



Umwelt Bulletin

3. Quartal 2011
Nummer 43



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

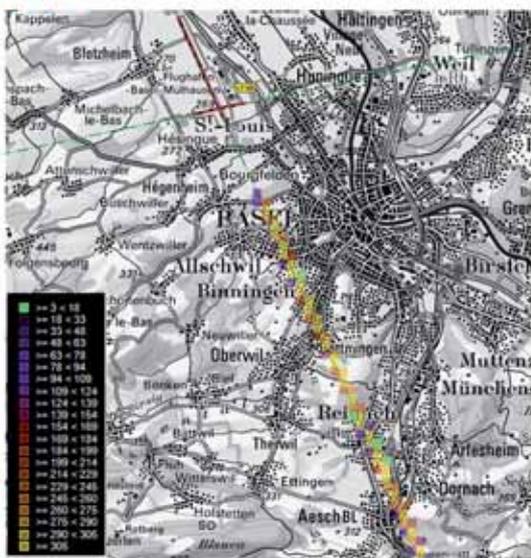
à bientôt. bis bald.



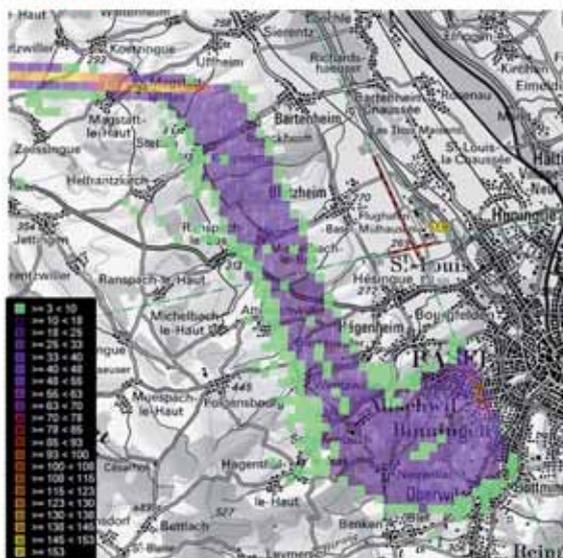
Bauarbeiten zur Pistensanierung und Südlandeverfahren

Wie in unserer vorangegangenen Ausgabe bereits erwähnt, haben die Arbeiten zur Sanierung der Piste zu Modifikationen der Flugbahnen geführt. Besonders die Südlandungen waren, wie in den folgenden Abbildungen verdeutlicht, davon betroffen. Diese Veränderungen beschränkten sich auf den Zeitraum der Arbeiten, von Mai bis Juli 2011. In diesem Zeitraum kam vor allem das MVI - Landeverfahren (Mouvement à Vue Imposé) zum Tragen. Sowohl vor als auch nach den Arbeiten ist das ILS 33 in Betrieb. Das Abkommen (siehe Website) zwischen französischer Zivilluftfahrtbehörde (DGAC) und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) bezieht sich lediglich auf Landungen mit dem Instrumentenlandesystem. Deshalb haben die beiden Behörden entschieden, weder die Nord- noch die Südlandungen, während der Bauphase in der Statistik zu berücksichtigen. Die Benutzungsstatistik ILS 33 wird somit 2011 auf der Basis der Flugbewegungen ausserhalb der Bauphase ermittelt und unterscheidet sich von der Südlandequote, die das gesamte Jahr berücksichtigt.

ILS33: April 2011 - 400 Radarspuren

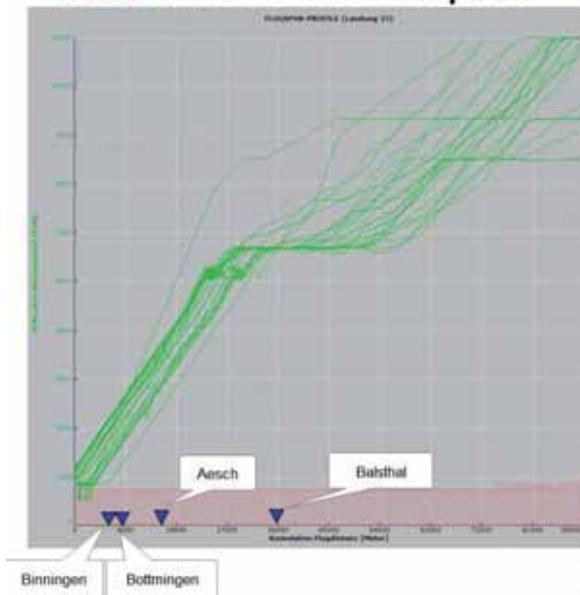


MVI33: Juni 2011 - 393 Radarspuren

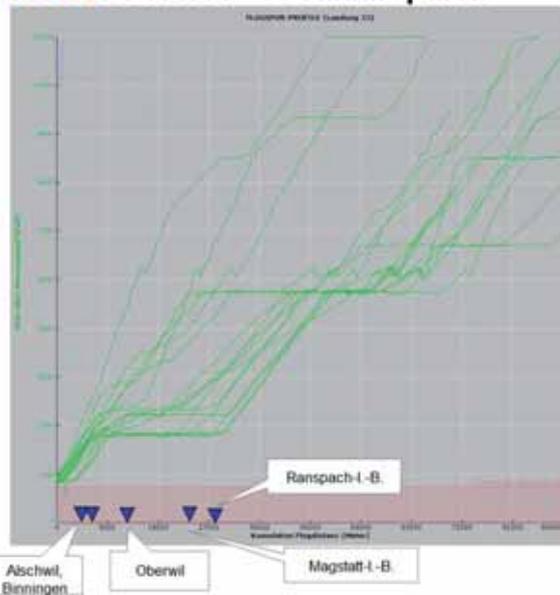


Die beiden ersten Abbildungen stellen die Überflughäufigkeit dar (gelbe/rote Quadrate=hohe Überflughäufigkeit, grüne/lila Quadrate=geringere Überflughäufigkeit). Man erkennt die grosse Streuung der Flugbahnen bei der Anwendung des MVI – Landeverfahrens, im Vergleich zum strahlförmigen Verlauf der Flugbahnen bei Anwendung des ILS 33.

ILS33: 10/04/11 - 34 Radarspuren



MVI33: 23/06/11 - 18 Radarspuren



Auf den zweiten Abbildungen erkennt man gut die unterschiedlichen Überflughöhen der beiden Prozeduren.



Rückspiegel

08/07/2011: Aufhebung der Nutzungsbeschränkungen der Hauptpiste Nord-Süd

Die Sanierungsarbeiten der Hauptpiste Nord-Süd (15/33), die am 3. Mai 2011 begannen, sind planmässig abgeschlossen. Seit Samstag, 9. Juli 2011 ist die Hauptpiste Nord-Süd wieder im Normalbetrieb. Das Instrumentenlandesystem für Südlandungen auf die Piste 33 (ILS 33), während den Sanierungsarbeiten ausser Betrieb, wird wieder eingesetzt.

28/07/2011: Wiedereröffnung der Halle 2 im Flughafenterminal

Die Halle 2 wurde nach dem Komplettumbau symbolisch wiedereröffnet und bietet nun den Passagieren noch mehr Komfort. Auf einer Fläche von 1300 m² wurden neue Fussböden aus Sandsteinfliesen in Einklang mit dem Bodenbelag der benachbarten Halle 1 eingebaut. Die Trennwand zwischen den Hallen 1 und 2 wurde abgebrochen, um den Platz zu vergrössern und eine neuartige Beleuchtung wurde installiert. Das neue Architekturkonzept trägt damit zur räumlichen Öffnung des Terminals bei. Die Räume werden heller und ermöglichen einen leichteren Zugang für die Passagiere.

17/08/2011: Beirat

Unter dem Vorsitz von Herrn Julian Würtenberger fand eine Beiratssitzung statt. Nebst den Fragen wie « Schienenanschluss » sowie « Arbeits- und Steuerrechte am EAP » wurden auch Umweltthemen besprochen. Der Beirat informierte sich über die Entwicklungen bei der Fluglärmmessung und den Flugsurüberwachungen, sowie über den Stand der Einführung der vom Verwaltungsrat im Oktober 2010 beschlossenen Lärmschutzmassnahmen. Besonders diskutiert wurde zudem die Fragestellung wie künftig die Fluglärmbeschwerdestatistiken zu führen seien. Der Präsident betonte ausserdem wie wichtig die Transparenz sei und unterstreicht in diesem Sinne die Bedeutung der Flugsurtaufzeichnungen im Internet. Er wünscht, dass am EuroAirport baldmöglichst ein internationaler Vergleich gleichwertiges System eingeführt wird.

03/09/2011: Rückkehr des « Luminator » an einen öffentlichen Ort

Das letzte Werk von Jean Tinguely ist im 5. Stock des Flughafenterminals, Halle 4, aufgestellt und ist der Öffentlichkeit zugänglich. Diese 24 m lange Lampenskulptur wiegt fast 5 Tonnen. Sie ist aus den verschiedenartigsten Objekten zusammengesetzt, die aufgesammelt oder von Privatpersonen gespendet worden sind und denen somit ein zweites Leben geschenkt wurde. Noch eine kleine Bemerkung zum Energiesparen: Alle derzeit am Kunstwerk installierten Lampen sind LED.

06/10/2011: Besuch des Gemeinderates von Sausheim

Die Gemeinde Sausheim wandte sich mit verschiedenen Fragen zu den Überflügen des Gemeindeterritoriums an die Abteilung Umwelt. Aus diesem Anlass hat der EuroAirport den Gemeinderat auf einen Besuch zu sich eingeladen, um ihn vertieft über den Flughafen zu informieren. Gemeinsam mit der DGAC wurden die Arbeit der Flugsicherung im Tower näher erläutert, Erklärungen zum Flugbetrieb gegeben und eine Rundfahrt auf der Plattform durchgeführt.

08/09/2011: Petition «Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich»

In den beiden Kantonen Basel-Land und Basel-Stadt wurde eine Petition bezüglich « Gleiche Nachtflugsperrung in Basel wie in Zürich » durch das Forum « Flughafen – nur mit der Region » und dem Schutzverband eingereicht. Mit der Petition wird als Minimallösung verlangt, eine Nachtflugsperrung am EuroAirport zwischen 23h00 und 06h00 einzuführen. Der Landrat BL beschliesst am 8. September mit 56:25 Stimmen, die Petition an den Regierungsrat zu überweisen. Am 19. Oktober beschloss der Grosse Rat BS ebenfalls diese Petition mit 43:29 Stimmen zur Stellungnahme innert einem Jahr an den Regierungsrat zu überweisen.

September 2011: 2. Phase der Messkampagne zur Luftqualität

Die zweite Phase der Messkampagne zur Luftqualität auf dem Flughafen Basel-Mulhouse wurde wie vorgesehen im September von ASPA (Association pour la Surveillance et Etude de la Pollution Atmosphérique en Alsace – Gesellschaft zur Überwachung der Luftverschmutzung im Elsass) durchgeführt. Ergänzend werden Daten südlich des Flughafengeländes während einer zweiwöchigen Messung erfasst. Die Messergebnisse werden Ende des Jahres vorliegen.

20/09/2011: Kalibrierungsflug für Instrumentenlandesystem ILS 33

Der jährlich vorgeschriebene Kontrollflug für das Instrumentenlandesystem ILS 33 fand am 20. September 2011 statt. Der Flug mit einem Flugzeug des Typs ATR 42 der französischen Zivilluftfahrtbehörde DGAC dauerte etwa drei Stunden. Das Flugzeug hat Tiefflüge entlang festgelegter Flugrouten durchgeführt sowie verschiedene Landeanflüge und tiefe Rundflüge durchgeführt.



Pistensanierung

Die Pistensanierung wurde, wie im Umweltbulletin des 2. Quartals 2011 vorgestellt, durchgeführt: Die Pisten-schwelle wurde nach Süden verschoben, die Instrumentenlandesysteme wurden ausser Betrieb genommen und zwischenzeitlich durch andere Prozeduren (siehe Seite 2) ersetzt. Weiterhin gab es keine Starts und Landungen von Vollfrachtern am EuroAirport.

Diese Situation hatte verschiedene Auswirkungen: tiefere Starts und Landungen im Süden des Flughafens, häufigere Überflüge im Westen und Süden des Flughafens, eine grosse Streuung der Flugspuren und nächtliche Lärmemissionen, die direkt durch die Bauarbeiten verursacht wurden.

Die nächtlichen Lärmemissionen wurden so gering wie möglich gehalten, indem die lärmigsten Arbeiten während des Tages durchgeführt wurden und eine modernere Abbruchmethode zum Einsatz kam als 2006. Erstaunlicherweise führten die Bauarbeiten auch zu positiven Effekten für die Bevölkerung: Keine Lärmbelastung durch Vollfrachter (B747-200) oder durch das Instrumentenlandesystem ILS33.

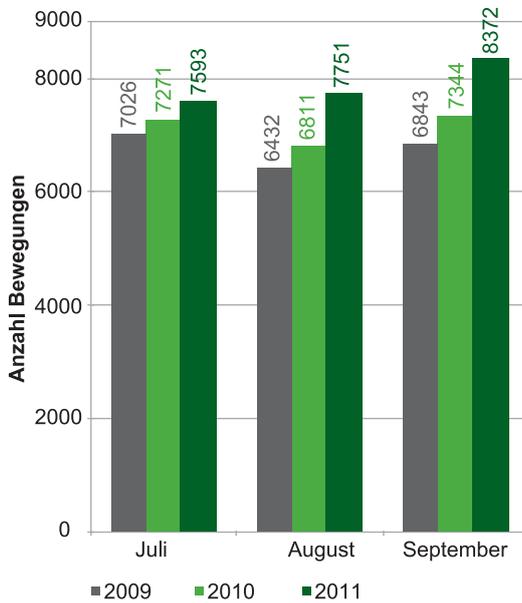
Die Informationen zu den Bauarbeiten ermöglichten es, diese zeitweiligen Erscheinungen besser begrifflich zu machen und die Akzeptanz für die empfundene Belastung zu erhöhen. Diese Politik der Transparenz wird auch in der Zukunft beibehalten.

V. Devauchelle
Stellvertretender Direktor

Die publizierten Zahlen im gesamten Bulletin beziehen sich auf das 3. Quartal 2011. Vergleichszahlen mit dem Vorjahr (3. Quartal 2010) sind in Klammern gesetzt.



Bewegungen pro Monat



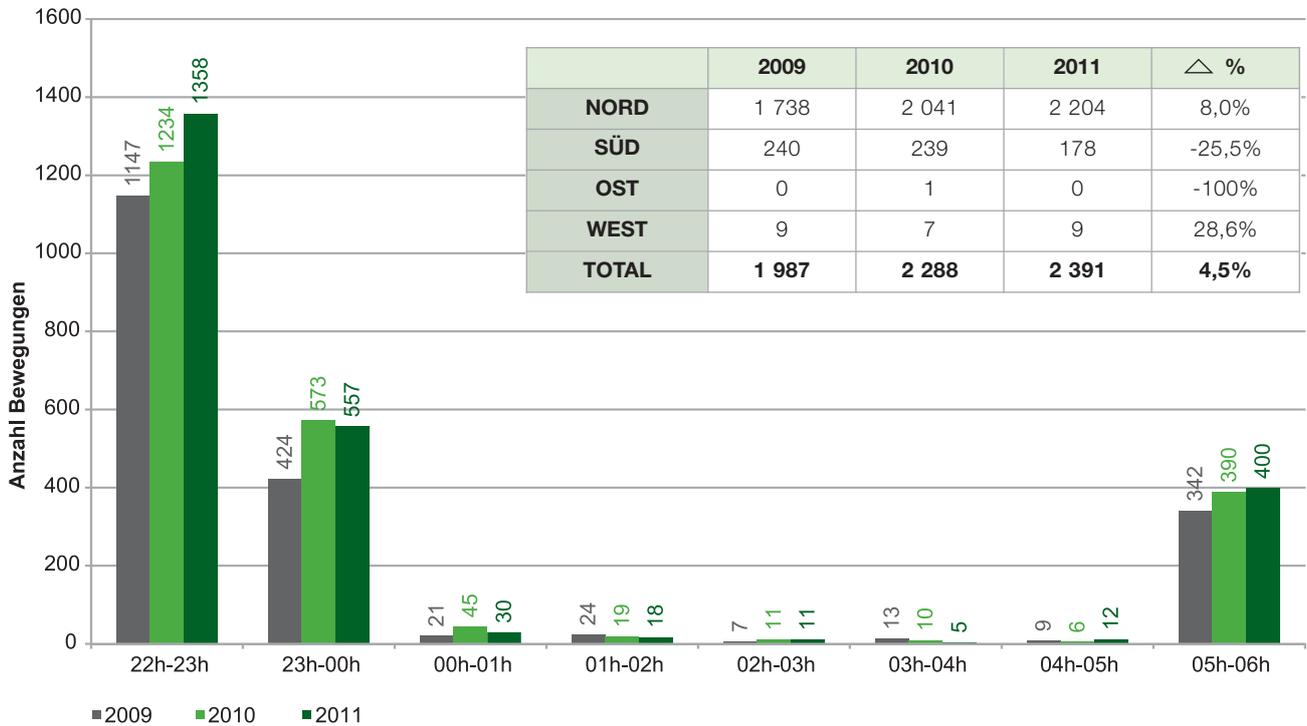
Bewegungen im Detail

		2009	2010	2011			
Abflüge	Standard Instrumental Departure (SID)	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) mit Startprozedur		7 830	8 448	9 353	78,9%
	Omnidirectionnel	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) ohne Prozedur		293	188	350	3,0%
	Visual Flight Rules (VFR)	Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)		2 026	2 075	2 156	18,2%
	TOTAL ABFLÜGE		10 149	10 711	11 859	100%	
Landungen	ILS 15 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 15		7 607	8 360	9 326	77,4%
	Piste 15 - (VFR)			1 430	1 534	1 604	13,3%
	ILS 33 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 33		290	257	306	2,5%
	Piste 33 - (VFR)			208	196	151	1,3%
	MVI - (IFR)	Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks		-	-	196	1,6%
	Piste 08 - (IFR)			1	1	2	0,0%
	Piste 08 - (VFR)			38	22	26	0,2%
	Piste 26 - (IFR)			27	21	56	0,5%
	Piste 26 - (VFR)			355	324	388	3,2%
TOTAL LANDUNGEN		9 956	10 715	12 055	100%		
TOTAL BEWEGUNGEN		20 105	21 426	23 914	-		
Touch and Go (= 1 Landung + 1 Abflug)		243	276	87	-		
Overshoot (= 1 Landung + 1 Abflug)		55	129	19	-		

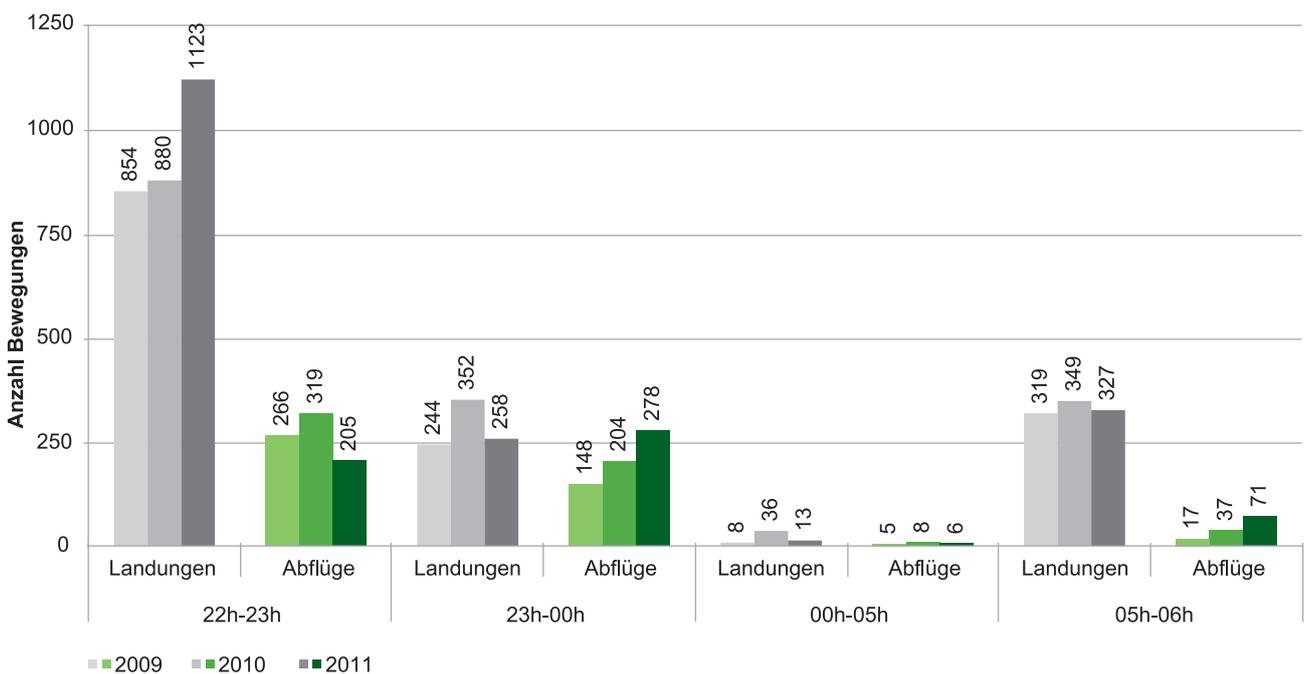
Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR



Nachtflugbewegungen (22h-06h)

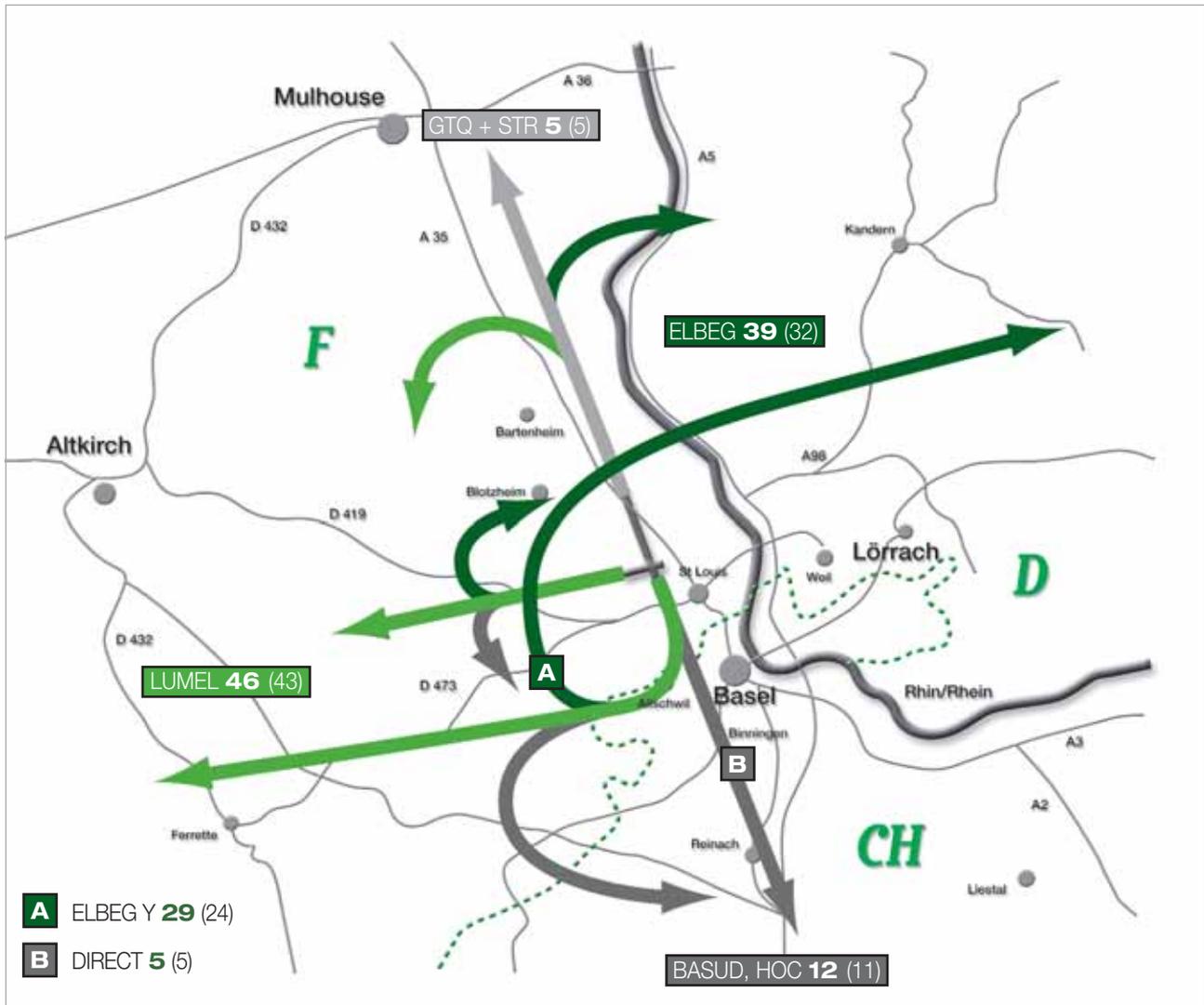


Landungen und Abflüge während der Nacht (22h-06h)





Abflüge pro Tag



Total der Abflüge mit einer Standardprozedur (SID) 9 353 (8 448) d.h. durchschnittlich 102 (92) Flüge IFR/Tag
 (Vorjahreszahlen in Klammern)

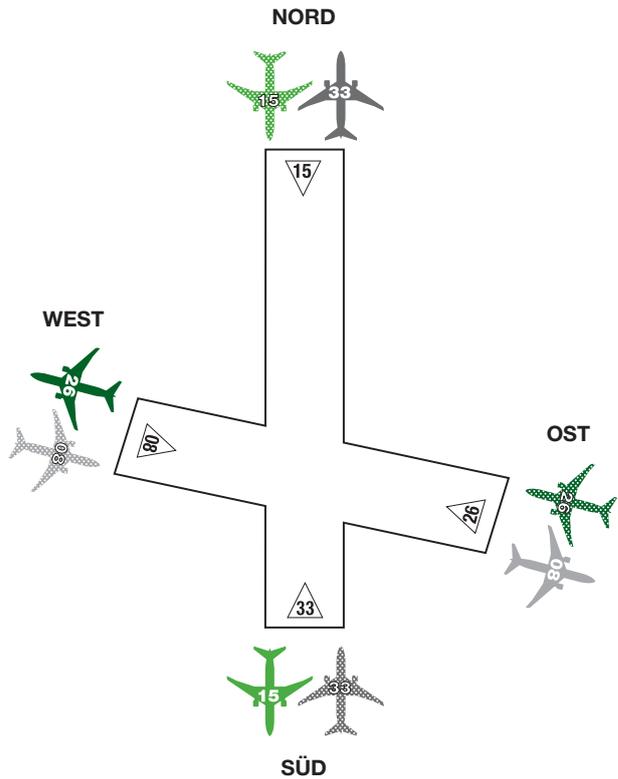
Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2009	2010	2011	
SID	GTQ + STR	354	473	479
	ELBEG	2 671	2 959	3 544
	davon ELBEG Y	1 892	2 203	2 658
	BASUD, HOC	1 073	1 037	1 058
	davon Direct	474	438	435
	LUMEL	3 732	3 979	4 272
Omnidirectionnel	293	188	350	
TOTAL	8 123	8 636	9 703	

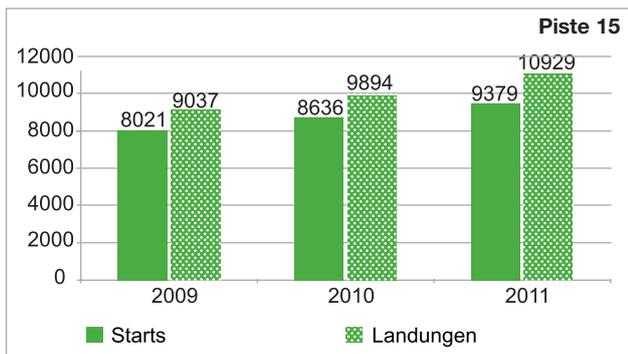


Pistenbenutzung

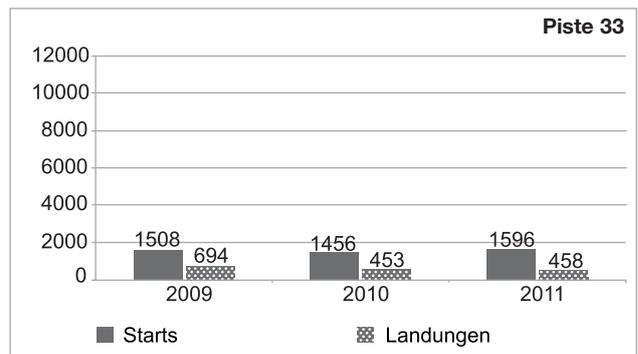
		TOTAL	dont IFR	% IFR
Abflüge	Piste 15	9 379	7 487	77,2%
	Piste 33	1 596	1 442	14,9%
	Piste 26	881	774	8,0%
	Piste 08	3	0	0,0%
	TOTAL	11 859	9 703	100%
Landungen	Piste 15	10 929	9 326	96,2%
	Piste 33	458	306	3,2%
	Piste 26	444	56	0,6%
	Piste 08	28	2	0,0%
	TOTAL	11 859	9 690	100%
TOTAL BEWEGUNGEN		23 718	19 393	



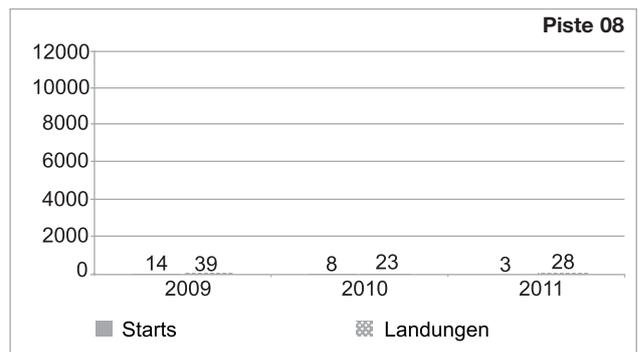
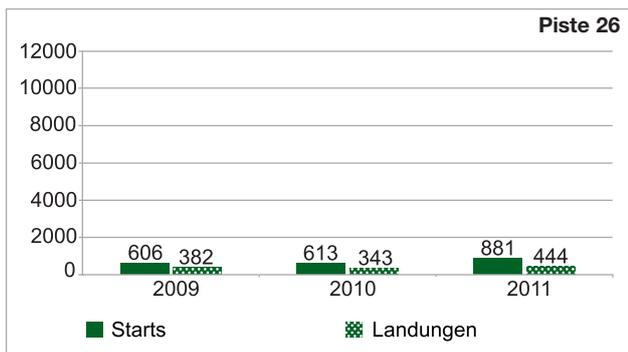
Pistenbenutzung



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	Basel-Neubad / 99,9%						Binningen / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	5	378	98	6	1	0	3	311	77	3	1	0
Lmax 75-80 dB	2	203	43	2	0	0	0	121	28	0	0	0
Lmax 80-85 dB	0	10	7	0	0	0	0	7	1	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Allschwil / 99,3%						Neuwiler / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	407	1839	663	38	0	0	13	116	37	3	0	0
Lmax 75-80 dB	187	1092	242	25	0	0	2	45	20	2	0	0
Lmax 80-85 dB	5	68	18	4	0	0	2	7	9	1	0	0
Lmax 85-90 dB	2	4	2	0	0	0	0	1	3	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	4	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Hésingue / 99,8%						Blotzheim / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	203	1029	334	10	1	0	41	308	69	9	19	2
Lmax 75-80 dB	453	2457	884	59	1	0	2	36	17	4	6	0
Lmax 80-85 dB	99	613	79	9	0	0	0	5	4	1	2	0
Lmax 85-90 dB	0	31	13	4	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	1	5	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Bartenheim / 94,6%						Efringen-Kirchen / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	55	348	89	16	137	5	0	23	14	4	0	0
Lmax 75-80 dB	0	54	11	3	9	1	0	4	14	1	0	0
Lmax 80-85 dB	0	6	3	0	3	0	0	7	3	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	7	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Zusätzliche Daten sind verfügbar unter www.euroairport.com.

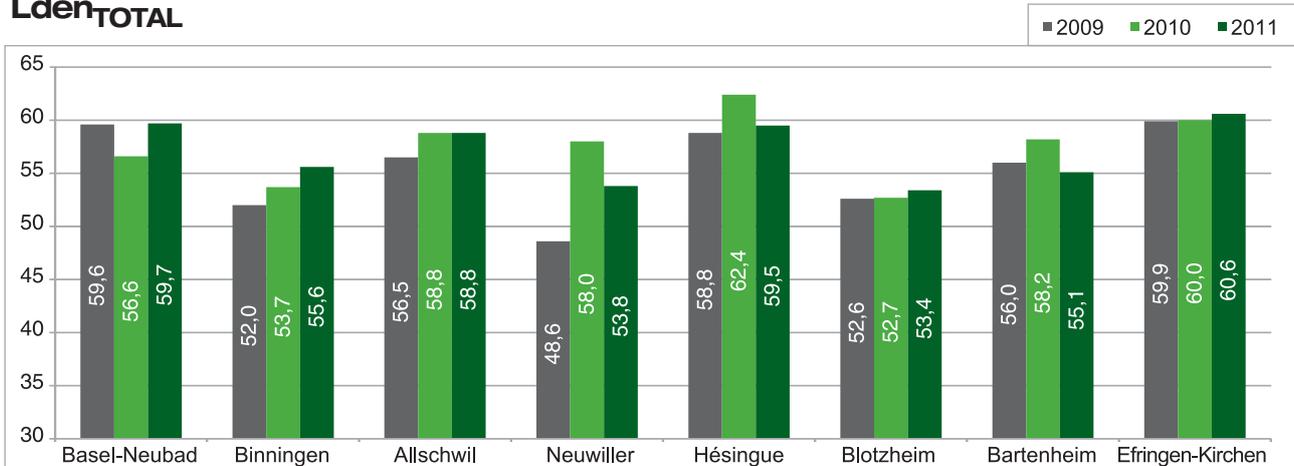
L_{max}: maximaler Schallpegel gemessen während eines Vorbeiflugs.

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.



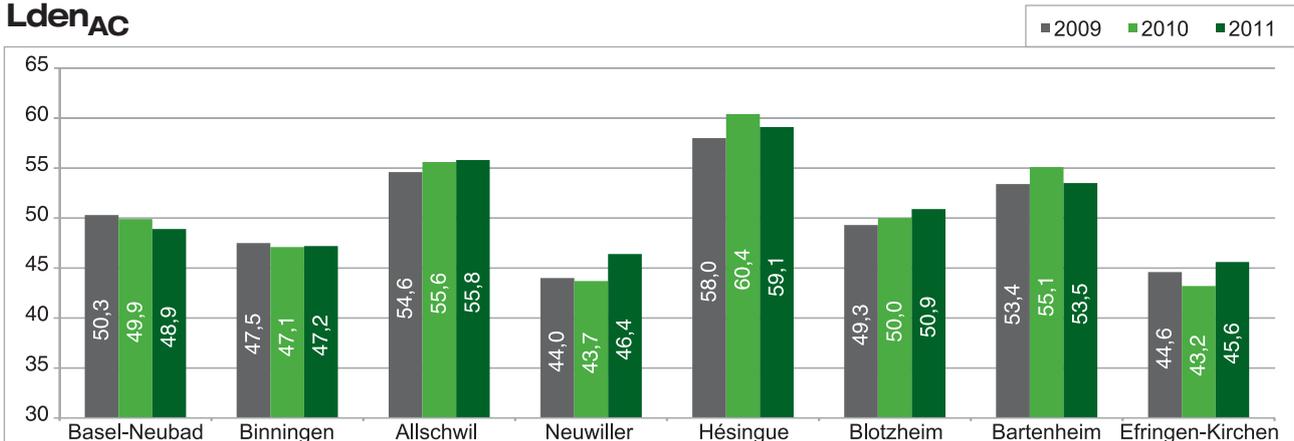
Lärmbelastung

Lden_{TOTAL}



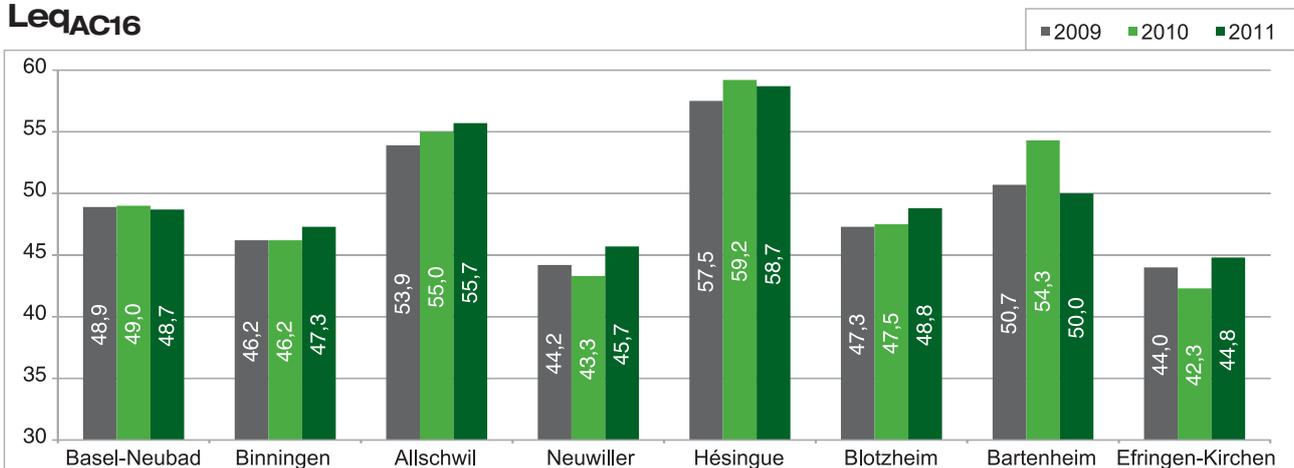
Lden_{TOTAL} : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm), deren Spitzenmesspegel mindestens 55 dB(A) erreicht hat. Dabei wird der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden 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_{AC}



Lden_{AC} : 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_{AC16}

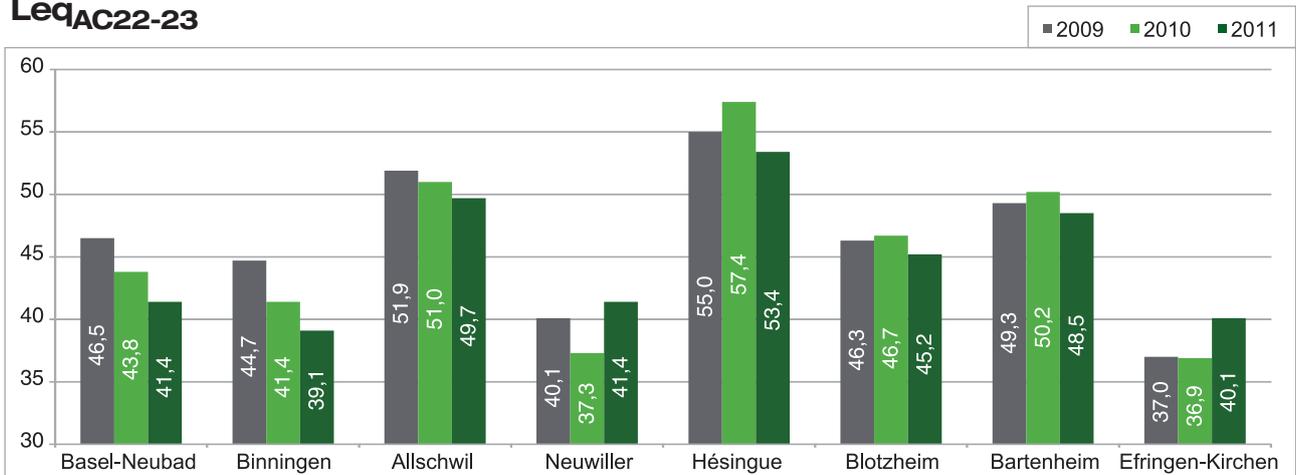


Leq_{AC16} : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 06h00 bis 22h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat.



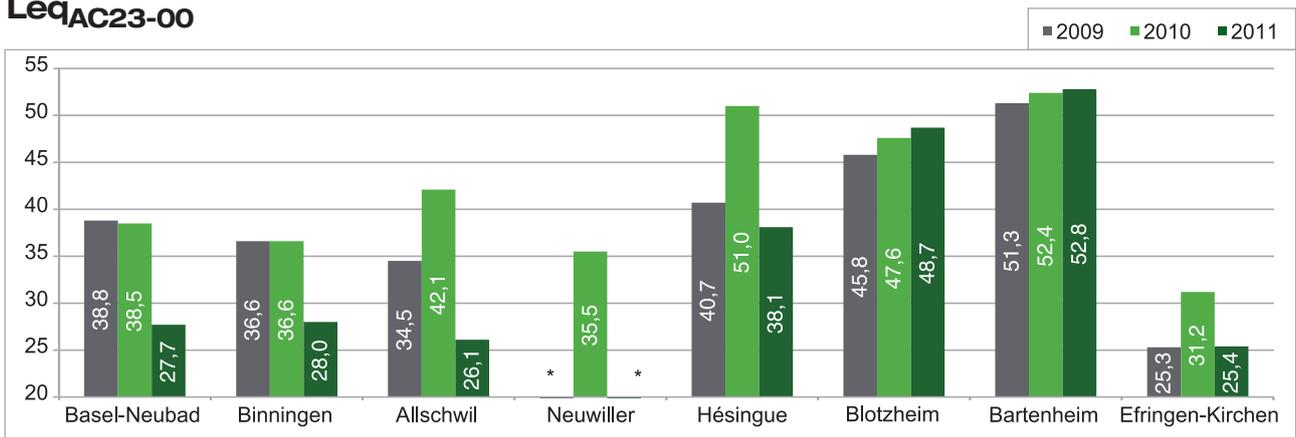
Nachtfluglärm

Leq_{AC22-23}



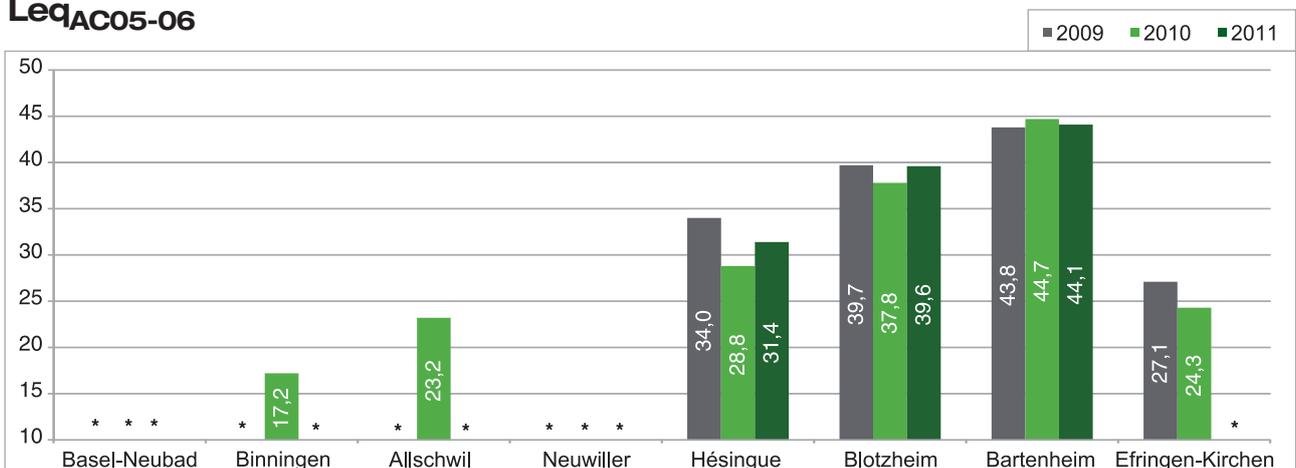
Leq_{AC22-23} : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 22h00 bis 23h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte erste Nachtstunde).

Leq_{AC23-00}



Leq_{AC23-00} : 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_{AC05-06}

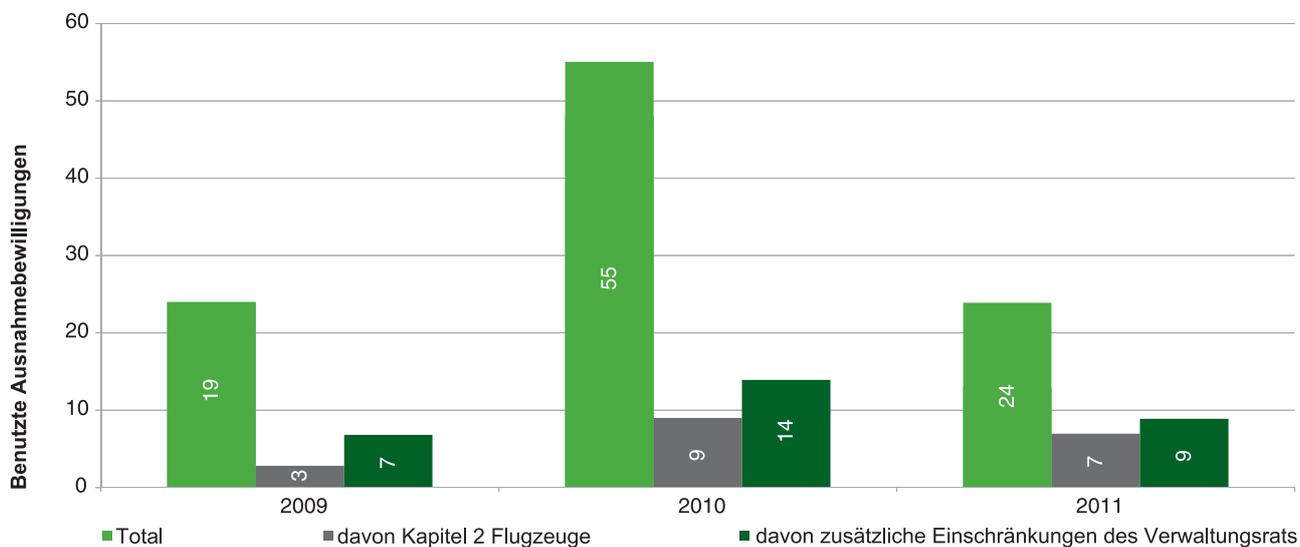


Leq_{AC05-06} : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 05h00 bis 06h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte letzte Nachtstunde).

* 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 86 Ausnahmebewilligungen beantragt. Davon wurden 28 (33%) abgelehnt und 34 (40%) nicht benutzt.

Regelverstösse

Datum des Ereignisses	Fluggesellschaften	Flugzeugtyp	Typ des Verstosses	Geldstrafe	Anzahl Beschwerden
2011 27/09/2011	In Bearbeitung		B		1
18/09/2011	In Bearbeitung		G		2
11/09/2011	In Bearbeitung		G		1
16/08/2011	In Bearbeitung		G		0
2010 -			-	-	-
2009 29/07/2009	EXECUJET MIDDLE EAST	CL30	G	3 000 €	0

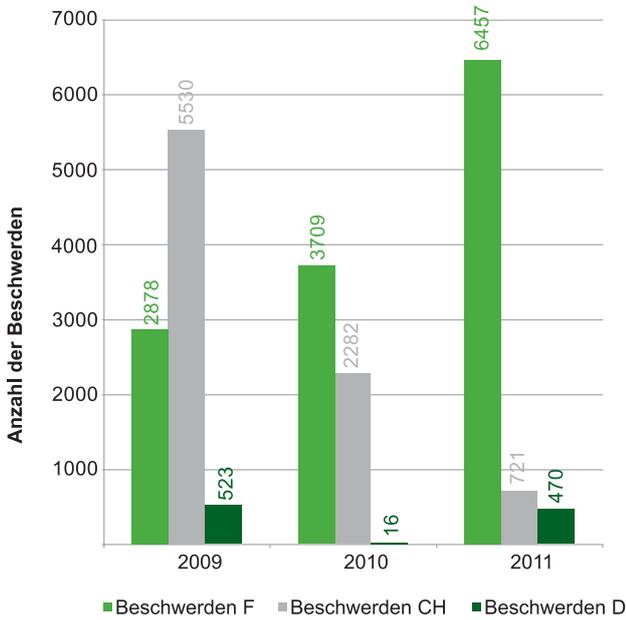
Typ des Verstosses

- 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

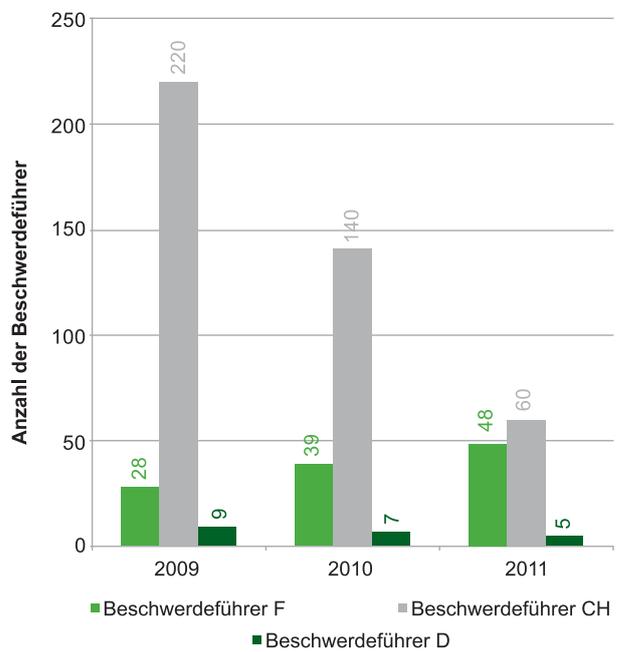
Die erkannten Verstösse werden von der französischen Flugsicherungsbehörde DGAC an die zuständige französische Behörde ACNUSA gemeldet, welche Sanktionen aussprechen kann. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite www.acnusa.fr.



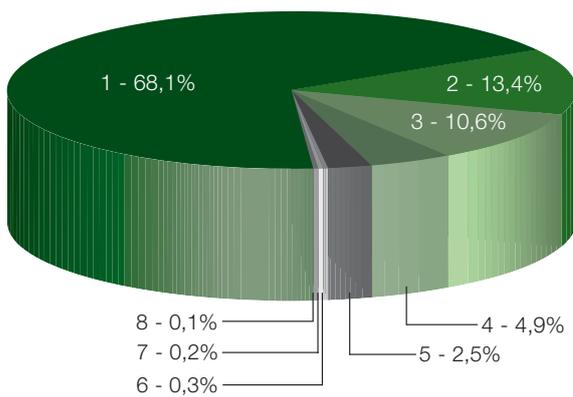
Beschwerden pro Land



Beschwerdeführer pro Land



Beschwerdeursachen



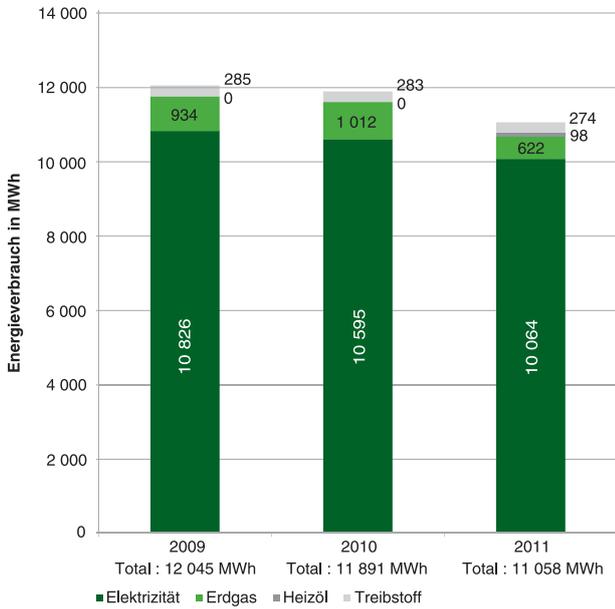
- 1 - Zu tiefe/zu laute Passagen
- 2 - Südlandungen (ILS 33)
- 3 - Allgemeine Flugverfahren, Flugrouten
- 4 - Südlandungen (MVI 33)
- 5 - Frachtflug
- 6 - Hubschrauber mit REGA
- 7 - Triebwerktest
- 8 - Nachtflug (Verkehr zwischen 22h-06h)

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.

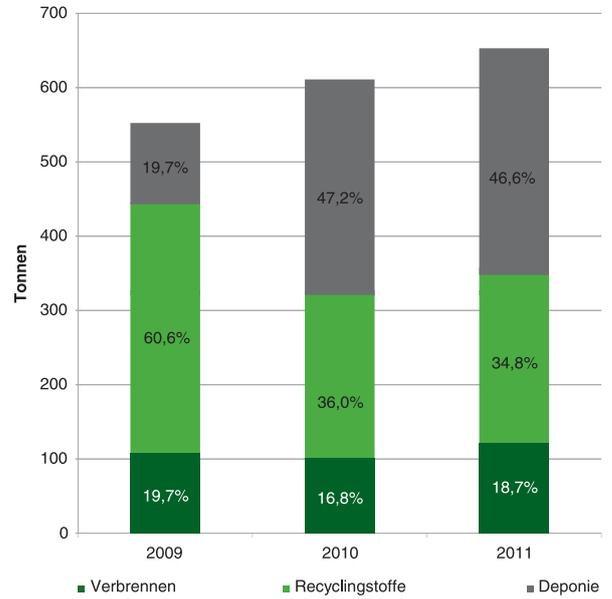


Energieverbrauch



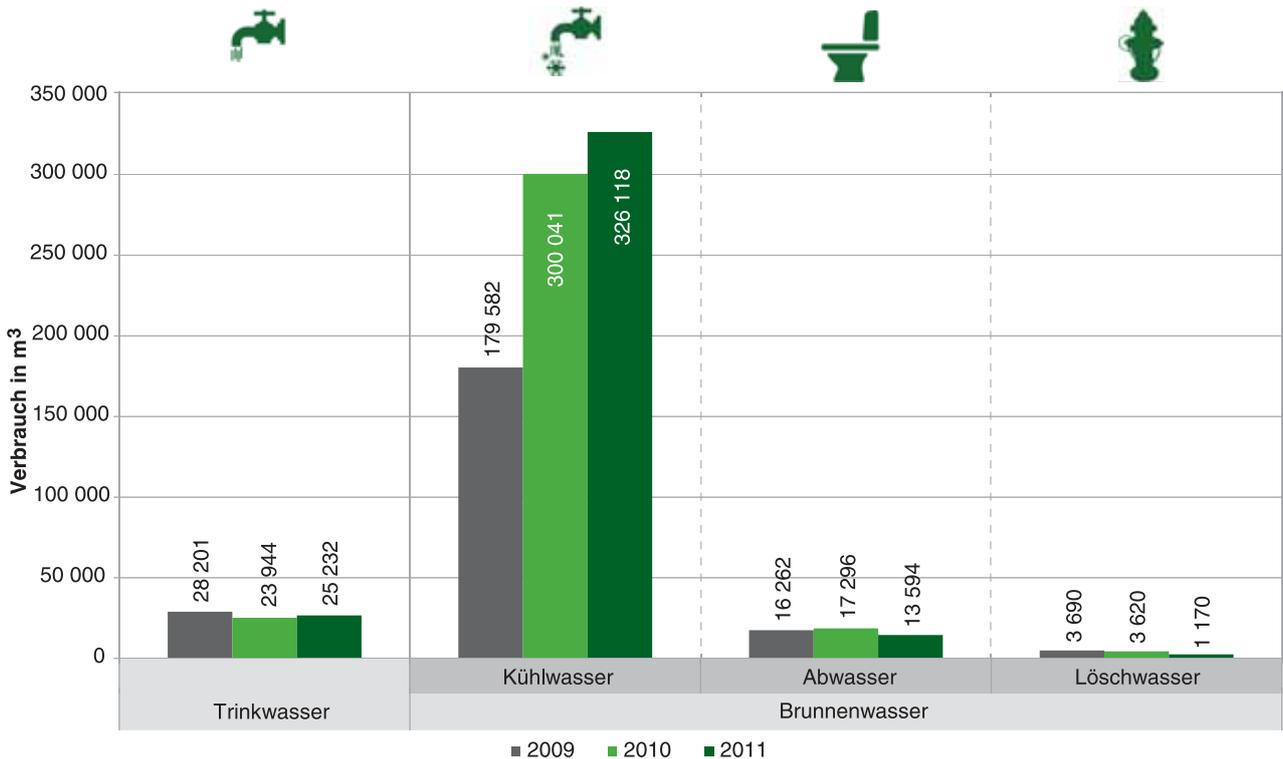
Vier verschiedene Energieträger stellen die am Flughafen benötigte Energie zur Verfügung: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Graphik zeigt den Verbrauch, der von der Flughafendirektion bereitgestellt und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hier nicht enthalten.

Abfallmanagement



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

Wasserbewirtschaftung





Ausgewogener Lärmschutzansatz

Die Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. März 2002 wurde in nationales französisches Recht umgewandelt und in das Zivilluftfahrtgesetz integriert. Sie betrifft die Anwendung von Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen. Wird nun eine Massnahme zur Betriebseinschränkung in Betracht gezogen, muss diese vorher unter den Gesichtspunkt des „ausgewogenen Lärmschutzansatzes“ betrachtet werden.

Der ausgewogene Lärmschutzansatz enthält vier Elemente, um die Lärmbelastung zu senken:

- Reduzierung des Lärms an der Quelle,
- Planung und Verwaltung der Flächennutzung,
- Verstärkte Nutzung lärmarmen Betriebsverfahren,
- und Betriebsbeschränkungen in Zusammenhang mit dem Betrieb von Flugzeugen

Für die meisten der in der Schweiz ergriffenen Massnahmen zur Lärminderung wird ebenfalls dieser Ansatz benutzt.

Das Ziel des ausgewogenen Lärmschutzansatzes ist die Einschätzung der Massnahmen unter Berücksichtigung der juristischen Durchführbarkeit, der Auswirkungen auf den Flugbetrieb und die Umwelt und der wirtschaftlichen Auswirkungen.



Der Verwaltungsrat hat die neuen Lärmschutzmassnahmen 2010 angenommen. Zwei dieser Massnahmen müssen in einer Studie des ausgewogenen Lärmschutzansatzes bewertet werden:

- Verschärfung der Nachtflugrestriktion für Starts und Landungen zwischen 22h00 bis 06h00 (Limite Kapitel -3- Flugzeuge ICAO, keine Starts und Landungen für Flugzeuge mit Limite 8 EPNdB unter der Kapitel 3)
- Flugverbot für besonders laute Flugzeuge an Sonntagen und an in Frankreich und in der Schweiz gemeinsamen Feiertagen vor 09h00 und nach 22h00, d.h. keine Flugzeuge mit Lärmkoeffizient im Überflug >97 EPNdB

Dafür hat der Flughafen ein sachverständiges Ingenieurbüro ausgewählt, welches 2012 eine Studie zum Einfluss der Betriebseinschränkungen auf den Flughafen Basel-Mulhouse durchführen wird. Im Rahmen dieser Studie werden die verschiedenen Betroffenen befragt.

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: Vincent Devauchelle

Abteilung Umwelt:

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

Graphische Darstellung: mediacreation.fr

Fotonachweis: INFRA, EuroAirport, Media Création

Gedruckt auf Recycling-Papier

Auflage: 1000 Exemplare

Erscheinungsdatum: Januar 2012

Pflichtabgabe: 2007

ISSN 1662-9310