 915	31 837	29 551	-7%	
	Nuit/Nacht	3 707	3 673	2 966	2 040	1 331	-35%	
TOTAL		108 903	103 613	91 801	67 712	61 737	-9%	
	Jour/Tag	99 837	95 461	84 968	61 970	56 777	-8%	
	Nuit/Nacht	9 066	8 152	6 833	5 742	4 960	-14%	

Mouvements - Bewegungen

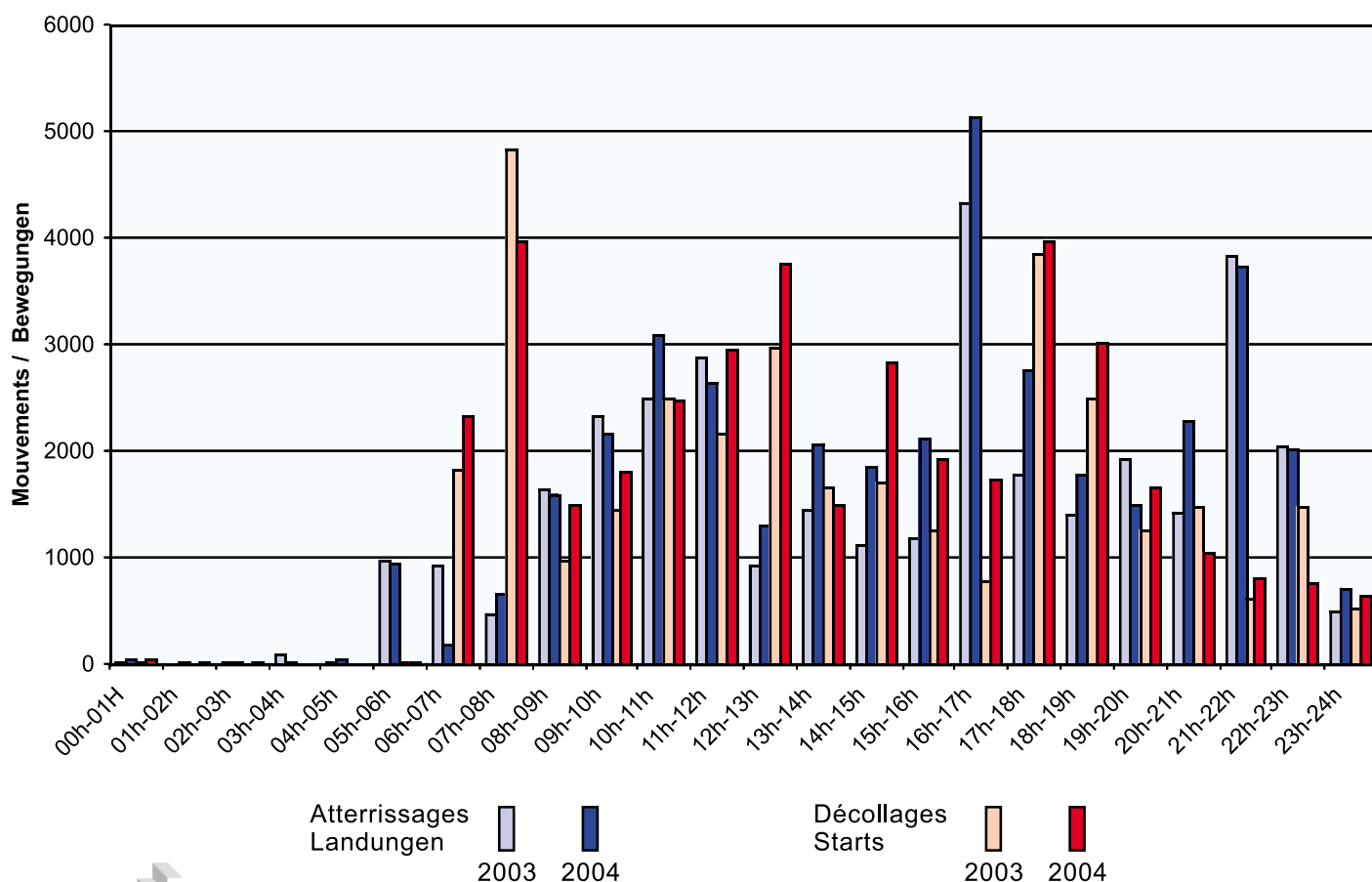


Trafic IFR mensuel/ IFR-Verkehr pro Monat



Répartition horaire des mouvements IFR

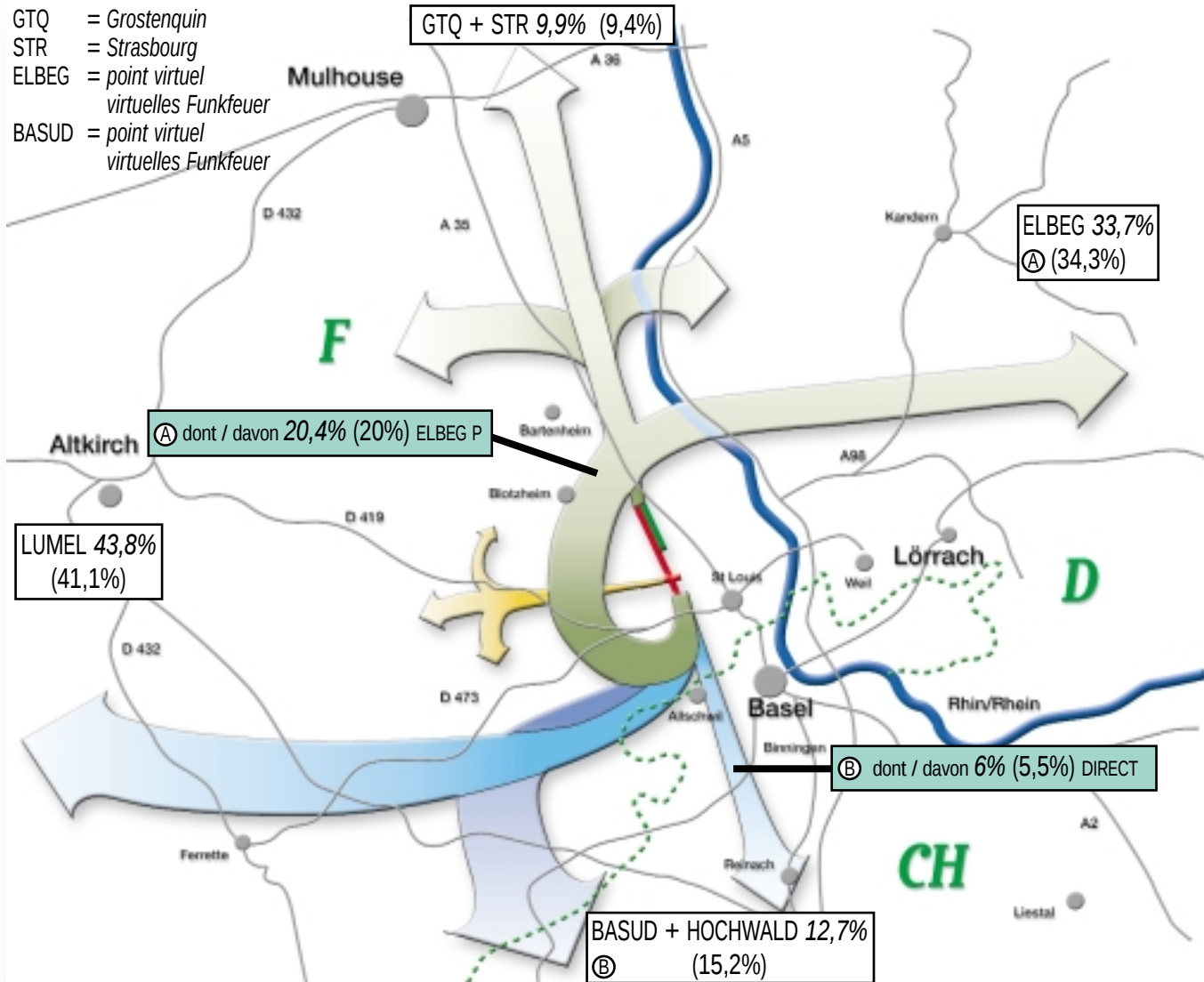
Aufteilung der IFR-Bewegungen nach Tagesstunden



Mouvements - Bewegungen



- Carte de répartition des départs IFR par points de sortie
Prozentuale Aufteilung der IFR-Abflüge nach Ausgangspunkten



Total décollages avec procédures = 29449 = 100% (31745 = 100%)
Total der Abflüge mit SID

Ⓑ Départs directs / Direktstarts :
via HOCH D, BAS D



Point de sortie : les procédures de départ décrivent pour chaque piste et sens de piste, la façon dont les avions se dirigent vers les points de transfert aux centres de contrôle voisins (Elbeg, Lumel, Hochwald, Basud, Grostenquin et Strasbourg sont des points de sortie). Les équipages sont tenus d'adopter le régime de montée de moindre bruit, propre à chaque avion.

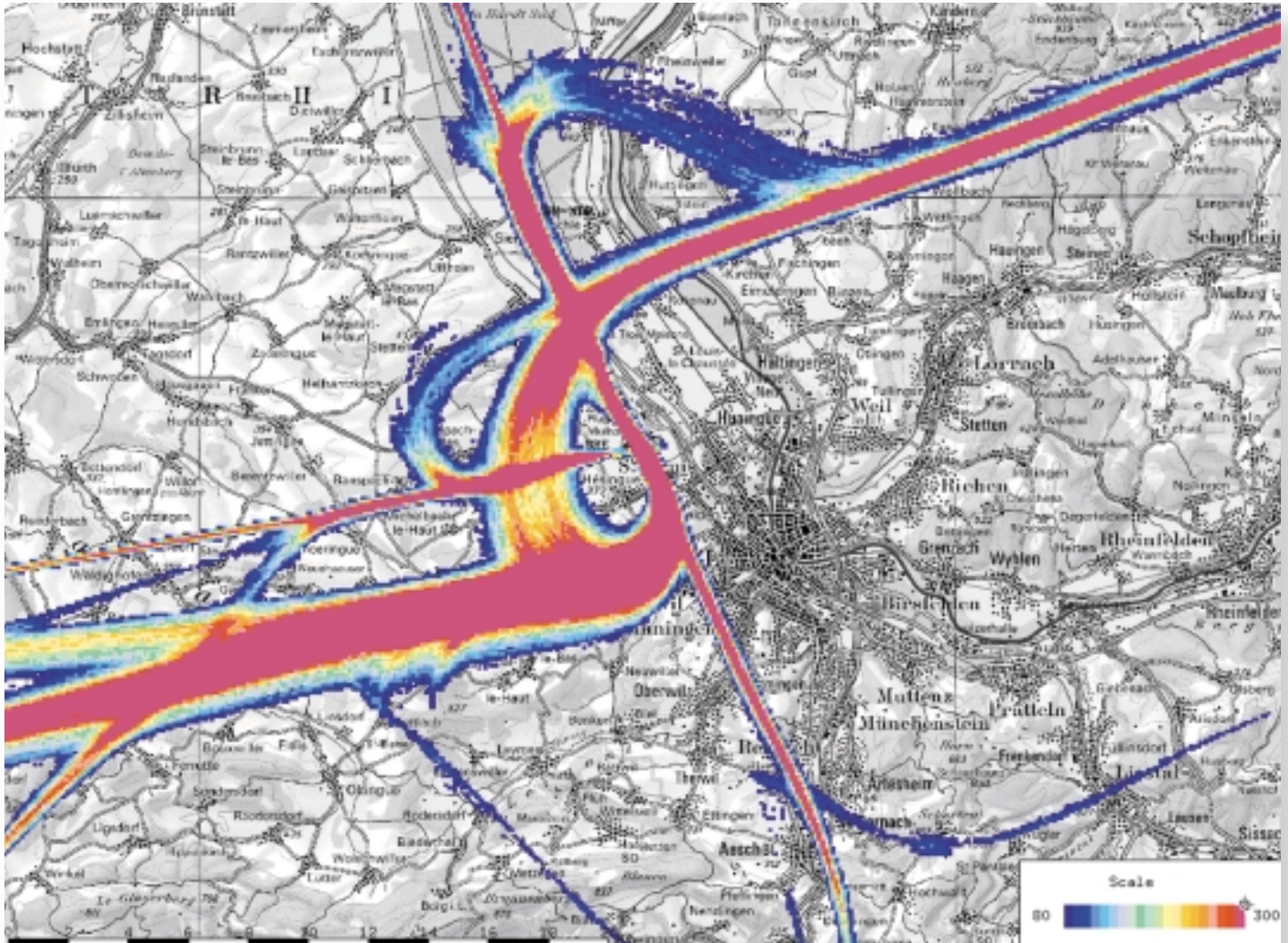
Ausgangspunkt : Für jede Piste und Abflugrichtung bestehen klar definierte Verfahren nach den Instrumentenflugregeln (IFR) -sogenannte «Standard Instrument Departures -SID»- um die Ausgangspunkte zur Nachbarkontrollzone zu erreichen. Solche befinden sich im Westen bei Lumel (F), im Norden bei Grostenquin und Strassburg (F), im Osten und Süden bei den virtuellen Punkten ELBEG (D) und BASUD (CH) sowie bei Hochwald (CH).

Die Piloten müssen dabei die für den jeweiligen Flugzeugtyp lärmgünstigste Startprozedur wählen.

Mouvements - Bewegungen



● Densité de survol lors des décollages Überflugintensität durch startende Flugzeuge



Ce tracé CIEMAS permet de visualiser le nombre de trajectoires relatives aux décollages pour l'année 2004, à l'EuroAirport, relative à une unité de surface (u.s.) de 250 x 250 m. Les couleurs signifient :

Sans couleur : moins de 80 survols/an et par u.s.
Bleu foncé : environ 80 survols/an et par u.s.
Bordeaux : au minimum 300 survols/an et par u.s.

Les altitudes de survol ne sont pas représentées, aussi une interprétation directe sur les niveaux de bruit au sol n'est pas possible. En complément, les mesures de bruit enregistrées vous sont présentées en pages 16 et 17.

Dargestellt ist die Anzahl der Radarspuren der am EuroAirport startenden Flugzeuge im Jahre 2004 bezogen auf eine Flächeneinheit von 250 x 250 m (FE). Die Farben bedeuten:

Ohne Farbe: weniger als 80 Überflüge/ Jahr und FE
Dunkelblau: rund 80 Überflüge/Jahr und FE
Dunkelrot: mindestens 300 Überflüge/Jahr und FE

Da die Flughöhen nicht dargestellt werden, kann keine direkte Aussage über den Fluglärm am Boden gemacht werden. Siehe dazu die Informationen zu den Lärmessungen auf den Seiten 16 und 17.

Mouvements - Bewegungen



● Décollage direct vers le sud - Mouvements par type d'avion Direktstart nach Süden - Flugbewegungen nach Flugzeugtyp

Acft Type	2004	2003
AIRBUS A109	1	0
AIRBUS A300	5	11
AIRBUS A310	4	6
AIRBUS A319	93	0
AIRBUS A320	186	57
AT42-43-45-72	31	9
ANTONOV 26	0	1
BAe146	9	39
BE90-B350	7	0
BE200 / BE300	84	17
B707-300*	1	0
B737-200*	1	12
B737-300...800	203	129
B757...	0	3
C340 / C414 / C421	10	7
C500... C600	149	66
CL600	27	32
CRJ2	15	0
DA10 / DA20 / DA22	46	28
DA50 / F900 / DA2000	34	14
DC8-72	3	0
DORNIER DO328	0	2
DH8	0	1
EMBRAER EMB120	11	3
EMBRAER E135-145	495	717
FOKKER F100	21	7
FOKKER F27	0	3
G3 / G4 / G5	38	18
HS125	13	10
LEARJET LR31...LR36	2	4
LEARJET LR55 / LR60	6	8
MD80...MD90	15	33
MITSUBISHI MU3	0	1
N265	1	0
PA34 SENECA	6	9
SAAB SF340	0	169
SAAB S2000	215	302
TUPOLEV 154*	0	1
TUPOLEV 204*	0	5
Einmotorige diverse	23	27
TOTAL	1755	1751
Avions à réaction Stahlflugzeuge	1368 / 3,7	1197 / 3,3
Avions à hélices TurboProp u.a.	387 / 1,1	555 / 1,5
Nombre d'avion / jour Gesamt / Tag	4,8	4,8

Strahlflugzeuge / Jet

Häufigster Jet / Jet majoritaire: EMB145



Avions à hélices / TurboProp

TurboProp majoritaire / Häufigster TurboProp: S2000



Décollages directs vers le sud

Sont comptés les décollages vers le point de sortie HOCHWALD et depuis mai 2003 ceux qui sont guidés vers le point de sortie BASUD dès qu'ils ont franchi une altitude de 1500 m. Cela concerne en particulier les vols avec des destinations vers le sud (bassin méditerranéen), diminuant ainsi les vols vers le point de sortie ELBEG (recommandation ACNUSA).

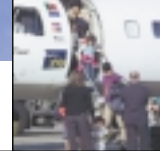
Direktstarts nach Süden

Dazu gehören die Starts via den Ausflugs punkt HOCHWALD und - ab Mai 2003 - auch jene, welche ab 1500 m/über Meer direkt zum Ausflugs punkt BASUD geführt werden. Dies betrifft insbesondere die Flüge mit Süddestinationen (Mittelmeerraum). Damit soll die Zahl der Flüge via den Ausflugs punkt ELBEG wieder reduziert werden (ACNUSA Empfehlung).

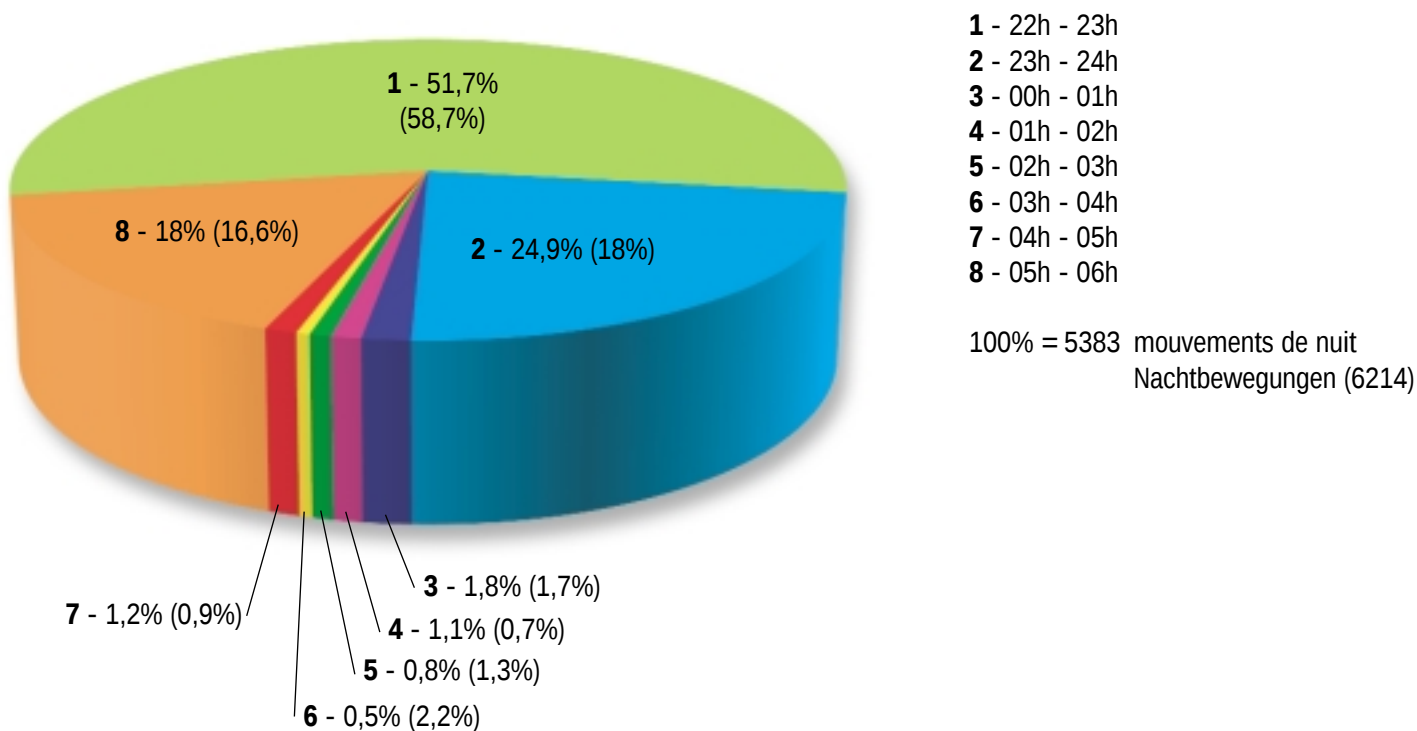
* Ausnahmefreigabe der Flugsicherung: Verkehrssituation und Wetter

* Exceptionnel : en fonction des conditions météorologiques et du trafic

Mouvements de nuit - Nachtflugbewegungen



● Distribution horaire des mouvements nocturnes (22h00 - 06h00) Aufteilung der Bewegungen während den Nachtstunden (22h00 - 06h00)

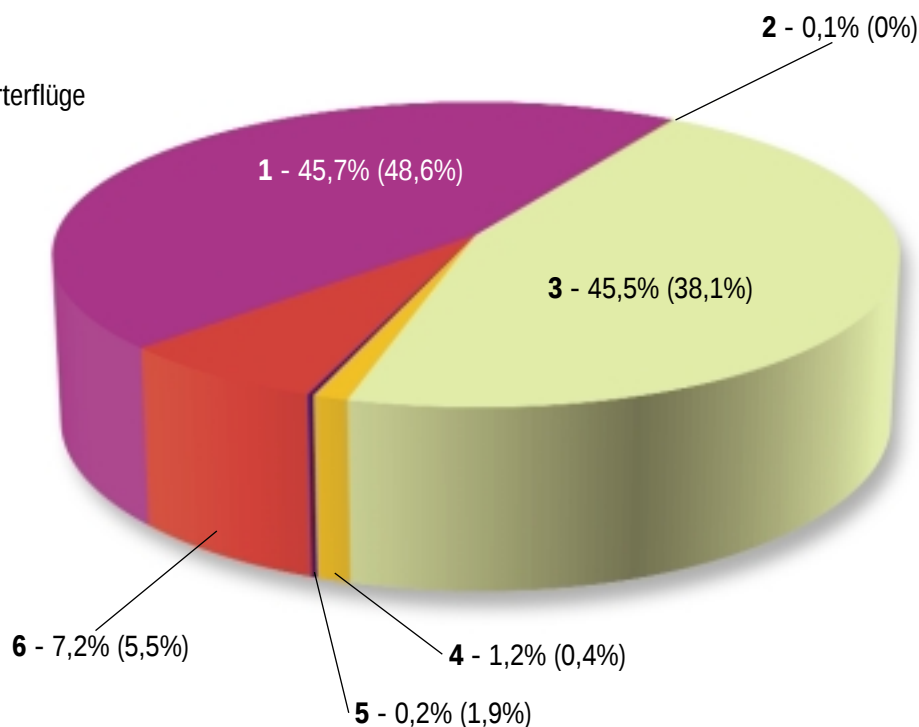


● Type de trafic nocturne - Aufteilung der Nachtflüge nach Kategorien

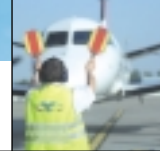
- 1 - Vol de Lignes et Charters - Linien- und Charterflüge
- 2 - Vols Cargo - Kargoflüge
- 3 - Vols Fret express - Expressfrachtflüge
- 4 - Aviation Générale - allgemeine Luftfahrt
- 5 - Vols autres et Divers - andere Flüge
- 6 - Vols Sanitaires / Sauvetage
Such- und Rettungsflüge

100% = 5383 mouvements de nuit (6214)
soit -15,4%

100% = 5383 Nachtflugbewegungen (6214)
d.h. -15,4%



Restrictions - Betriebseinschränkungen



Restrictions en vigueur à l'EuroAirport en 2004 (Etat : décembre 2004) Einschränkungen des Flugbetriebes 2004 (Stand : Dezember 2004)

				← Période de nuit - Nacht →													
Heure locale - Lokalzeit				20	21	22	23	24	01	02	03	04	05	06	07	08	
Vols d'entraînement - Trainingsflüge ¹																	
Chapitre 2 OACI - Kapitel 2 ICAO ²																	
Départs Directs - Direktstarts ³																	
Aviation générale - Allgemeine Luftfahrt (atterrissages et décollages) - (Starts und Landungen)																	
Chapitre 3 OACI Kapitel 3 ICAO	VOLS CHARTERS CHARTER-Flüge	Décollages Starts															
		Atterrissages Landungen															
	VOLS de LIGNES LINIEN-Flüge	Décollages Starts															
		Atterrissages Landungen															
Essais moteurs - Standläufe ⁴				Interdits en-dehors du silence et le dimanche ausserhalb Silence und am Sonntag verboten													
Déplacement des avions du hangar vers les parkings Verschieben des Flugzeuges vom Hangar aufs Vorfeld				Usage du tracteur obligatoire - nur mit Traktor erlaubt													

Chapitre 3 OACI les plus "bruyants" : il s'agit essentiellement des avions Boeing 727-200, 737-200, 747-200, Tupolev 154 et DC-10. Les avions, dont le niveau sonore se situe à au moins 5 décibels en dessous de la limite supérieure du Chapitre 3 ne sont pas concernés.

Zusätzliche Einschränkung für die lärmigsten Flugzeuge des Kapitel 3 ICAO, welche nicht mindestens 5 Dezibel (dB) unter der für das Kapitel 3 festgelegten Limite liegen. (Zum Beispiel : Flugzeuge des Typs Boeing 727-200, 737-200, 747-200, Tupolev 154 und DC-10).

Période des interdictions - Sperrzeit

- Sont soumis à l'autorisation préalable du chef de quart de la tour de contrôle
Vols d'entraînement interdits : les dimanches et jours fériés français, suisses, les samedis 12h00 - 20h00.
Sont concernés : tous les vols d'entraînements en IFR ainsi que tous les vols VFR dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5,7 tonnes.
- Classification en chapitre acoustique de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Le chapitre 2 regroupe les avions les plus bruyants. Ces avions sont interdits au décollage ainsi qu'à l'atterrissage de jour comme de nuit à l'EuroAirport sauf dérogation exceptionnelle accordée par les autorités de l'Aviation Civile.
- Départs directs vers le sud (via SID HOC-D et BASUD-D).
- Les essais moteur des avions au sol sont réglementés pour des raisons de sécurité d'exploitation. Ils doivent être effectués à l'intérieur de l'enceinte du "Silencer" (réducteur de bruit) la nuit ainsi que le dimanche.
- Einholen einer telefonischen Bewilligung vom Dienstchef Flugsicherung
Trainingsflüge sind untersagt : Sonntag - und Feiertage, Samstag 12.00 - 20.00 Uhr. Betrifft alle IFR-Flüge und alle VFR-Flüge mit mehr als 5,7 Tonnen maximalem Startgewicht.
- Klassifikation in Lärmklassen durch die internationale Organisation der Zivilluftfahrt ICAO. Das "Kapitel 2" umfasst ältere, lärmintensivere Flugzeuge. Diese haben Start- und Landverbot nachts und tagsüber, ausser bei Ausnahmegewilligung durch die Zivilluftfahrtbehörden.
- Direktstart nach Süden (via SID HOC-D und BASUD-D).
- Motoren-Tests im Standlauf sind für die Betriebssicherheit vorgeschrieben. Nachts und am Sonntag dürfen sie nur innerhalb des «Silencer» (Lärmschutzhangar) durchgeführt werden.

TRAFIC NON CONCERNÉ PAR LES RESTRICTIONS :
VOLS DE L'ETAT • VOLS HUMANITAIRES
VOLS SANITAIRES • CAS D'URGENCE

DEN VORSTEHENDEN BESCHRÄNKUNGEN NICHT UNTERWORFEN :
STAATS-LUFTFAHRZEUGE • HUMANITÄRFLÜGE
SUCH- UND RETTUNGSFLÜGE • NOTFÄLLE

Restrictions - Betriebseinschränkungen



• Dérégations accordées et refusées

Ausnahmebewilligungen und verweigte Bewilligungen

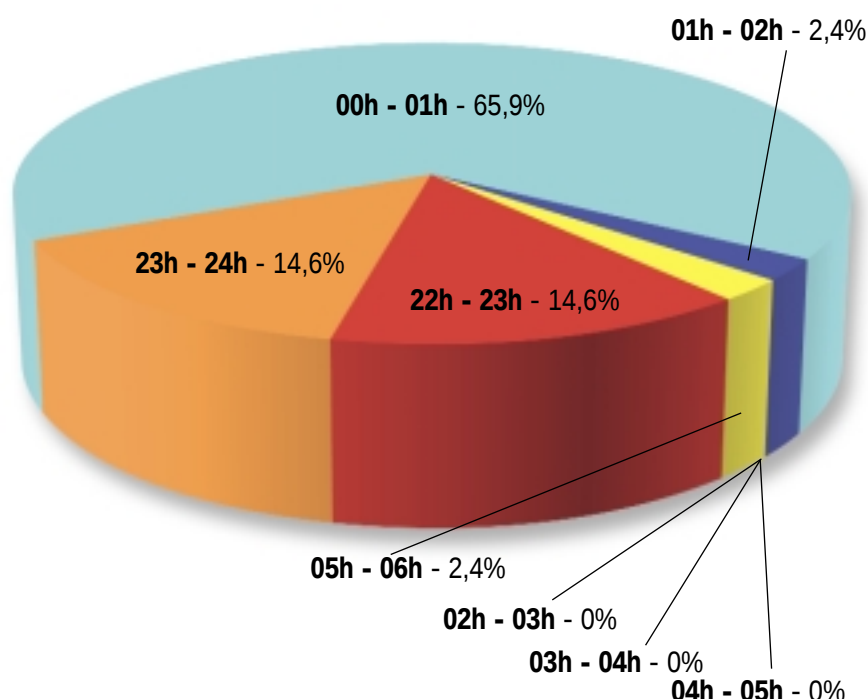
		atterrissages Landungen		décollages Starts		Infractions Verstösse
	Tranche horaire (locale)	accordés bewilligte	refusés verweigte	accordés bewilligte	refusés verweigte	
Règles de couver-feu de l'arrêté de restriction d'exploitation	22h - 23h	5 (12)	2 (1)	1 (3)	0 (0)	2
	23h - 00h	3 (7)	0 (1)	3 (4)	3 (1)	0
	00h - 01h	14 (26)	17 (9)	13 (8)	15 (10)	1
	01h - 02h	1 (1)	6 (5)	0 (0)	3 (3)	0
	02h - 03h	0 (0)	0 (3)	0 (0)	0 (1)	1
Einschränkungen des Flugbetriebes nach dem Ministerialerlass	03h - 04h	0 (0)	3 (0)	0 (0)	0 (0)	0
	04h - 05h	0 (0)	1 (1)	0 (0)	0 (2)	1
	05h - 06h	1 (1)	1 (2)	0 (0)	1 (1)	3
	TOTAL	24 (47)	30 (22)	17 (15)	22 (18)	8
* Chapitre 2 / Kapitel 2 20h - 07h		1	0	0	0	0
* Chapitre 2 / Kapitel 2 07h - 20h		26	7	22	8	1
Décision du Conseil d'Administration Einschränkung durch den Verwaltungsrat						
Vols Charters / Charte Flüge 23h - 00h		9 (36)	7 (8)	13 (20)	4 (1)	

* Toutes les dérégations Chapitre 2 concernent des aéronefs dont la masse maximale est inférieure à 34 tonnes. La restriction sur les mouvements entre 07h et 20h n'était pas encore en vigueur en 2003.

* Alle Bewilligungen gemäss Kapitel 2 ICAO betreffen Flugzeuge mit maximalem Startgewicht kleiner als 34 Tonnen. Diese waren im Jahre 2003 von der Einschränkung noch nicht betroffen.

• Répartition horaire des dérégations accordées

Stundenaufteilung der Ausnahmebewilligungen



100% = 112 dérégations / Ausnahmebewilligungen

Restrictions - Betriebseinschränkungen



Bilan des infractions aux Restrictions en vigueur Bilanz der Verstösse gegen Einschränkungen des Flugbetriebes

Date de l'événement Datum des Ereigniss	Compagnies Fluggesellschaften	Types d'Avions Flugzeugtyp	Type de l'infraction Typ des Verstosses
06.01.2004	FEDEX	A310	B
15.02.2004	SAUDI OGER LTD	G3	A
26.02.2004	AIR NOSTRUM	CRJ2	B
27.02.2004	TNT AIRWAYS	B737-300	C
22.03.2004	GRIBAIR	C421	E
03.04.2004	AIR ATLANTA ICELAND	B747-200	D
28.05.2004	TNT AIRWAYS	B737-300	C
19.06.2004	Dossier en cours d'instruction In Bearbeitung		F
24.10.2004			B

Toute infraction identifiée est notifiée à l'autorité compétente, qui décide des sanctions éventuelles, par les services de la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).
Vous pouvez trouver de plus amples informations sur le site internet : www.acnusa.fr

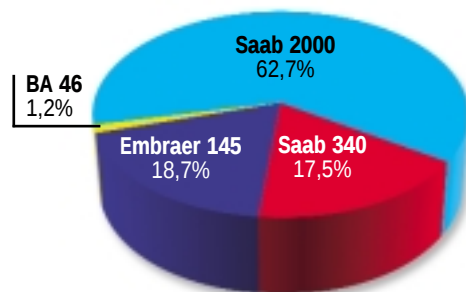
Die erkannten Verstösse werden durch die französische Flugsicherungsbehörde DGAC an die zuständige Behörde gemeldet, welche Sanktionen aussprechen kann. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite www.acnusa.fr

Type d'infraction / Typ des Verstosses
A Atterrissage et Décollage avions chapitre 2 ICAO Landung und Start der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
B Atterrissage entre 00h et 05h Landung zwischen 00h und 05h
C Décollage entre 00h et 06h Start zwischen 00h und 06h
D Atterrissage et Décollage aéronefs chapitre 3 ICAO les plus bruyants Landung und Start der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
E Atterrissage ou décollage vol aviation générale entre 22h et 00h Landung und Start der Flugzeuge des allgemeine Luftfahrt zwischen 22h und 00h
F Essais moteurs en dehors du Silencer Motoren-Tests ausserhalb des Silencers

Silencer

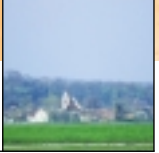
Les essais moteurs réguliers et leur vérification font partie intégrante de l'assurance du bon fonctionnement des aéronefs. Selon l'arrêté d'exploitation, dans les cas où ces essais se déroulent pendant la nuit ou les dimanches, ils ne peuvent en aucun cas être effectués en dehors de l'enceinte de réduction du bruit ou Silencer. Le Service Environnement de l'EuroAirport dispose d'un système de surveillance vidéo et acoustique des essais moteurs afin de veiller au respect des restrictions d'exploitation en vigueur.

Répartition des essais moteurs par type d'avion
Aufteilung der Motorentestläufe nach Flugzeugtyp



100% = 343 essais moteurs soit moins d'1 par nuit (539 en 2003)
100% = 343 Motorentestläufe d.h. weniger als 1 pro Nacht (539 in 2003)

Regelmässige Motorentests und Standläufe unter Vollastbetrieb sind eine unverzichtbare Massnahme für die Betriebssicherheit der Flugzeuge. Falls solche Tests in der Nacht oder am Sonntag durchgeführt werden müssen, darf dies gemäss dem geltenden Betriebsreglement nur innerhalb des speziell dafür vorgesehenen Lärmschutzhangars erfolgen. Dieser wird am EuroAirport auch als "Silencer" bezeichnet. Die Abteilung Umwelt verfügt über ein Video- und Lärmüberwachungssystem, um die Betriebsordnung regelmässig überwachen zu können.



• Activités des Commissions Environnementales / Tätigkeit der Umweltkommissionen

Vue d'ensemble des réunions des commissions officielles environnementales
Überblick auf die Sitzungen der offiziellen Umweltkommissionen

Commission Tripartite de l'Environnement Trinationale Umweltkommission

13.12.04

Cette Commission, créée il y a trois ans et paritairement composée de différents représentants des trois pays voisins de l'EuroAirport (élus, population et monde économique), a siégé pour la première fois sous la présidence allemande. Lors de sa séance de l'année 2004, la Commission s'est notamment informée sur les travaux de mise en œuvre d'une procédure d'approche aux instruments (ILS 34) sur la piste principale en provenance du sud. Par ailleurs, elle a émis un avis favorable à la modification de la procédure de décollage sur la piste principale vers le Nord en direction du point ELBEG (Point de navigation à l'est de Kandern).

Diese paritätisch mit verschiedenen Interessenvertretern der Politik, der Wirtschaft und der Bevölkerung der drei Anrainerstaaten zusammengesetzte und vor drei Jahren ins Leben gerufene Kommission hat erstmals unter deutschem Vorsitz getagt. Die Kommission hat sich insbesondere über die Arbeiten am Verfahren zur Einrichtung eines Instrumentenlandesystems für Anflüge von Süden auf die Hauptpiste (ILS 34) informieren lassen. Außerdem hat die Trinationale Umweltkommission auch von der beabsichtigten Änderung im Bereich der Abflüge von der Süd-Nord-Piste in Richtung ELBEG (Navigationsspunkt östlich von Kandern) zustimmend Kenntnis genommen und eine Intensivierung des rückläufigen Verkehrs auf der Ost/West-Piste gefordert.

Commission Consultative de l'Environnement (CCE)

24.05.2004 :

- Renouvellement de la composition de la CCE
- Renouvellement du comité permanent



12.10.2004 :

- Information sur l'état d'avancement de la procédure ILS 34
- Avis positif sur la modification de la procédure ELBEG
- Bilan de la Commission Consultative d'Aide aux Riverains du 01/07/2004
- Présentation du nouveau fond de plan des reports de trajectoires radar
- Bilan semestriel sur l'octroi des dérogations à l'arrêté portant restrictions d'exploitation
- Visite de l'ACNUSA

Comité Consultatif d'Aide aux Riverains (CCAR)

01.07.2004 :

- Adoption du règlement intérieur
- Examen des dossiers transférés par l'ADEME : après une étude acoustique préalable et avis du Comité, 18 dossiers sont bénéficiaires d'une aide à l'insonorisation d'un montant total d'environ 250 000 Euros.
- Présentation des dossiers traités par l'EuroAirport



Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

17.06.2004

- Jahresbericht 2003
- Stand Projekt ILS 34
- Entwicklung der Südlandungen

23.09.2004

- Stand Projekt ILS 34
- Situation Frachtflüge am EuroAirport
- Mission ACNUSA / Reklamationswesen

16.12.2004

- Besuch ACNUSA
- Trinationale Umweltkommission
- Stand Projekt ILS 34

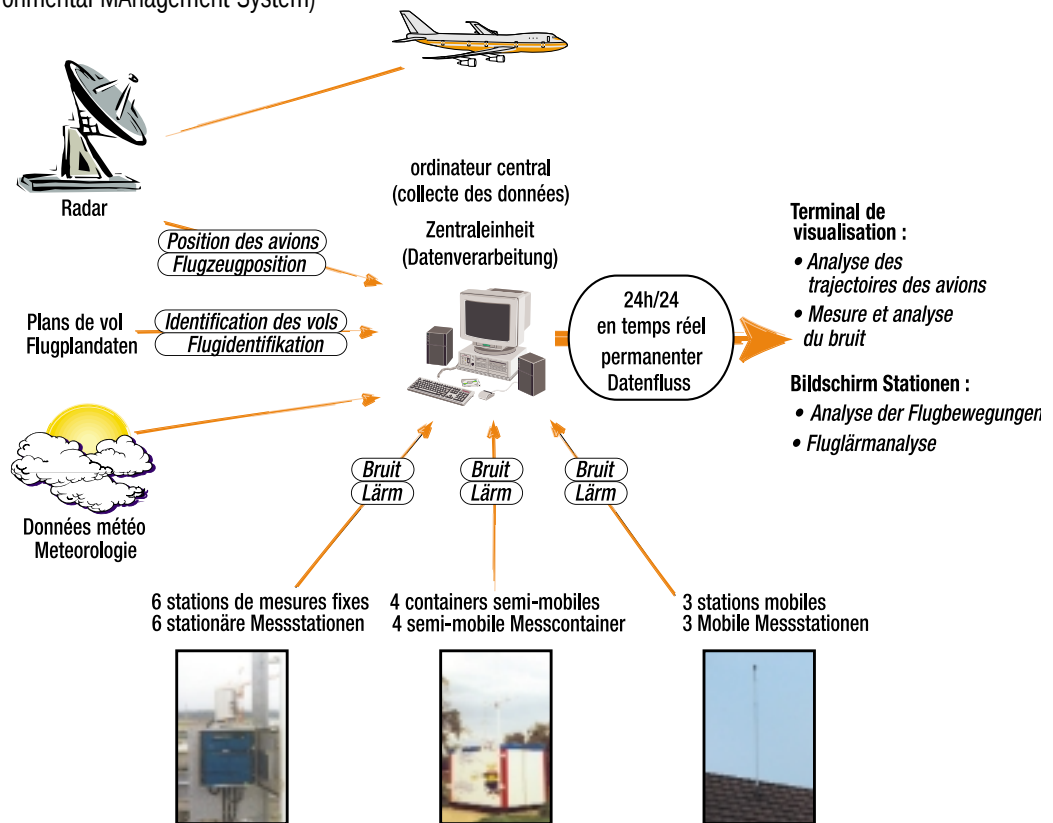
Surveillance du bruit - Fluglärmüberwachung



CIEMAS (Computer Integrated Environmental Management System)

L'installation CIEMAS est un système moderne pour l'analyse des mesures de bruit et le traitement des tracés radar. Les données radars sont mises à notre disposition par la DGAC. Un réseau de 13 stations de mesure permet de mesurer les nuisances sonores et est réparti de la manière suivante :

Die CIEMAS Anlage ist ein modernes System für die Analyse der Lärm-messungen und der Radarinformationen. Die Radardaten werden von der französischen Flug-sicherung zur Verfügung gestellt. Der Lärm wird mit einem Netz von 13 Messstationen gemessen:



6 stations fixes / 6 fixe Messstationen

Seuils de piste (1,2,3,4), Aéroport (5), Blotzheim (6)
Pistenschwellen (1,2,3,4), Terminal (5), Blotzheim (6)

4 stations semi-mobiles / 4 semi-mobile Messcontainer

Bartenheim (7), Basel-Neubad (8), Allschwil (9), Blansingen (10)

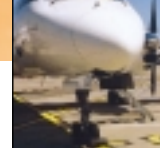
3 stations mobiles / 3 mobile Messstationen

(21) Kappelen jusqu'en juillet, puis en phase de test à Efringen-Kirchen (I)
(22) Ranspach-le-Haut jusqu'en mars, à Buschwiller depuis mai (II)
(23) Hégenheim jusqu'en mai, à Hélsingue depuis août (III)
(21) Kappelen bis Juli / dann für Tests im Raume Efringen-Kirchen (I)
(22) Ranspach-le-Haut bis März / dann in Buschwiller ab Mai (II)
(23) Hegenheim bis Mai / dann in Hélsingue ab August (III)

La station de Blansingen a été déplacée à Efringen-Kirchen au mois de décembre. Les trois stations mobiles de mesure du bruit sont mises en place pour des études spécifiques de l'aéroport et à la demande des communes riveraines, pour des campagnes de mesure à durée restreinte.

Die Station in Blansingen ist im Monat Dezember nach Efringen Kirchen verlegt worden. Die drei mobilen Stationen werden während jeweils einer beschränkten Messkampagne für spezifische Bedürfnisse des Flughafens und der Gemeinden eingesetzt.

Surveillance du bruit - Fluglärmüberwachung



- **Bruit total : Leq_{TOTAL} et Bruit aéronautique : Leq_{AC} en dB(A)**
Gesamtlärmbelastung Leq_{TOTAL} und Fluglärmbelastung Leq_{AC} in dB(A)

Lieu/Ort	Blotzheim			Bartenheim			Basel-Neubad			Allschwil			Blansingen		
	Day		Night	Day		Night	Day		Night	Day		Night	Day		Night
	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}
1 ^{er} Trimestre 1. Quartal	57,0	52,8	45,2	55,9	49,7	48,7	51,3	45,4	40,0	53,6	51,5	47,1	54,1	42,3	34,5
2 ^{ème} Trimestre 2. Quartal	57,8	53,3	40,9	54,5	50,5	49,4	52,6	47,4	43,2	55,0	53,7	46,9	55,1	43,9	35,5
3 ^{ème} Trimestre 3. Quartal	56,8	51,8	41,7	55,8	52,0	49,5	53,5	47,4	40,2	55,2	54,5	48,0	54,5	42,5	37,5
4 ^{ème} Trimestre 4. Quartal	57,5	52,6	44,7	56,5	52,6	49,1	51,6	45,9	39,9	56,0	53,7	48,4	55,5*	43,8*	36,1*
2004	57,3	52,7	43,5	55,8	51,3	49,2	52,4	46,6	41,1	55,1	53,5	47,6	54,8	43,2	36,0
2003	55,8	52,1	43,3	55,0	49,2	47,9	54,3	47,0	41,2	56,5	54,8	49,5	54,2	42,9	36,1
2002	57,9	54,0	47,3	57,4	51,9	51,3	53,8	48,9	47,1	57,0	55,2	47,8	55,2	43,8	48,5

Lieu/Ort	Kappelen			Ranspach-le-Haut			Hegenheim			Buschwiller			Hésingue		
	Day		Night	Day		Night	Day		Night	Day		Night	Day		Night
	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}	Leq_{TOTAL}	Leq_{AC}	Leq_{AC22}
1 ^{er} Trimestre 1. Quartal	54,9	44,0	35,5	49,6	42,1	33,3	52,6	51,6	46,7	**	**	**	**	**	**
2 ^{ème} Trimestre 2. Quartal	57,2	44,6	33,9	**	**	**	53,6*	51,6*	46*	55,7*	50,6*	43,2*	**	**	**
3 ^{ème} Trimestre 3. Quartal	55,9*	43,3*	31,4*	**	**	**	**	**	**	52,9*	50,6	44,0	58,0*	59,5*	52,4*
4 ^{ème} Trimestre 4. Quartal	**	**	**	**	**	**	**	**	**	57,2*	51,0*	46,1*	58,5	57,8	54,4

* Mittelwerte für die tatsächlich gemessene Periode/ Valeur moyenne basée sur la durée de mesure effective

** Keine Messstation verfügbar/ Pas de station de mesure en place

(dB) Niveau acoustique : le décibel exprimé en dB est l'unité retenue pour le niveau sonore et présente l'avantage de bien se calquer sur les différentes sensibilités de l'ouïe. Le décibel A dB(A) est l'unité retenue pour traduire la sensibilité de l'oreille humaine.

Leq "niveau acoustique d'énergie équivalente" :

une procédure couramment utilisée pour indiquer une intensité acoustique moyenne dans un laps de temps déterminé. C'est le niveau acoustique constant qui, pour une durée donnée, équivaut à la même énergie que la somme de tous les événements singuliers.

Leq_{TOTAL} : Niveau de bruit équivalent de toutes les composantes du bruit. La contribution du bruit des avions à ce dernier est très différente selon le lieu.

Leq_{AC} : Niveau de bruit équivalent des événements de bruit générés par les avions pour la période 06h00 - 22h00 (16h).

Leq_{AC22} : Niveau de bruit équivalent des événements de bruit générés par les avions pour la période 22h00 - 23h00.

dB (A) : Abkürzung für Dezibel, das meistgebrauchte Mass für den Schallpegel. Mit dem Buchstaben A, dB(A), wird ein international gebräuchlicher Signal-Filter bezeichnet, der am besten an die Empfindlichkeit des menschliches Ohres angepasst ist.

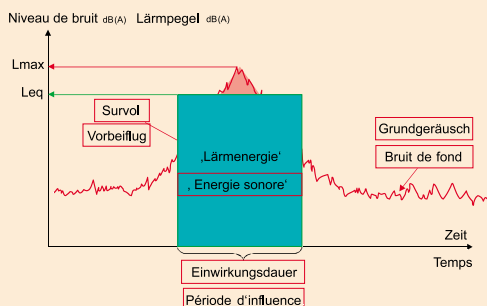
Leq : ist der aequivalente Dauerschallpegel

Er ist das übliche Mass zum Beschreiben einer Lärmbelastung über längere Zeit. Es ist jener konstante Schallpegel, der die gleiche Schallenergie enthält wie alle einzelnen Ereignisse zusammen während einer bestimmten Zeit.

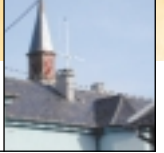
Leq_{TOTAL} : ist der Dauerschallpegel aller Lärmkomponenten. Der Beitrag des Fluglärms ist je nach Standort sehr unterschiedlich.

Leq_{AC} : ist der aequivalente Dauerschallpegel der Fluglärmereignisse für die 16 Tagesstunden.

Leq_{AC22} : ist der aequivalente Dauerschallpegel der Fluglärmereignisse für die erste Nachtstunde 22.00-23.00



Réclamations - Reklamationen

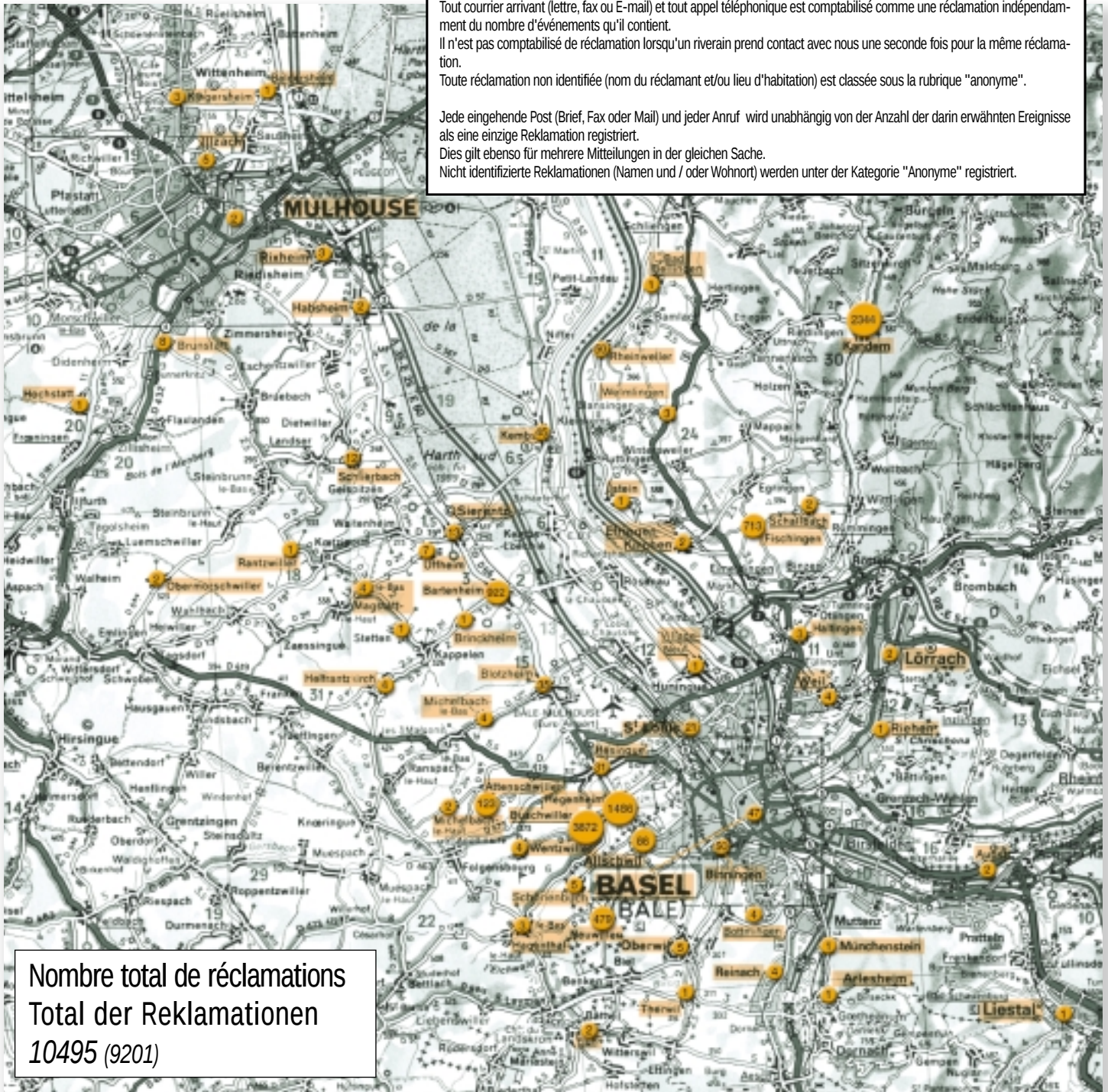


Répartition des réclamations par communes Verteilung der Reklamationen nach Gemeinden

Méthode de comptage des réclamations :
Zählweise der Reklamationen :

Tout courrier arrivant (lettre, fax ou E-mail) et tout appel téléphonique est comptabilisé comme une réclamation indépendamment du nombre d'événements qu'il contient.
Il n'est pas comptabilisé de réclamation lorsqu'un riverain prend contact avec nous une seconde fois pour la même réclamation.
Toute réclamation non identifiée (nom du réclamant et/ou lieu d'habitation) est classée sous la rubrique "anonyme".

Jede eingehende Post (Brief, Fax oder Mail) und jeder Anruf wird unabhängig von der Anzahl der darin erwähnten Ereignisse als eine einzige Reklamation registriert.
Dies gilt ebenso für mehrere Mitteilungen in der gleichen Sache.
Nicht identifizierte Reklamationen (Namen und / oder Wohnort) werden unter der Kategorie "Anonyme" registriert.



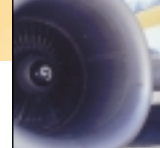
Réclamations ne figurant pas sur la carte - Folgende Reklamationen sind nicht in der Karte dargestellt :

F > Reppe : 1

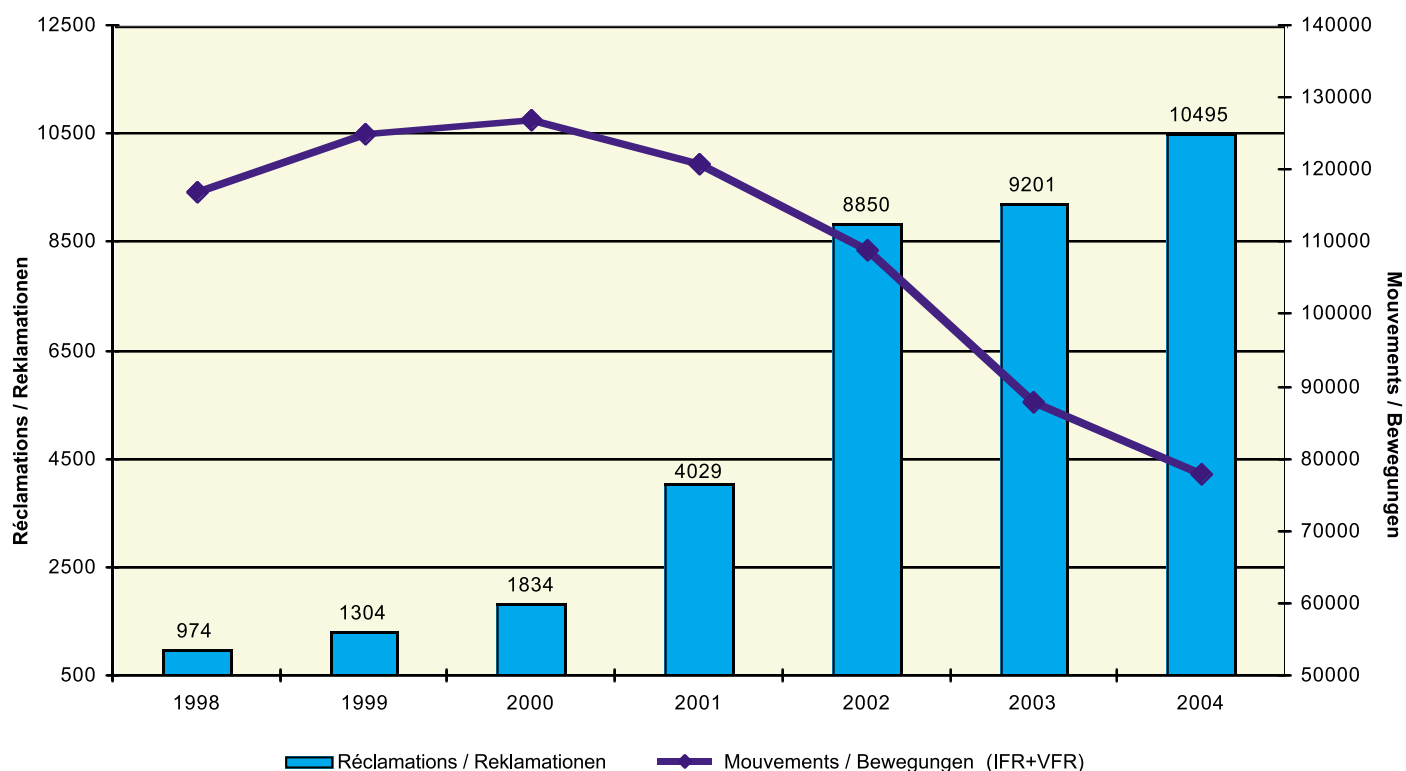
CH > Bern : 1 • Breitenbach : 2 • Courtetel : 1 • Grindel : 1 • Laupersdorf : 1 • Matzendorf : 1 • Zullwill : 45 • Anonyme : 6

D > Niedereggenen : 1 • Zell im Wiesenthal : 2

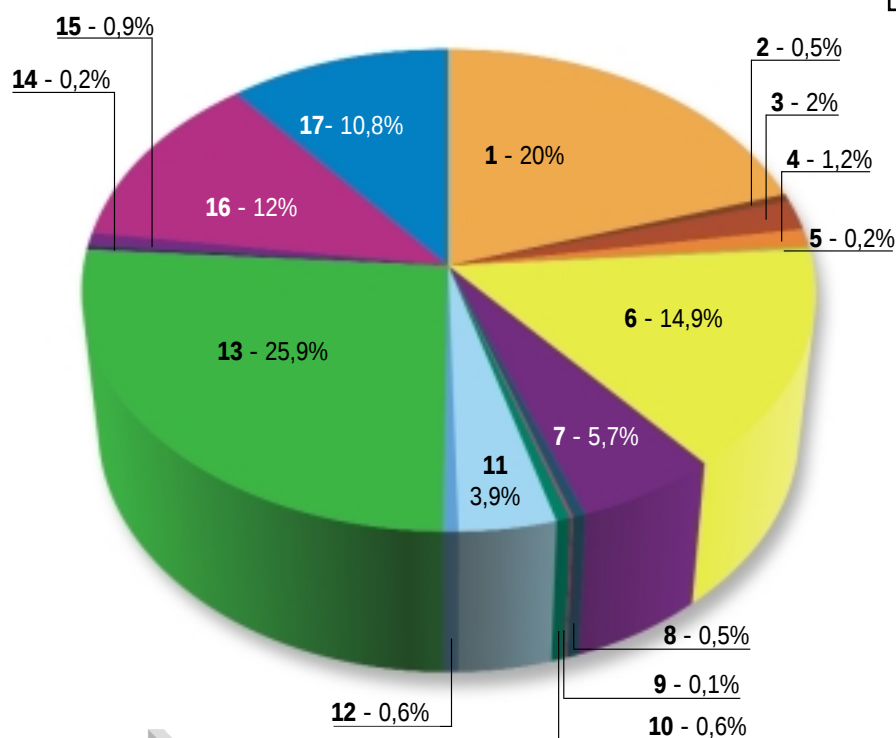
Réclamations - Reklamationen



Evolution des réclamations Reklamationen

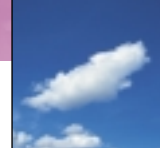


Répartition des causes de réclamations Reklamationursachen



Motifs - Ursachen

- 1 > Décollage Elbeg / Start Elbeg
- 2 > Décollage B747-cargos / Starts B747-cargo
- 3 > Réclamation générale (non spécifiques et anonymes) / Allgemeine Reklamationen
- 4 > Hélicoptères / Hubschrauber
- 5 > Hélicoptères (REGA, militaires, autres) / Hubschrauber (REGA)
- 6 > Procédures, Trajectoires (général) / Allgemeine Flugverfahren
- 7 > Vols de nuit (trafic 22h-6h) / Nachtflüge
- 8 > Essais moteurs / Triebwerktest
- 9 > Routes aériennes VFR / Flugrouten VFR
- 10 > Trafic Est-Ouest / Ost/West-Piste
- 11 > Atterrissage à vue / Sichtlandeanflug (Piste 34)
- 12 > Atterrissage en piste 16 / Landung auf Piste 16
- 13 > Décollages en départ Sud tous types / Südstarts
- 14 > Départ direct / Direktstarts nach Süden
- 15 > Décollage Fret Express / Start Express Fracht
- 16 > Passage trop bas / Zu tief geflogene Passagen
- 17 > Passage trop bruyant / Zu laute Passagen



Les actions menées par l'EuroAirport Massnahmen des EuroAirports

- Le choix de nouvelles sources d'énergie, plus propres
- Mit der Wahl umweltfreundlicher Energieträger soll der Ausstoss an Schadstoffen vermindert werden



Chaudferie / Heizzentrale

5 chaudières bi-combustibles gaz naturel/fioul
Traitement des fumées

5 bivalente Heizkessel (Erdgas / Heizöl)
Rauchgasrückführung



Cogénération / Wärmekraftkopplung

Production d'électricité et de chaleur par 2 moteurs à gaz, rejets atmosphériques très faibles et rendement élevé (> 80%). L'installation de cogénération a été mise en service en novembre 2000, a produit 8920 MWh (8900 MWh) d'électricité et 11605 MWh (13713 MWh) de chaleur pour la saison hivernale 2003-2004.

Wärme- und Elektrizitätsproduktion durch 2 Gasmotoren, geringere Luftbelastung bei erhöhtem Wirkungsgrad (> 80%). Eine Wärmekraftkopplungsanlage wurde im November 2000 in Betrieb genommen und produzierte 8920 MWh (8900 MWh) elektrische Energie und 11605 MWh (13713 MWh) Wärmeenergie im Winter 2003-2004.

Consommation d'énergie électrique pour l'ensemble de la plate-forme Elektrischer Energieverbrauch am EuroAirport

		évolution
2004	36 000 MWh	-15,3 %
2003	42 494 MWh	4,3 %
2002	40 742 MWh	31 %
2001	31 106 MWh	5,6 %
2000	29 460 MWh	

La forte baisse de la consommation d'énergie électrique est liée à la baisse des activités de la plate-forme, en particulier chez la compagnie SWISS.

Die starke Abnahme des Energieverbrauchs ist auf die Abnahme der Aktivitäten - insbesondere bei der Gesellschaft SWISS - zurückzuführen.

Actions / Massnahmen :

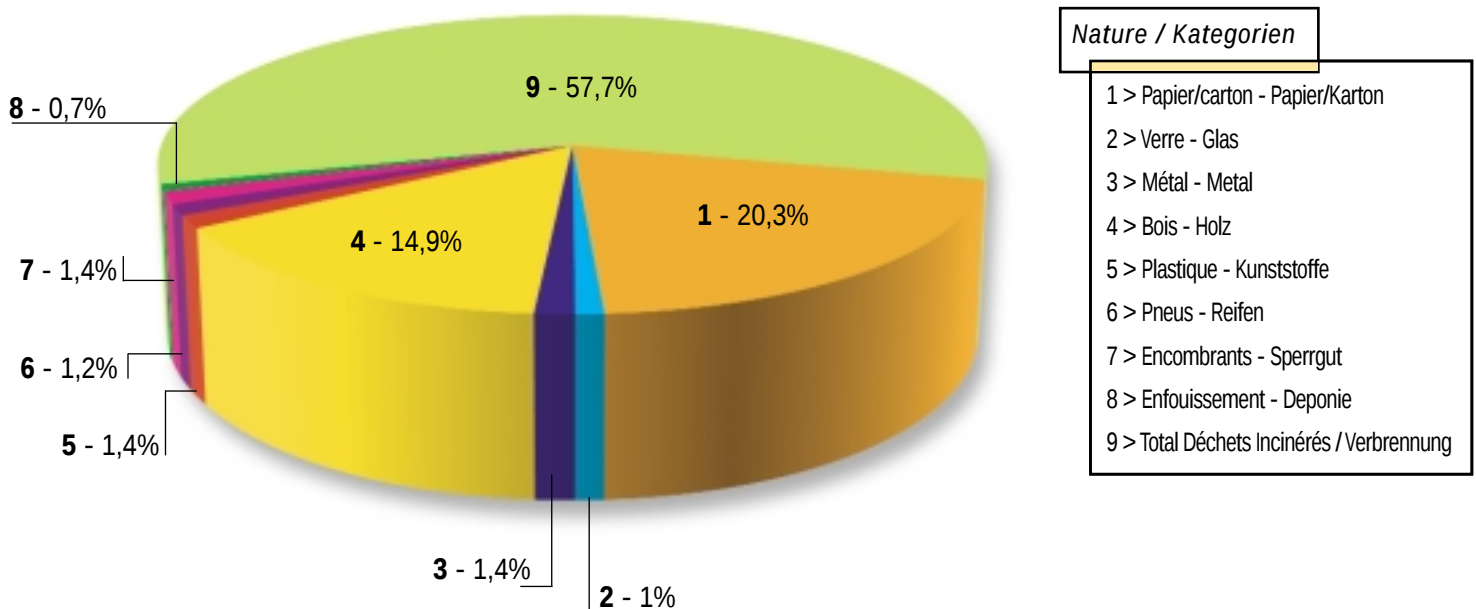
- Mise en place d'indicateurs
Einführung von Kennzahlen
- Maîtriser la consommation d'énergie / Verringerung des Energieverbrauchs
- Utiliser des énergies propres et/ou renouvelables
Benutzung von «sauberer Energie»
- Traiter les rejets
Vorbehandlung der Schadstoffe

Gestion des déchets - Abfallmanagement



Gestion globale des déchets (en tonnes) Abfallentsorgung im Überblick (in Tonnen)

Année Jahr	Déchets Totaux Total Abfall	Dont Déchets / Davon Abfall	Dont produits recyclés / Davon Recyclingstoffe		
		Incinérés Verbrennung	Enfouissement Deponie	Produits recyclés Recyclingstoffe	% recyclage % Recycling
2004	1 981	1 143	13	825	41,6%
2003	2 313	1 428	38	848	36,6%
2002	2 953	1 825	44	1 084	36,7%
2001	3 426	1 764	70	1 592	46,5%
2000	3 561	1 919	-	1 642	46,2%



Actions / Massnahmen :

- Réduire la production de déchets à la source
Reduzierung an der Quelle
- Favoriser et sensibiliser au tri sélectif des déchets
Sensibilisierung und Förderung der Abfalltrennung
- Rechercher des filières de valorisation écologiques et économiques / Ökologische und wirtschaftliche Verwertungsbranchen suchen

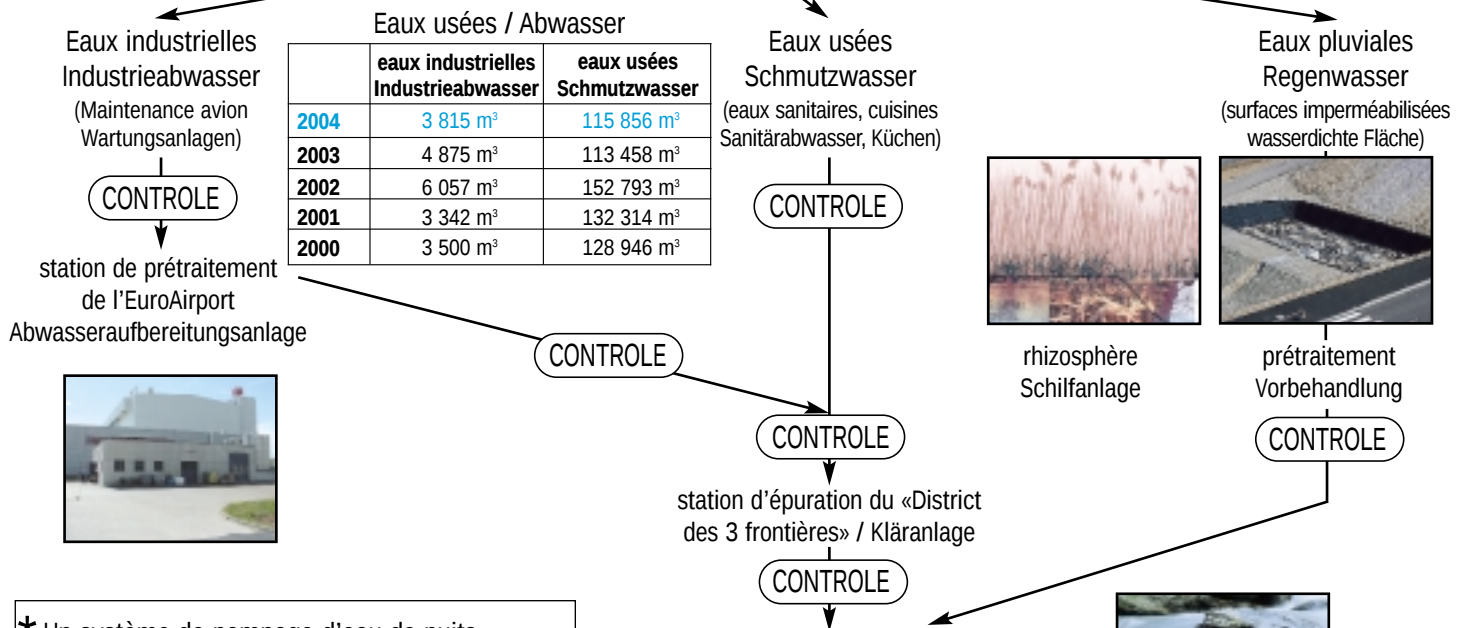


Gestion des eaux - Gewässerschutz



consommation d'eau de la plate-forme / Wasserverbrauch am EuroAirport

	eau potable - Trinkwasser	eau de puits* - Brunnenwasser*
2004	146 921 m ³	368 575 m ³
2003	165 648 m ³	58 159 m ³
2002	210 000 m ³	97 982 m ³
2001	180 000 m ³	76 000 m ³
2000	160 000 m ³	67 000 m ³



* Un système de pompage d'eau de puits destinée aux petits climatiseurs, aux urinoirs et aux WC de toute l'aérogare équipe depuis 1999 le puits se trouvant au sous-sol de l'aérogare.

* Der Kühlbrunnen, der sich im Kellergeschoss des Flughafengebäudes befindet, ist seit 1999 mit einem Grundwasserpumpensystem ausgerüstet. Das gesammelte Grundwasser ist für die kleinen Klimaanlage und die Toiletten des Flughafengebäudes bestimmt.

- Rejet en milieu naturel
Rückgabe in den Naturkreislauf
- Contrôle de la qualité de la nappe phréatique par un réseau de 20 piézomètres
Kontrolle der Grundwasserqualität mit einem Netz von 20 Piezometern



Actions / Massnahmen :

- Maîtriser la consommation d'eau
Verringerung des Wasserverbrauchs
- Prévenir les pollutions / Schutz gegen Umweltverschmutzung
- Traiter et contrôler avant rejet
Vorbehandlung und Kontrolle vor der Rückgabe in die Gewässer
- Suivre la qualité des eaux souterraines
Kontrolle der Grundwasserqualität

La forte augmentation de la consommation de l'eau de puits est liée à l'augmentation de la production frigorifique et à la mise en service de la Pomperie sud. La diminution de la consommation d'eau potable est due entre autre à l'amélioration de l'étanchéité du réseau.

Die starke Zunahme des Brunnenwasserverbrauchs ist auf die Zunahme des Verbrauchs des Kühlungssystems und die Inbetriebnahme des Pumpwerkes Süd zurückzuführen. Die Abnahme des Trinkwasserverbrauchs ist unter anderem auf der Verbesserung der Dichtheit des Wassernetzes zurückzuführen.



● Bilan des analyses des rejets de la station Sud Bilanz der Abwasserrückgabe der Station Süd

	MEST (mg/l) GSG	DCO (mg/l) CSB	DBO5 (mg/l) BSB5	DCO/DBO5 (mg/l) CSB/BSB5
Valeur limite / Grenzwert	600	2000	600	< 3,3
Moyenne 2004 / Mittelwert 2004	231	672	372	2
Moyenne 2003 / Mittelwert 2003	274	681	182	3,7
Moyenne 2002 / Mittelwert 2002	265	554	202	2,7
Moyenne 2001 / Mittelwert 2001	236	712	237	3,0

Les eaux usées sont contrôlées en continu au point sud avant rejet dans le réseau du District des Trois Frontières.
Les valeurs limites sont fixées par un arrêté préfectoral et une convention de déversement spécial entre le District des Trois Frontières et l'Aéroport.

Der Rückgabe Süd ist der Ort, wo die Abwässer kontinuierlich gemessen werden vor der Rückgabe in das südliche Abwassernetz des "District des Trois Frontières".
Die Grenzwerte sind mit einer präfektoralen Verfügung und mit einem Übereinkommen zwischen dem District des Trois Frontières und dem Flughafen festgelegt worden.

MEST : (Matières En Suspension Totales) : La pollution d'une eau peut être associée à la présence de particules en suspension. Les MES sont des petites particules de polluants insolubles et contenues dans les eaux usées. Ainsi elles sont à l'origine de nombreux problèmes comme ceux liés au dépôt de matières, aux phénomènes de détérioration du matériel (bouchage, abrasion, etc.), leur principal effet étant de troubler l'eau, diminuant le rayonnement lumineux indispensable pour une bonne croissance des végétaux au fond des cours d'eau.

DCO : (Demande chimique en Oxygène) : La DCO est particulièrement indiquée pour mesurer la pollution d'un effluent industriel. Elle correspond à la quantité d'oxygène qui a été consommée par voie chimique pour oxyder l'ensemble des matières oxydables (nitrates, phénols, phosphates, potassium, minéraux, etc.) présentes dans un échantillon d'eau.

DBO5 : Demande Biochimique en Oxygène sur 5 jours. Paramètre donnant une estimation de la teneur en matière organique biodégradable par la mesure de la quantité d'oxygène nécessaire à sa dégradation par des microorganismes.

DCO/DBO5 : Le rapport DBO5/DCO permet de déterminer la biodégradabilité d'une substance, c'est à dire si elle peut être dégradée plus ou moins rapidement par des microorganismes tels que des bactéries ou des champignons.

GSG: Der Gesamt-Schwebstoffgehalt (GSG) ist ein wichtiges Mass für die Abwasserbelastung. Er umfasst die Gesamtheit aller ungelösten Partikel, die aus sehr unterschiedlichen Quellen stammen und auf Probleme hindeuten können, wie etwa auf besondere Materialablagerungen, Materialverschleiss etc. Ein hoher Schwebstoffgehalt beeinträchtigt die Lichtdurchlässigkeit des Wassers und damit die Entwicklung der Wasserfauna und -Flora.

CSB: Der sogenannte chemische Sauerstoffbedarf (CSB) wird häufig zur Beschreibung der Belastung von industriellen Abwässern verwendet. Er entspricht der Menge des zur Oxidation der nicht organischen Abwasserbestandteile benötigten Sauerstoffs, insbesondere für die Nitrate, Phenole, Phosphate, Mineralsalze etc.

BSB5: Biochemischer Sauerstoffbedarf in 5 Tagen. Die Menge elementaren Sauerstoffs, die beim Abbau der organischen Stoffe von Mikroorganismen verbraucht wird und somit das Mass fuer die Verschmutzung eines Abwassers.

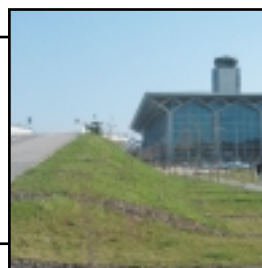
CSB/BSB5: Der Bezug BSB5/CSB zeigt, wie schnell eine Substanz durch Mikroorganismen wie Bakterien oder Pilze abgebaut werden kann.





Editeur : *Service Environnement*
 Rédaction : *Céline Geiger*
 Création graphique : *mediacreation.fr (Mulhouse)*
 Crédit photo : *INFRA, EuroAirport, D. Greder, S. Glaentzlin*

© Rapport annuel environnement, EuroAirport. Reproduction : seulement avec autorisation écrite de la rédaction et référence à la source.



Herausgeber : *Abteilung Umwelt*
 Redaktion : *Céline Geiger*
 Graphische Gestaltung : *mediacreation.fr (Mulhouse)*
 Fotonachweis : *INFRA, EuroAirport, D. Greder, S. Glaentzlin*

© Umweltbericht, EuroAirport. Nachdruck : Nur mit schriftlicher Erlaubnis der Redaktion und mit Quellenangabe gestattet.

Service Environnement /
Abteilung Umwelt

Jürg W. Tschopp
 Désiré Heinimann
 Céline Geiger
 Jean-Jacques Abecassis
 Axel Höflich

Pour nous contacter

EuroAirport
 Service Environnement
 F - 68304 SAINT-LOUIS Cedex
 Tél. 03 89 90 31 11
 Fax : 03 89 90 25 46
 Répondeur : 03 89 90 26 09
 E-mail : enviro@euroairport.com
 Internet : www.euroairport.com

Kontaktadresse

EuroAirport
 Abteilung Umwelt
 Postfach, CH-4030 BASEL
 Tel. 061/325 31 11
 Fax : 061/325 25 46
 Beantworter : 061/325 26 34
 E-mail : enviro@euroairport.com
 Internet : www.euroairport.com



