



# Umwelt Bulletin

**2. Quartal 2011**  
**Nummer 42**



**Im Blickpunkt**

> Seiten 2 und 15



**Rückspiegel**

> Seite 3



**Flugbewegungen**

> Seiten 4 bis 5



**Pistenbenutzung**

> Seiten 6 bis 8



**Lärm**

> Seiten 9 bis 11



**Lärmschutz**

> Seite 12



**Beschwerden**

> Seite 13



**Weitere Umweltthemen**

> Seite 14

**à bientôt. bis bald.**



## Nachhaltiges Bauen mit dem Konzept HQE®

Ein Grundsatz des nachhaltigen Bauens ist, bei der Planung, der Errichtung, dem Betrieb und Rückbau von Gebäuden auf Ressourcenschonung zu achten und negative Einflüsse auf die Umwelt unter Berücksichtigung der ökonomischen Aspekte zu reduzieren. Der Umweltstandard «Haute Qualité Environnementale» (HQE) gab Anlass zur Einführung der Zertifizierung «NF Ouvrage Démarche HQE®» (französische Norm).

### Bei der nachhaltigen Bauweise stehen folgende 14 Kriterien im Vordergrund:

#### ■ ökologisches Bauen

1. Standorterschließung unter Berücksichtigung der Standortqualität (Besonnung, Sicht, Windexposition,...)
2. Verwendung von Baustoffen, deren Gewinnung/Nutzung umweltverträglich ist, die biologisch abbaubar sind und mit geringem Energie- und Transportaufwand hergestellt werden (regionale Baustoffe)
3. während des Baustellenbetriebs den Umwelteinfluss minimieren (abfallarme/lärmarme Baustelle)

#### ■ ökologische Nutzung

4. geringer Energieverbrauch (effiziente Wärmedämmung, Nutzung von Solarenergie)
5. Nachhaltige Entwässerungstechnik, Regenwassernutzung für geeignete Zwecke
6. Trennung und Verwertung von Abfällen
7. Reduzierung des Reinigungs- und Instandhaltungsaufwandes

#### ■ behagliche Innenräume mit hohem Nutzungskomfort schaffen

8. thermische Behaglichkeit (Raumtemperatur, Raumlufffeuchte)
9. akustische Behaglichkeit (Bauakustik, Lärmimmissionen) unter Berücksichtigung der Gebäudenutzung
10. optische und visuelle Behaglichkeit
11. Vermeidung von Gerüchen

#### ■ gesunde Arbeitsumgebung sicher stellen

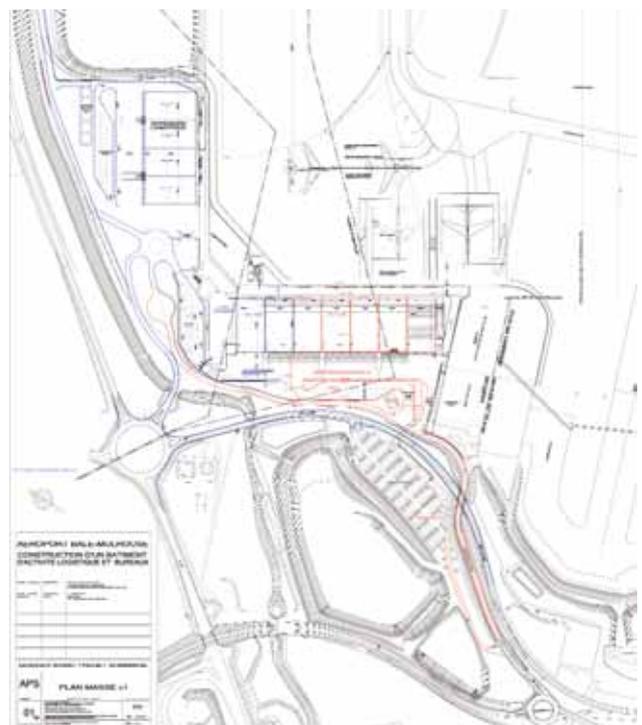
12. Sicherstellung hygienisch einwandfreier Bedingungen
13. gezielte Stoffauswahl (geruchs- und emissionsarme Produkte) zur Sicherstellung einer guten und gesunden Innenraumluft
14. Vermeidung einer Wasserverschmutzung und Aufrechterhaltung der Wasserqualität.

Der EuroAirport beachtet beim Projekt „Bau einer neuen Frachthalle in Zone 4“ im Südosten der Plattform (siehe Lageplan) diese Kriterien einer umweltfreundlichen Bauweise.

Zwei für Logistikgebäude spezifische Gesichtspunkte wurden besonders betrachtet: die Anpassung des Gebäudes an die Arbeitsbedingungen und an die Nutzungsansprüche.

Für dieses Projekt gibt es ein spezielles Umwelt-Pflichtenheft, das bereits in der Konzeptionsphase folgende Überlegungen berücksichtigt:

- Baustelle mit geringen Umweltauswirkungen (Abfalltrennung, Energiemanagement, ...)
- optimale Zugänglichkeit zum Gelände: Erreichbarkeit für Mitarbeiter, Wege für Gütertransporte
- geringer Energieverbrauch des Gebäudes
- Regenwassernutzung für Reinigungszwecke
- Innenausbau mit umweltverträglichen Materialien ohne Schadstoffdiffusion
- natürliche Beleuchtung
- einfacher Gebäudezugang für das Personal
- effizienter und umweltschonender Gebäudeunterhalt



Projektteam : P. Gauthier, M. Morlet, S. Blin und Agentur France Architecte



## Rückspiegel

### 01/04/2011: Einstellung von Frau Jobski

Frau Sandra Jobski übernimmt nach dem Ausscheiden von Herrn Bezençon Ende Juli 2010 unter anderem die Administration unseres Lärmüberwachungssystems. Wir heissen sie willkommen und wünschen ihr viel Erfolg für ihre Aufgaben.

### 03/05/2011: Bauarbeiten zur Sanierung der Piste 15/33

Die Hauptarbeiten zur Sanierung der Piste 15/33 begannen am 03. Mai 2011 und wurden während des Tages und Nachts durchgeführt. Für eine möglichst geringe Lärmbelastung, wurden die lärmigsten Arbeiten während des Tages durchgeführt, eine Abbruchmethode mit geringer Lärmemission eingesetzt und Lärmschutzwände installiert (für ausführlichere Informationen, siehe vorangegangene Ausgabe).

### Mai 2011: Schulung Betankung der Erdgasfahrzeuge

Die Fahrzeugflotte des Flughafens, die gerade erneuert wird, wird vorrangig mit Erdgasfahrzeugen ausgestattet. Die Betankung von Fahrzeugen dieser Art unterscheidet sich von der üblichen Betankung mit Benzin, deshalb hat die Abteilung Garage im Mai dafür eine Anwenderschulung durchgeführt.

### 26/05/2011: Fluglärmkommission

Die Fluglärmkommission thematisierte als Schwerpunkt die Direktstarts gegen den Süden. Einleitend orientierte der EuroAirport über die Rahmenbedingungen für diese Startprozedur und über deren Restriktionen. In der Diskussion wurden die Vor- und Nachteile dieser Startprozedur im Vergleich zu deren Alternativen näher erörtert.

### 08/06/2011: Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

An der Sitzung wurde der zehnte Bericht des Regierungsrats BS über den Stand der Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung im Jahre 2010 von der Kommission zur Kenntnis genommen. Hauptsächliche Diskussionspunkte: Nachflugbewegungen, Entwicklung der Fluglärmmissionen, Frachttransporte sowie vermehrte Nutzung der Ost-West-Piste.

### 20/06/2011: Fachkolloquium zum Thema „Trend zur nachhaltigen grenzscheidenden Mobilität - Besondere Merkmale von Bahnprojekten“

Zu dieser Veranstaltung, organisiert vom Verein „EAP EXPRESS“, kamen mehr als 150 Teilnehmer aus Politik, Wirtschaft, Verbänden und Technik. Die Herausforderungen, technische Merkmale und Beispiele zu Projekten, die das tägliche Leben der Bürger vereinfachen und eine nachhaltige CO<sub>2</sub>-arme Mobilität fördern, wurden vorgestellt.

### 29-30/06/2011: Audit ISO-Zertifizierung ISO 9001

Das Audit zur Erneuerung unserer ISO-Zertifizierung ISO 9001 fand am 29. und 30. Juni statt. Zwei Auditoren vom TÜV Rheinland führten das Audit für einen Grossteil unserer Prozesse durch und haben die Erneuerung der Zertifizierung ISO 9001 beschlossen. Unser System CIEMAS ist ein Bestandteil des auditierten Managementsystems.

### 30/06/2011: Besuch der ACNUSA („Autorité de Contrôle des Nuisances Aéroportuaires“ - französische Behörde für die Überwachung des Flugverkehrslärms)

Die ACNUSA hat die Mitglieder der „Commission Consultative de l'Environnement“ (Dauerausschuss der Beratungskommission für Umweltfragen) eingeladen, um die laufenden Projekte und Massnahmen und die Erweiterung ihrer Kompetenzen im Bereich Luftqualität zu besprechen. Natürlich wurde auch auf Fragen der verschiedenen Teilnehmer eingegangen. Das Protokoll der Besprechung wird auf der Webseite der ACNUSA bereitgestellt.

Die publizierten Zahlen im gesamten Bulletin beziehen sich auf das 2. Quartal 2011. Vergleichszahlen mit dem Vorjahr (2. Quartal 2010) sind in Klammern gesetzt.



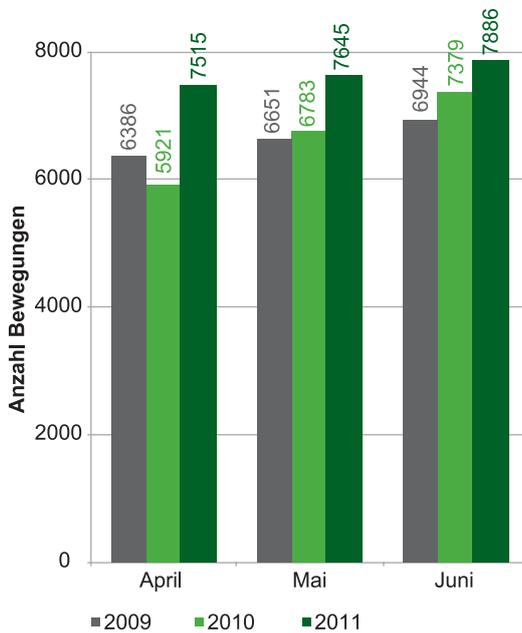
### Lärmschutzmassnahmen

Fluglärm ist das Umweltthema Nummer eins an den meisten Flughäfen. Nun, wie geht der EuroAirport mit dieser Problematik um? Im vorliegenden Bulletin finden Sie auf Seite 15 nur eine Teilantwort: Auf der Basis europäischer Rechtsgrundlagen wurde ein Plan zur Lärmbekämpfung ausgearbeitet und allen Betroffenen und Beteiligten zur Anhörung unterbreitet. Die Flughafenanwohner konnten sich ebenfalls zu diesen vorgeschlagenen Lärmschutzmassnahmen äussern. So sollen einerseits die Anliegen der Flughafenanwohner in den Lärmschutzplan einfließen und andererseits müssen die angepeilten Lärmschutzmassnahmen jedoch immer im Gleichgewicht mit den ökonomischen Interessen des EuroAirport und der Airlines umgesetzt werden. In diesem Sinne tragen z.B. Flugbewegungen in den Randstunden zur Wirtschaftsattraktivität unserer trinationalen Region bei. Deshalb gilt es, den Weg der kontinuierlichen Verbesserung auch in Zukunft gemeinsam mit einem ausgewogenen Ansatz zu beschreiten. Eine ganz wesentliche Rolle spielen dabei die technologischen Fortschritte der Flugzeugindustrie: Energieverbrauch und Fluglärmmissionen werden zu immer wichtigeren Kostenfaktoren der Luftfahrt: Jede neue Flugzeuggeneration ist nur noch etwa halb so laut wie die Vorangegangene. In diesem Lichte betrachtet, greifen Forderungen bezüglich zeitlichen Einschränkungen des Flugbetriebs zu kurz: Es ist der Fokus auf die effektiven Fluglärmmissionen zu legen.

Thomas Mahrer  
Leiter Abteilung Umwelt



## Bewegungen pro Monat



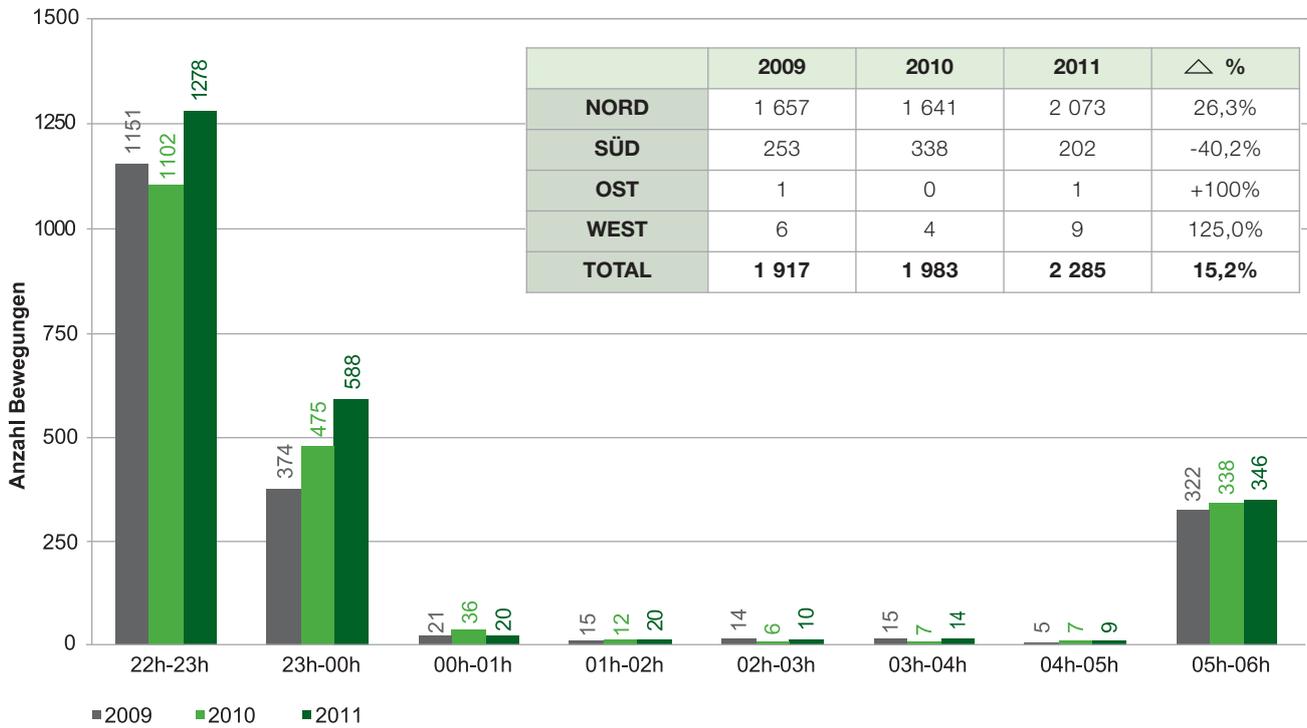
## Bewegungen im Detail

		2009	2010	2011			
Abflüge	Standard Instrumental Departure (SID)	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) mit Startprozedur		7 856	7 878	9 123	79,2%
	Omnidirectionnel	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) ohne Prozedur		307	313	518	4,5%
	Visual Flight Rules (VFR)	Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)		1 829	1 851	1 883	16,3%
	<b>TOTAL ABFLÜGE</b>		<b>9 992</b>	<b>10 042</b>	<b>11 524</b>	<b>100%</b>	
Landungen	ILS 15 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 15		7 200	6 511	8 513	73,9%
	Piste 15 - (VFR)			1 224	1 051	1 238	10,7%
	ILS 33 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 33		951	1 696	1 099	9,5%
	Piste 33 - (VFR)			314	462	267	2,3%
	MVI - (IFR)	Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks		0	0	0	0,0%
	Piste 08 - (IFR)			0	2	0	0,0%
	Piste 08 - (VFR)			36	16	51	0,4%
	Piste 26 - (IFR)			16	6	25	0,2%
	Piste 26 - (VFR)			248	297	329	2,9%
<b>TOTAL LANDUNGEN</b>		<b>9 989</b>	<b>10 041</b>	<b>11 522</b>	<b>100%</b>		
<b>TOTAL BEWEGUNGEN</b>		<b>19 981</b>	<b>20 083</b>	<b>23 046</b>	-		
<b>Touch and Go (= 1 Landung + 1 Abflug)</b>		209	290	155	-		
<b>Overshoot (= 1 Landung + 1 Abflug)</b>		61	69	75	-		

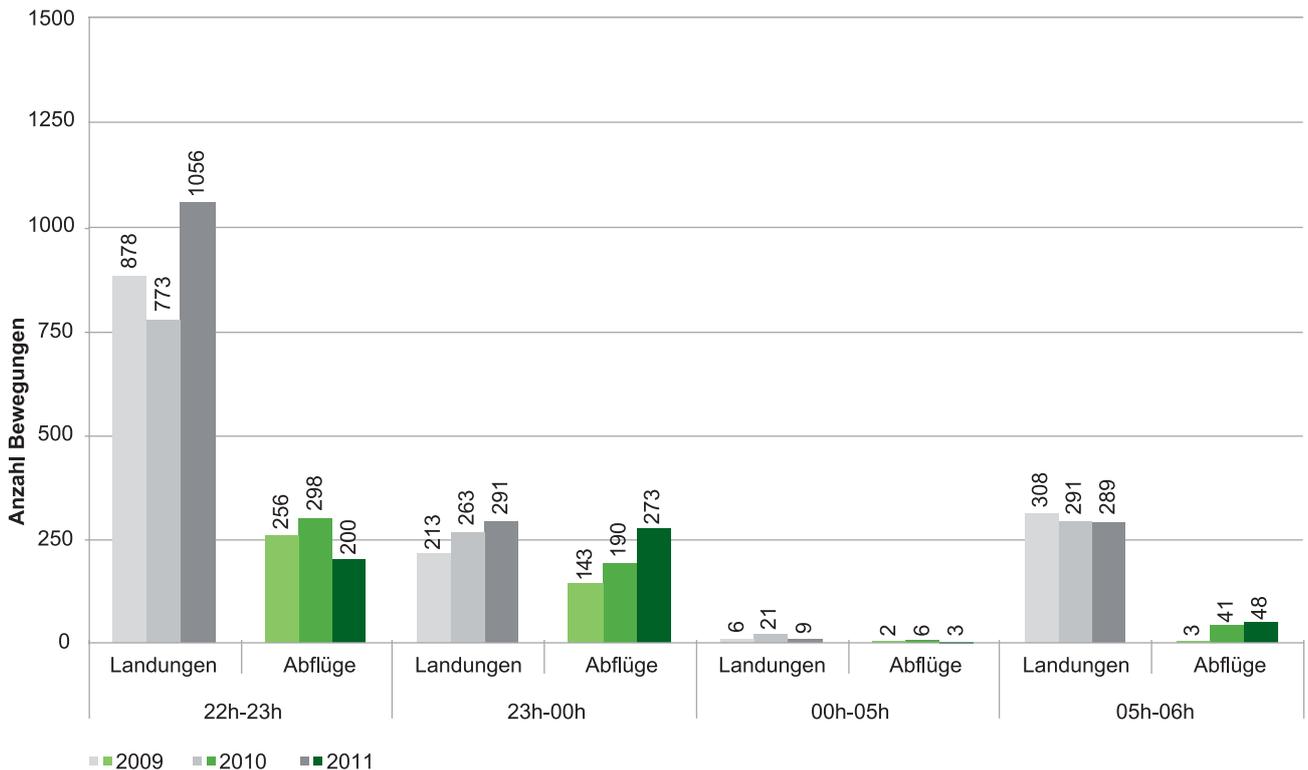
Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR



### Nachtflugbewegungen (22h-06h)

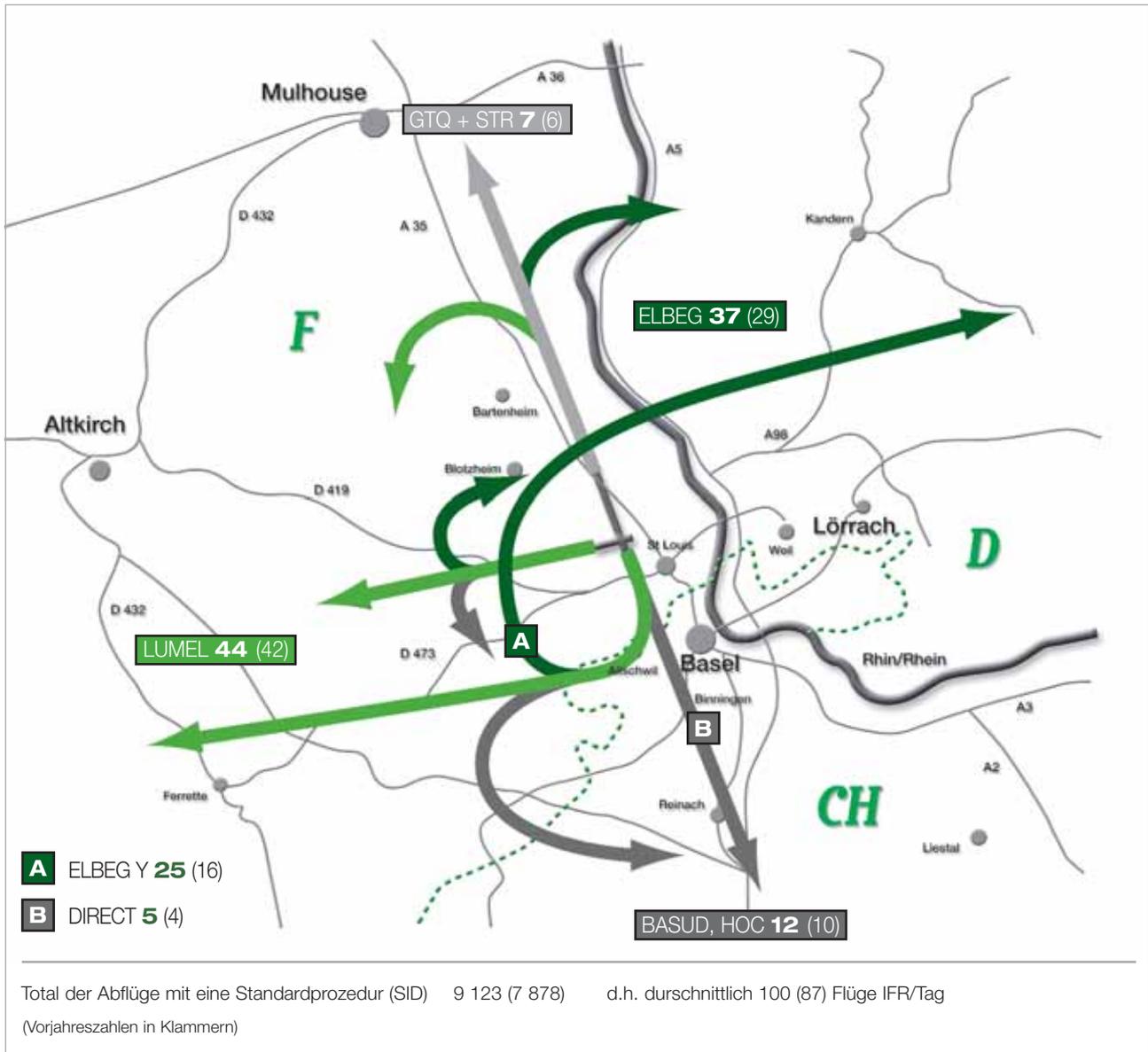


### Landungen und Abflüge während der Nacht (22h-06h)





## Abflüge pro Tag

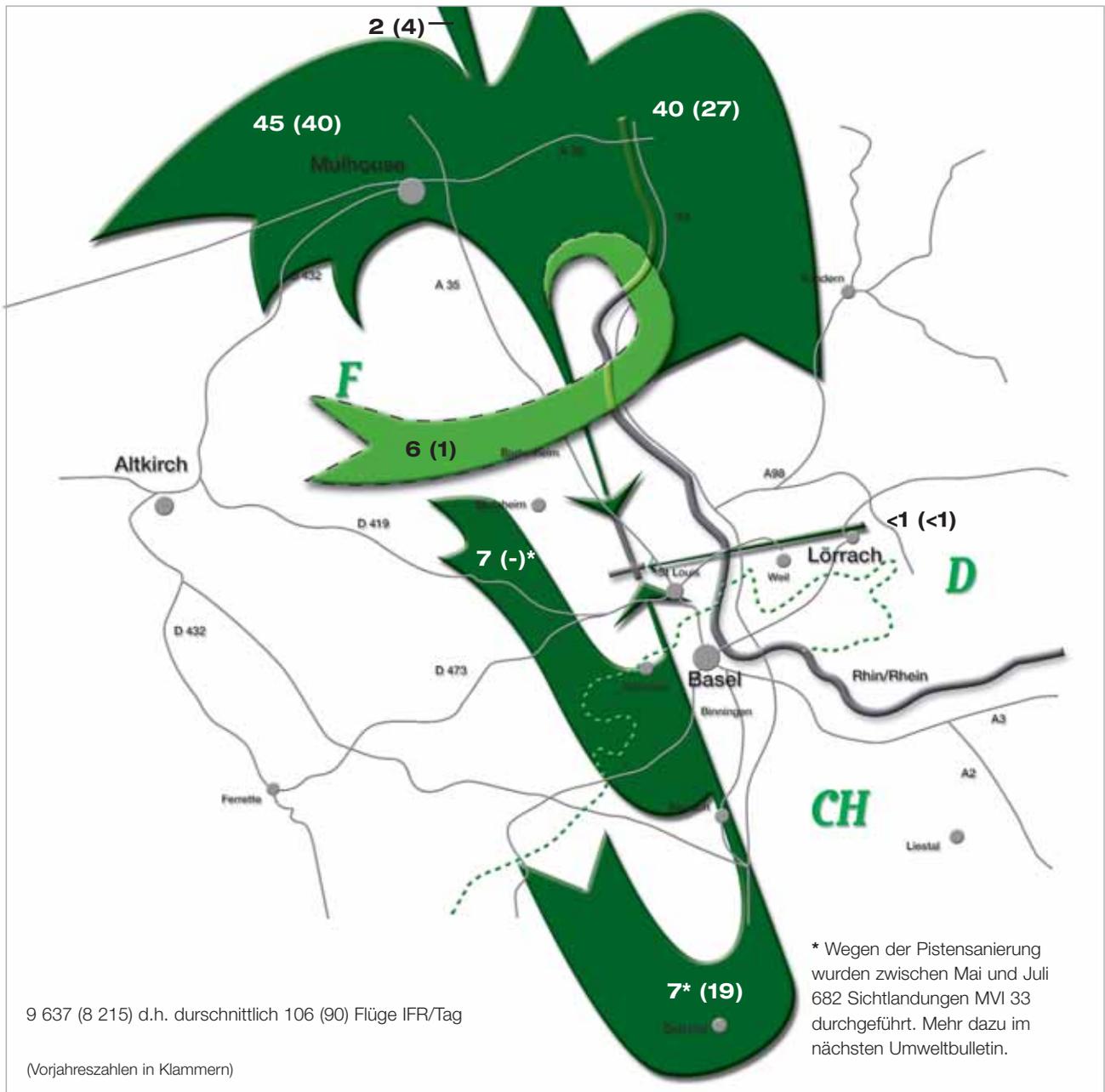


## Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2009	2010	2011	
SID	GTQ + STR	365	531	636
	ELBEG	2 662	2 625	3 400
	davon ELBEG Y	1 503	1 500	2 303
	BASUD, HOC	953	879	1 084
	davon Direct	385	335	429
	LUMEL	3 876	3 843	4 003
Omnidirectionnel	307	313	518	
<b>TOTAL</b>	<b>8 163</b>	<b>8 191</b>	<b>9 641</b>	



## Landungen pro Tag



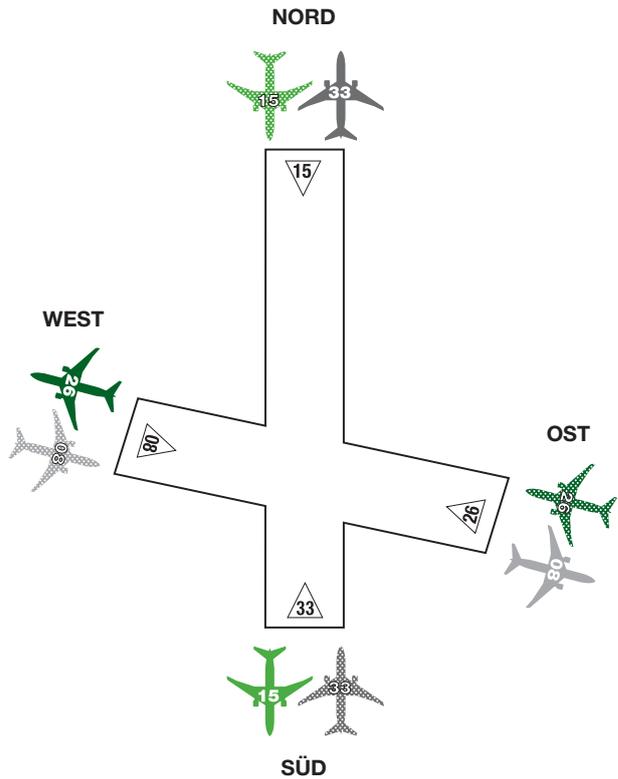
## Landungen mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2009	2010	2011
Piste 08	0	2	0
Piste 15	7 200	6 513	8 513
Piste 26	16	6	25
Piste 33	951	1 696	1 099
ILS 33 in %	11,6%	20,6%	13,3%
<b>TOTAL</b>	<b>8 167</b>	<b>8 215</b>	<b>9 637</b>

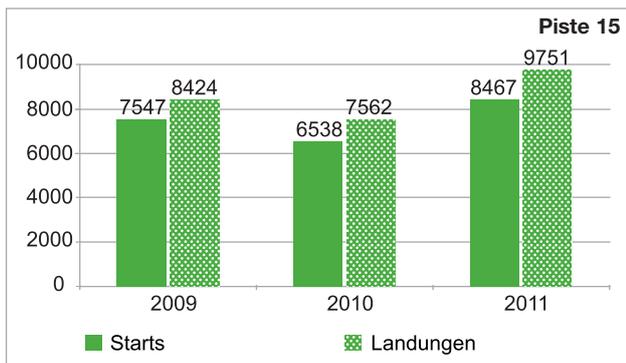


## Pistenbenutzung

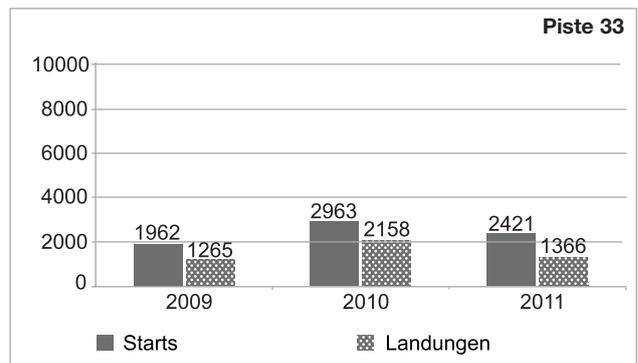
		TOTAL	davon IFR	% IFR
Abflüge	Piste 15	8 467	6 884	71,4%
	Piste 33	2 421	2 196	22,8%
	Piste 26	626	561	5,8%
	Piste 08	10	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>11 524</b>	<b>9 641</b>	<b>100%</b>
Landungen	Piste 15	9 751	8 513	88,3%
	Piste 33	1 366	1 099	11,4%
	Piste 26	354	25	0,3%
	Piste 08	51	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>11 522</b>	<b>9 637</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL BEWEGUNGEN</b>		<b>23 046</b>	<b>19 278</b>	



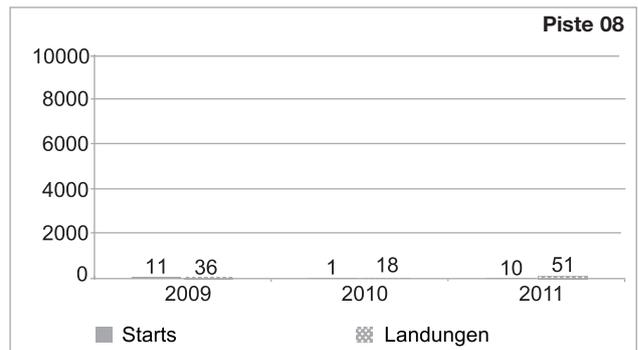
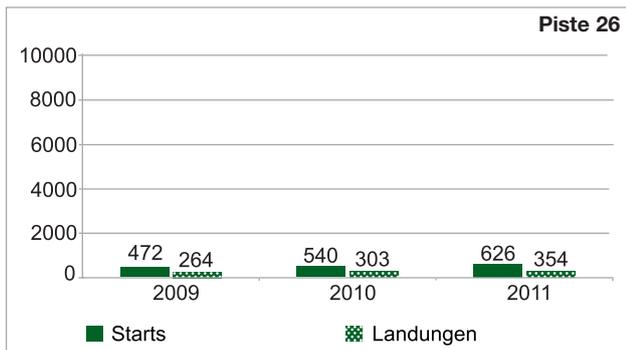
## Pistenbenutzung



Anzahl Bewegungen



Anzahl Bewegungen





## Fluglärmereignisse mit Maximalschalldruckpegel über 70dB(A)

Zeitkategorie	06h-07h	07h-18h	18h-22h	22h-23h	23h-24h	24h-06h	06h-07h	07h-18h	18h-22h	22h-23h	23h-24h	24h-06h
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Basel-Neubad</b> / 99,9%						<b>Binningen</b> / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	7	517	298	7	3	0	2	435	251	6	1	0
Lmax 75-80 dB	0	263	102	14	4	0	1	129	59	11	4	0
Lmax 80-85 dB	0	23	7	0	0	0	0	10	4	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Allschwil</b> / 100%						<b>Neuwiller</b> / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	417	1854	647	41	0	0	9	138	68	3	1	0
Lmax 75-80 dB	136	974	192	18	4	0	1	75	47	5	0	0
Lmax 80-85 dB	10	97	8	5	1	0	2	20	8	3	1	0
Lmax 85-90 dB	0	8	5	0	0	0	0	3	1	1	0	0
Lmax > 90 dB	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Hésingue</b> / 100%						<b>Blotzheim</b> / 92,3%					
Lmax 70-75 dB	200	887	294	17	11	3	45	418	86	12	28	2
Lmax 75-80 dB	367	2173	752	54	3	0	4	86	20	3	2	0
Lmax 80-85 dB	120	637	87	9	1	0	0	25	2	1	0	0
Lmax 85-90 dB	1	53	16	2	0	1	0	4	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Bartenheim</b> / 100%						<b>Efringen-Kirchen</b> / 100%					
Lmax 70-75 dB	73	598	199	31	171	5	0	23	9	1	0	0
Lmax 75-80 dB	5	127	24	3	12	1	1	14	7	1	0	0
Lmax 80-85 dB	0	8	7	1	1	0	4	30	2	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	1	2	0	0	0	0	2	1	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	1	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0

Zusätzliche Daten sind verfügbar unter [www.euroairport.com](http://www.euroairport.com).

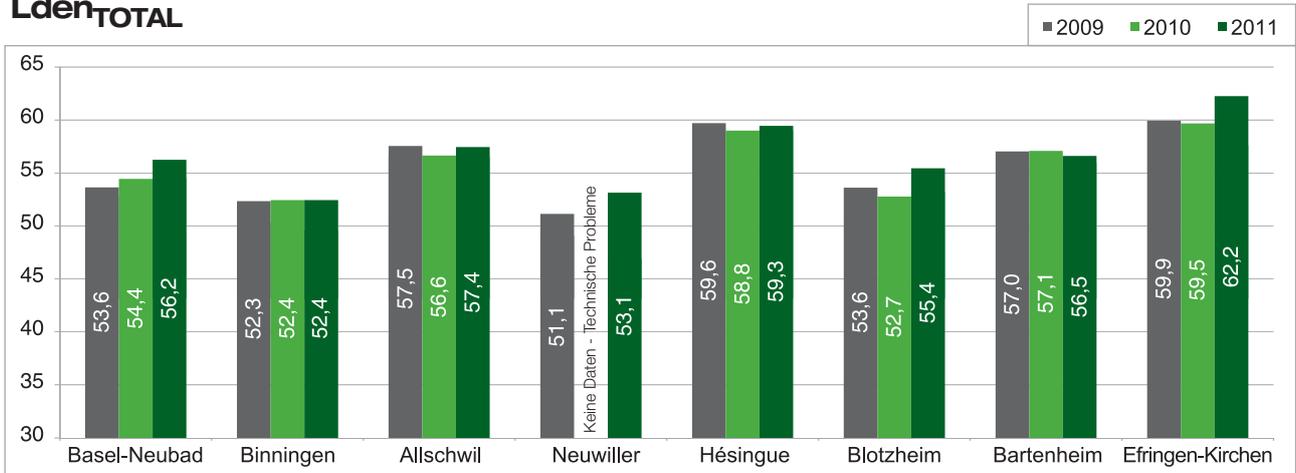
**L<sub>max</sub>**: maximaler Schallpegel gemessen während eines Vorbeiflugs.

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



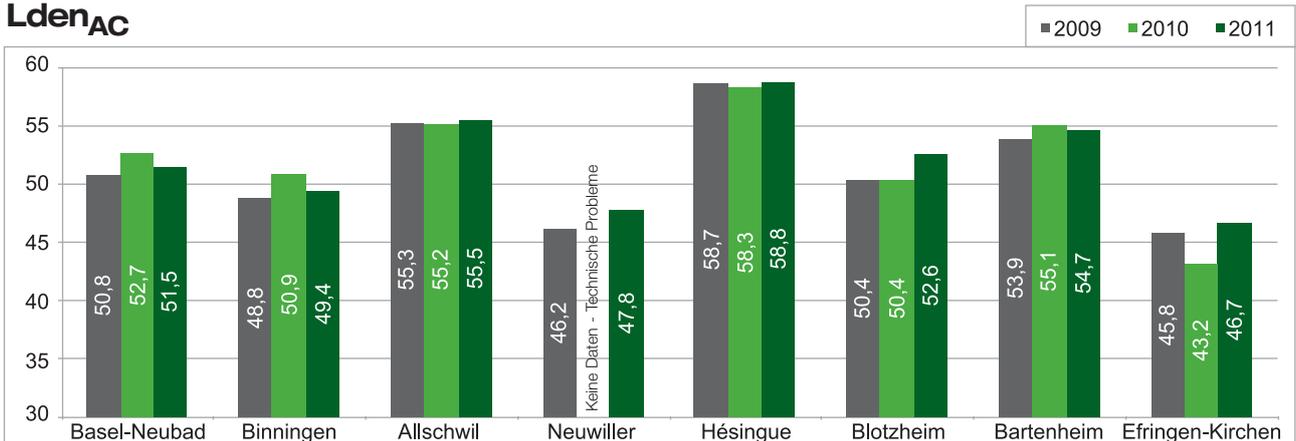
## Lärmbelastung

### Lden<sub>TOTAL</sub>



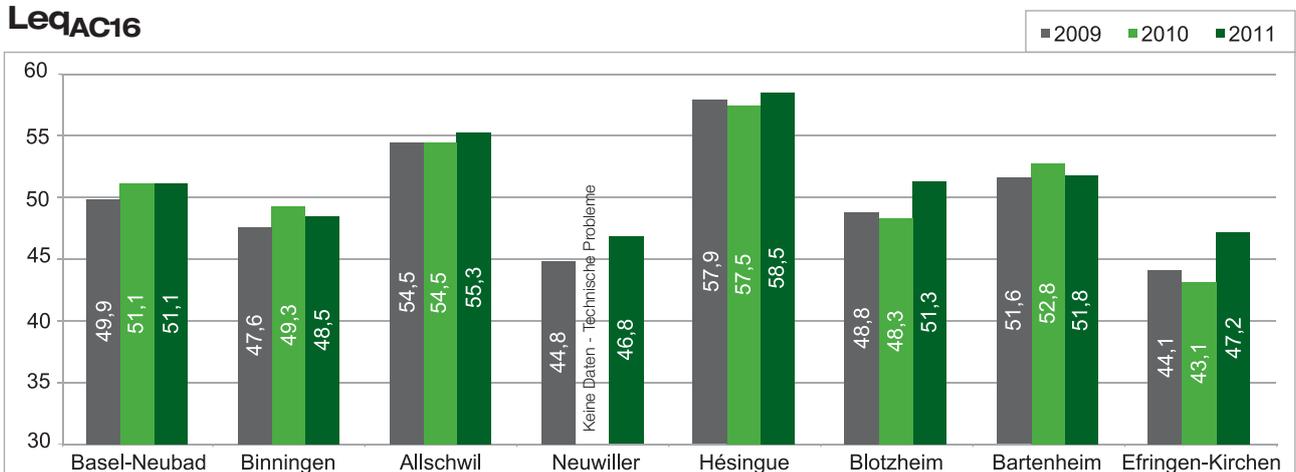
**Lden<sub>TOTAL</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm), deren Spitzenmesspegel mindestens 55 dB(A) erreicht hat. Dabei wird der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt. Die Lärmwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

### Lden<sub>AC</sub>



**Lden<sub>AC</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel mindestens 55 dB(A) erreicht hat. Dabei wird der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt. Die Lärmwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

### Leq<sub>AC16</sub>

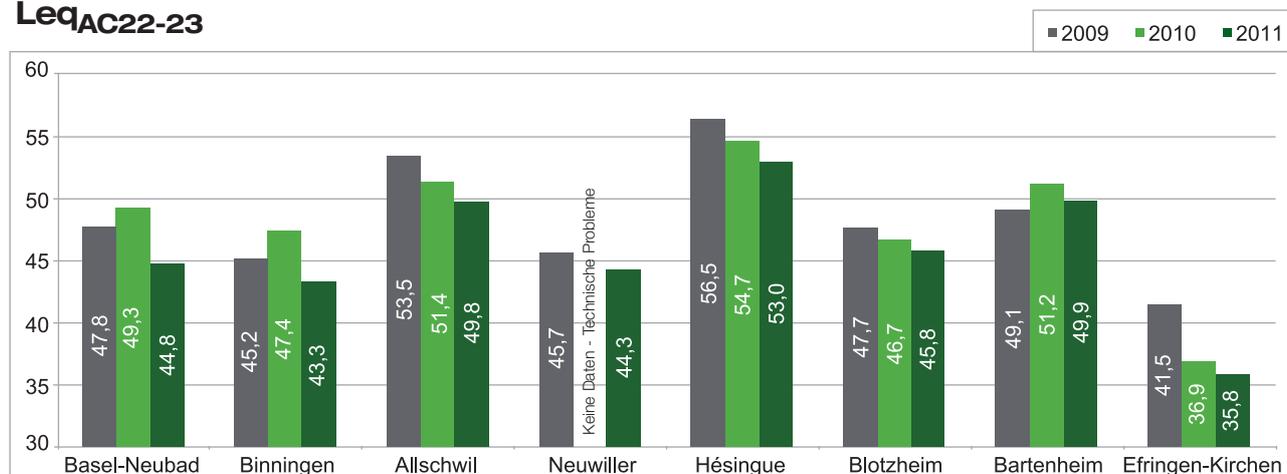


**Leq<sub>AC16</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 06h00 bis 22h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat.



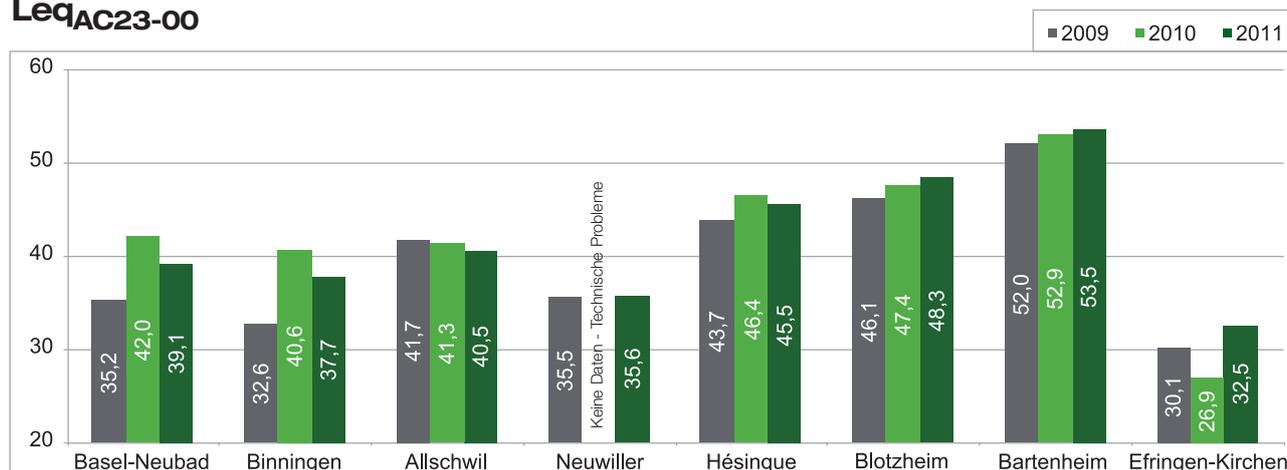
## Nachtfluglärm

### Leq<sub>AC22-23</sub>



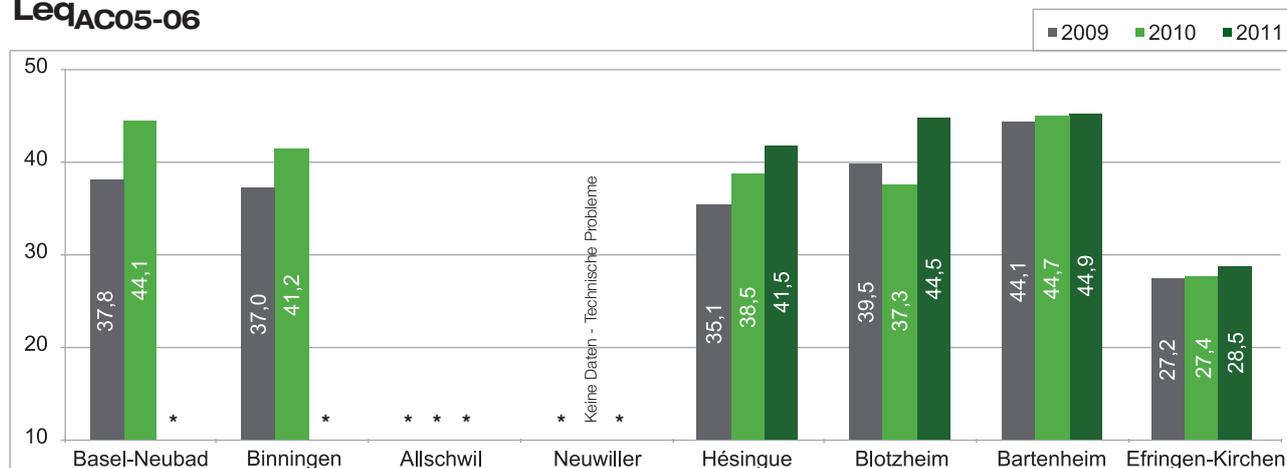
**Leq<sub>AC22-23</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 22h00 bis 23h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte erste Nachtstunde).

### Leq<sub>AC23-00</sub>



**Leq<sub>AC23-00</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 23h00 bis 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde) mindestens 55 dB(A) erreicht hat; Flüge nach 00h00 bis 05h00 mit Spitzenmesspegel von mindestens 55 dB(A) werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet.

### Leq<sub>AC05-06</sub>

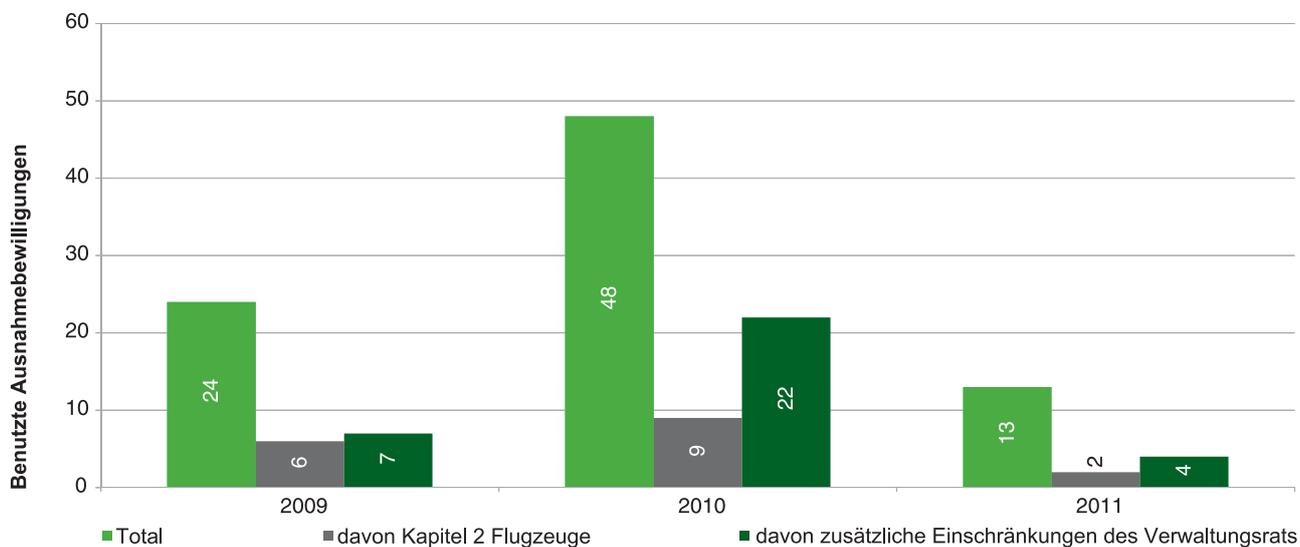


**Leq<sub>AC05-06</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 05h00 bis 06h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte letzte Nachtstunde).

\* Es werden lediglich dann Messwerte angegeben, wenn in mehr als einem Monat Lärmereignisse gemessen wurden.



## Ausnahmebewilligungen



Am EuroAirport gelten Einschränkungen des Flugbetriebes (Sperrzeiten) gemäss Ministerialerlass sowie zusätzliche Einschränkungen gemäss Entscheiden des Verwaltungsrats. «Kapitel 2» - Flugzeuge (ältere lärmintensivere Flugzeuge) haben Start- und Landeverbot nachts- und tagsüber, ausser bei Ausnahmebewilligungen durch die Zivilluftfahrtbehörden.

Insgesamt wurden in diesem Quartal 48 Ausnahmebewilligungen beantragt. Davon wurden 14 (29%) abgelehnt und 21 (44%) nicht benutzt.

## Regelverstösse

Datum des Ereignisses	Fluggesellschaften	Flugzeugtyp	Typ des Verstosses	Geldstrafe	Anzahl Beschwerden
2011 02/04/2011	In Bearbeitung		G		0
2010 29/04/2010	AIR ATLANTA	B747-200	G	4 000 €	0
2009 22/06/2009	SOUTHERN AIR	B747-200	D	3 000 €	0

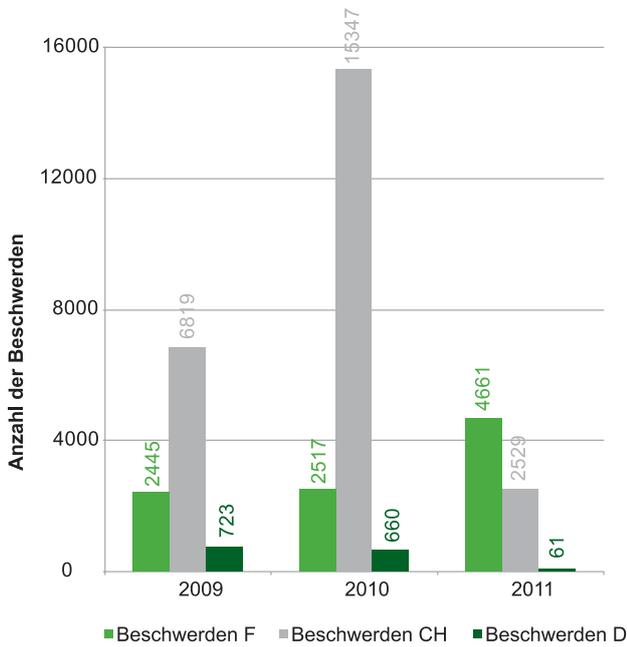
### Typ des Verstosses

- A Landung und Abflug der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
- B Landung zwischen 00h und 05h
- C Abflug zwischen 00h und 06h
- D Landung und Abflug der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
- E Landung und Abflug der Flugzeuge des allgemeine Luftfahrt zwischen 22h und 00h
- F Motoren-Tests ausserhalb des Silencers
- G Verstoss gegen die Standard-Prozeduren bei IFR-Flugbewegungen

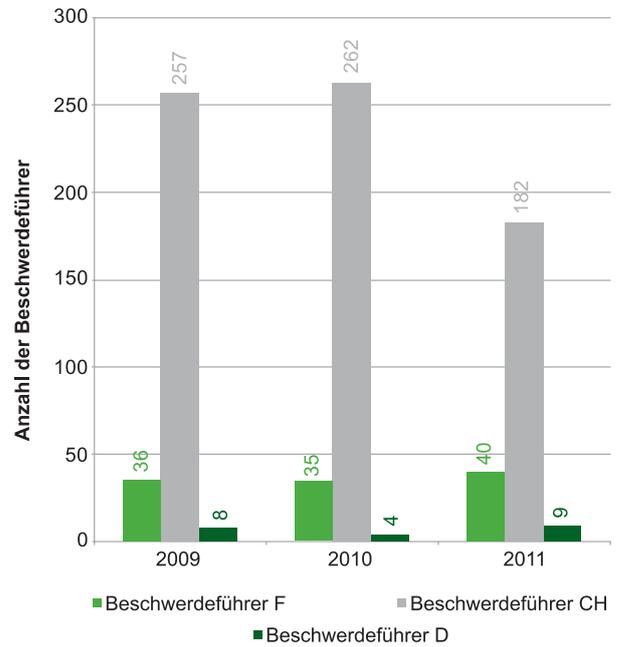
Die erkannten Verstösse werden von der französischen Flugsicherungsbehörde DGAC an die zuständige französische Behörde ACNUSA gemeldet, welche Sanktionen aussprechen kann. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr).



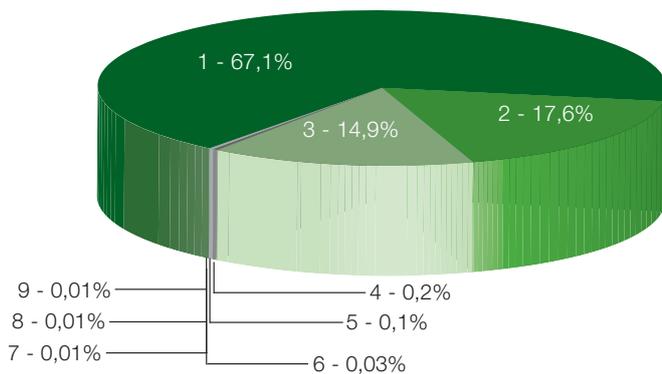
### Beschwerden pro Land



### Beschwerdeführer pro Land



### Beschwerdeursachen



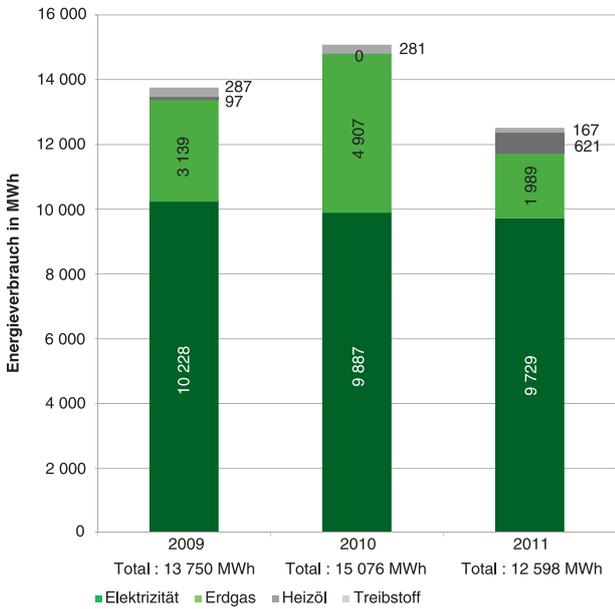
- 1 - Zu tiefe/zu laute Passagen
- 2 - Südlandungen (ILS 33)
- 3 - Südlandungen
- 4 - Nachtflug (Verkehr zwischen 22h-06h)
- 5 - Frachtflug
- 6 - Triebwerktest
- 7 - Hubschrauber (REGA)
- 8 - Allgemeine Flugverfahren, Flugrouten
- 9 - Allgemeine Reklamationen (nicht spezifisch und anonym)

### Zählweise der Beschwerden

Jede eingehende Post (Brief, Fax oder Mail) und jeder Anruf wird unabhängig von der Anzahl der darin erwähnten Ereignisse als eine einzige Beschwerde registriert. Beschwerden werden nur einmal verbucht, auch wenn der Anwohner mehrmals in gleicher Sache Kontakt mit dem EuroAirport aufnimmt. Nicht identifizierte Beschwerden (Namen und/oder Wohnort) werden unter der Kategorie «Anonyme» registriert.

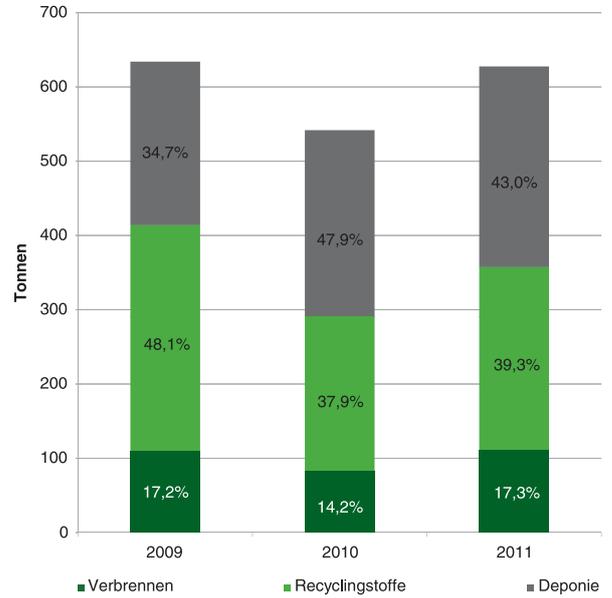


## Energieverbrauch



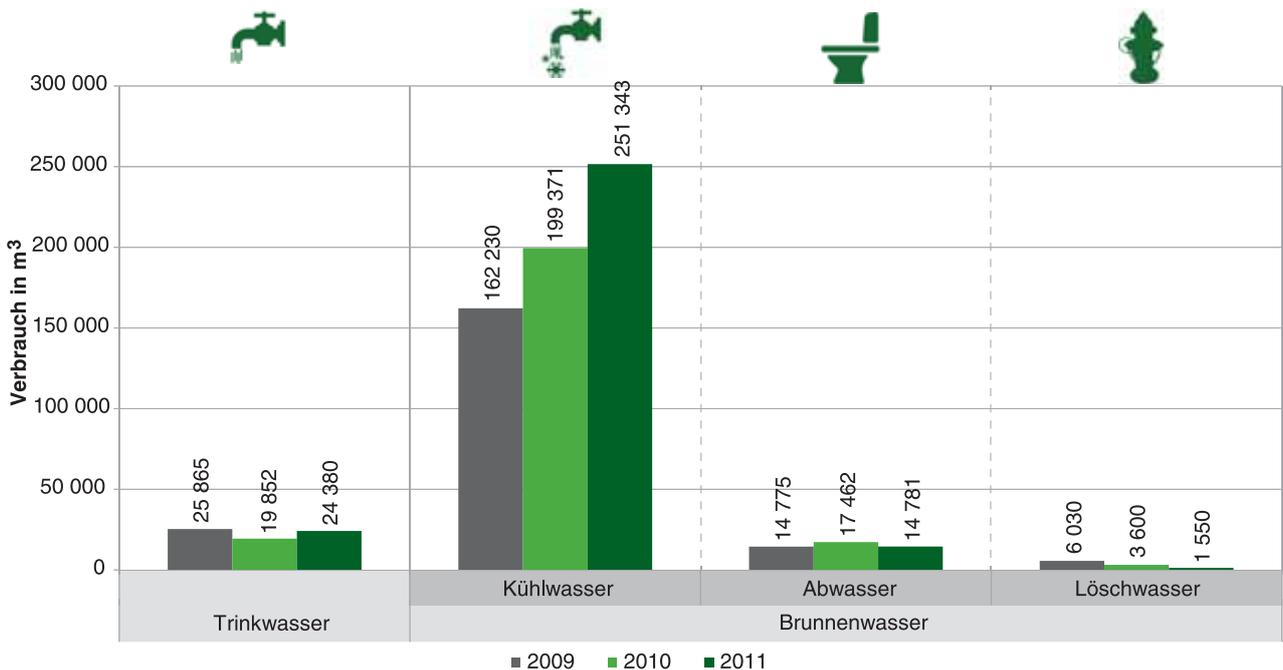
Vier verschiedene Energieträger stellen die am Flughafen benötigte Energie zur Verfügung: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Graphik zeigt den Verbrauch, der von der Flughafendirektion bereitgestellt und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hier nicht enthalten.

## Abfallmanagement



Die Graphik zeigt die Entwicklung der auf dem Flughafen anfallenden und entsorgten Abfallmengen.

## Wasserbewirtschaftung





## Plan zur Lärmbekämpfung in der Umgebung des Flughafens

Die europäische Verordnung in der Richtlinie 2002/49/EG vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, schreibt vor, dass jeder Staat für seine Zivilflughäfen mit einem Verkehrsaufkommen von über 50'000 Flugbewegungen pro Jahr einen Plan zur Lärmbekämpfung in der Umgebung (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement – PPBE) ausarbeiten muss. Dieser Plan soll die Auswirkungen einer Lärmbelastung vorbeugen und wenn nötig, den durch den Flugverkehr erzeugten Lärmpegel reduzieren, sowie die Anzahl der Personen einschätzen, die einem festgelegten Lärmpegel ausgesetzt sind. Er soll ausserdem die verschiedenen Massnahmen gegen die Fluglärmbelastung aufzeigen.

Für den Flughafen Basel-Mulhouse wurde ein solcher Plan für den Zeitraum 2010 – 2014 durch die französische Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) aufgestellt. Der Plan muss alle fünf Jahre oder im Falle einer deutlichen Zunahme des auf den Lärmkarten identifizierten Lärmniveaus überarbeitet werden.

Nach einer öffentlichen Auflage mit der Möglichkeit zur Stellungnahme in allen drei Ländern und einer Überarbeitung der DGAC wurde der PPBE vom Préfet du Haut-Rhin (Präfekt des Departements Haut-Rhin) am 11. Mai 2011 in Kraft gesetzt. Der Plan ist auf der Internetseite der Präfektur des Departements Haut-Rhin unter der Adresse [www.haut-rhin.gouv.fr](http://www.haut-rhin.gouv.fr) unter der Rubrik Actions de l'Etat / environnement développement durable/ enquêtes publiques veröffentlicht.

Im Plan zur Lärmbekämpfung zur Reduzierung des Umgebungslärms sind die folgenden Massnahmen vorgesehen:

- Änderung des Beschlusses über die Betriebseinschränkung
- Machbarkeitsstudie über die Einrichtung von Flächennavigations-Verfahren (RNAV) zur Reduzierung der Streuung der Flugbahnen beim Start
- Untersuchung über die Einführung leiserer Landeverfahren für die Piste 15 (Nordlandungen)
- Durchführung einer Machbarkeitsstudie zur Anpassung der Flugrouten des Hubschraubers der Rettungsflugwacht (REGA)
- Entwicklung eines Werkzeuges zur Visualisierung von Radarspuren
- Differenzierung der Flughafengebühren je nach Tageszeit und Wochentag
- Verschärfung des Start- und Landeverbotes für die lärmigsten Flugzeuge zwischen 22h00 und 06h00
- Verbot lauter Flugzeuge an Sonn- und Feiertagen vor 09h00 und nach 22h00
- Optimierung der Nutzung von Piste 26 für den Start
- Fortsetzung der Schallschutzmassnahmen bei Wohnungen
- Untersuchung über die Lärmauswirkungen am Boden im Rahmen des Ausbaus neuer Zonen auf dem Flughafengelände
- Bestätigung des Prinzips, bei nächtlichen Bauarbeiten auf den Pisten mobile Lärmschutzwände einzusetzen
- Zusammenarbeit bei der Realisierung einer CD-ROM zur Visualisierung des Luftverkehrs am EuroAirport



Diese durch die Präfektur erlassenen Lärmschutzmassnahmen werden durch die DGAC und den EuroAirport in den Jahren 2010 - 2014 bearbeitet. Anlässlich der regelmässigen Sitzungen mit den verschiedenen Beratungsorganen und mit den Schutzverbänden wird die Umsetzung dieser Massnahmen thematisiert.

Flughafen Basel-Mulhouse  
Postfach 142  
CH-4030 Basel  
Tel. +41 (0)61 325 31 11  
Fax +41 (0)61 325 25 46

Aéroport de Bâle-Mulhouse  
BP 60120  
F-68304 Saint-Louis Cedex  
Tél. +33 (0)3 89 90 31 11  
Fax +33 (0)3 89 90 25 46

Leiter der Publikation: Jürg Rämi

Chefredaktor: Thomas Mahrer

Abteilung Umwelt:  
Thomas Mahrer  
Désiré Heinimann  
Céline Geiger  
Jean-Jacques Abecassis  
Sandra Jobski

Umwelt-Treff: Abflugebene, Halle 2  
Beantworter: +41 (0)61 325 26 34  
E-mail : [enviro@euroairport.com](mailto:enviro@euroairport.com)

Graphische Darstellung: [mediacreation.fr](http://mediacreation.fr)  
Fotonachweis: INFRA, EuroAirport, Media Création  
Gedruckt auf Recycling-Papier

Auflage: 1000 Exemplare  
Erscheinungsdatum: September 2011  
Pflichtabgabe: 2007  
ISSN 1662-9310