

●  
**Umwelt**  
Bulletin

**1. Quartal 2012**

**Nummer 45**



**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

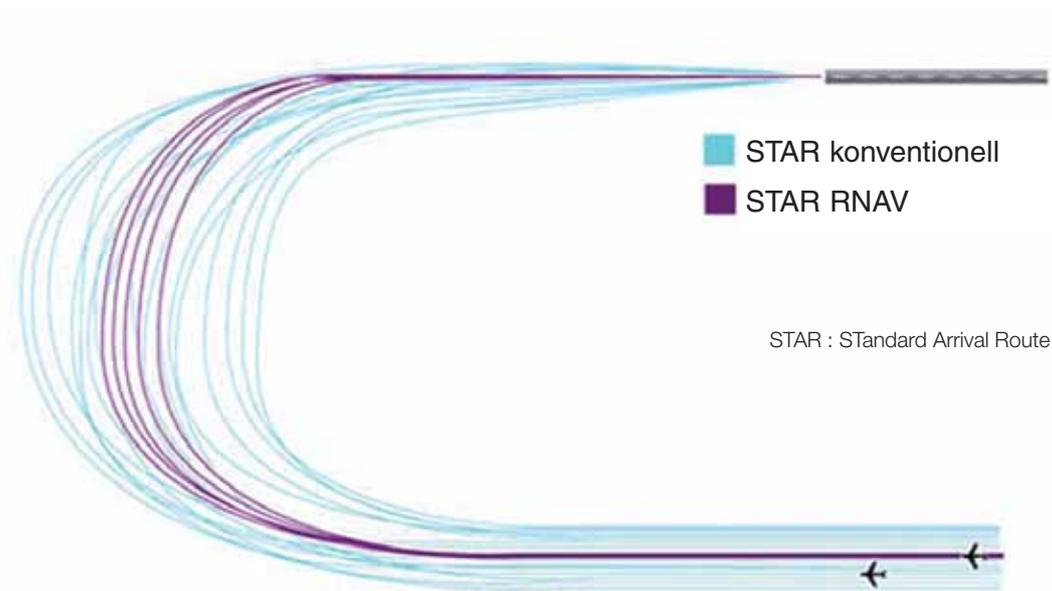
**à bientôt. bis bald.**



## RNAV und Plan zur Lärmbekämpfung

Die Flächennavigation (kurz RNAV - aRea NAVigation) ist eine Navigationsmethode, die es einem Flugzeug ermöglicht, einer Flugroute zu folgen, welche durch Navigationshilfen in Verbindung mit einer Station (normalerweise Satelliten), das Navigationssystem an Bord des Flugzeugs oder einer Kombination der beiden, festgelegt ist. Die Flugroutendefinition wird bei der Methode RNAV nicht von der Position bodengestützter Navigationseinrichtungen beschränkt. Man könnte dieses System mit einem hochentwickelten GPS vergleichen.

Wenn ein Flugzeug einer RNAV Flugroute folgt, ist seine Position genauer festgelegt als bei der sogenannten konventionellen Navigation. Diese Präzision ermöglicht es, die Effizienz der Flüge zu optimieren. Das untenstehende Bild zeigt, dass die Flugbewegungen präziser sind, wenn das RNAV Verfahren angewendet wird.



Durch diese Navigationsmethode sind Ungenauigkeiten bei den tatsächlich geflogenen Flugrouten seltener, was - neben einer verbesserten Sicherheit der Flüge - auch ermöglicht, den Kerosinverbrauch und die Treibhausgasemissionen zu senken.

Die Problematik der Gemeinden Buschwiller, Hégenheim und Wentzwiller, die von Überflügen von Flugzeugen in der Startphase gewisser Abflugprozeduren besonders betroffen sind, wurde von der französischen Flugsicherung (SNA Nord-Est) untersucht. Die Ergebnisse dieser Untersuchungen zeigen, dass es bei sogenannten konventionellen Abflugprozeduren, welche sich nach Funkfeuern am Boden richten, nicht möglich ist, das Überfliegen dieser Gemeinden zu vermeiden. RNAV Abflugprozeduren würden es ermöglichen, die Streuung der Überflüge über diese drei betroffenen Gemeinden zu verringern.

Laut der durchgeführten Machbarkeitsstudien ist es möglich, solche Prozeduren für Abflüge in Richtung der Funkfeuer HOC, BASUD und LUMEL zu erstellen.

Ein Veröffentlichungsprojekt dieser Prozeduren wurde der Konsultativen Umweltkommission (CCE) vorgestellt und wird den Fluggesellschaften zur Beratung vorgelegt werden. Es wird auch Gegenstand einer Präsentation bei den anderen Beratungsgremien, der Fluglärmkommission und der ACNUSA, sein.

Quellen: Plan zur Lärmbekämpfung in der Umgebung des EuroAirport (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, PPBE), NAV CANADA



## Rückspiegel

### 19. Januar 2012: Schnupperpraktikum

Seit einigen Jahren bietet der EuroAirport interessierten jungen Menschen die Möglichkeit, die Arbeitswelt im Rahmen eines Schnupperpraktikums zu entdecken. Es handelt sich dabei um ein fünftägiges Eintauchen in die verschiedenen Abteilungen, sowohl in Bereichen mit direktem Kontakt zu den Passagieren wie am Informationsschalter oder den Vorfeld-Mitarbeitern als auch in Bereichen, die mit dem reibungslosen Funktionieren der Infrastrukturen befasst sind wie die Unterhaltsabteilung oder aber in bereichsübergreifenden Abteilungen wie dem Umweltdienst.

### Februar 2012: Programm zur Weiterentwicklung des Lärmessystems CIEMAS

Im Februar fanden mehrere interne technische Fachbesprechungen bezüglich des Programms zur Weiterentwicklung des Lärmessystems CIEMAS statt. Dank einer ganzen Reihe von Neuerungen soll das System noch zuverlässiger und wartungsärmer werden und dadurch den zukünftigen steigenden Anforderungen gewachsen sein. In diesem Rahmen wird mit der Erneuerung der Kommunikationsverbindungen zwischen den Stationen und der Zentrale begonnen. Ausserdem wurde beschlossen, die Messstation, die sich derzeit in Neuwiller befindet, neu zu platzieren. Das System wird mit einer mobilen Station, welche auf einem Anhänger installiert ist, ergänzt werden. Damit kann zukünftig noch besser auf Anforderungen von Anwohnergemeinden eingegangen werden. Über all diese Neuerungen informieren wir ausführlich in unseren nächsten Publikationen.

### 08. März 2012: Fluglärmkommission

Am 08. März 2012 wurde auf Wunsch der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft neben den Themen Verkehrsentwicklung und Südlandungen (ILS 33) die Studie zur Verlängerung der Ost-West-Piste am EuroAirport vorgestellt. In der Diskussion wurden vor allem die für eine Pistenverlängerung notwendigen schwerwiegenden Eingriffe in die Landschaft und die umfangreichen baulichen Massnahmen erörtert, die letztendlich zu einer negativen Beurteilung des Projektes geführt haben.

### 15. März 2012: Besichtigung der Hauptheizzentrale und der zentralen Wärmekraftkopplungsanlage

Infolge der abgeschlossenen Instandsetzung der Hauptheizzentrale organisierte die Abteilung Unterhalt/Ingenieurwesen für alle interessierten Mitarbeiter des EuroAirport eine Besichtigung der renovierten Anlage sowie der angrenzenden zentralen Wärmekraftkopplungsanlage. Dies ermöglichte einen Einblick in für die meisten Teilnehmer unbekannte Zonen der Plattform. Die Führung bot somit zum einen eine Veranschaulichung der durchgeführten Instandsetzungsarbeiten der Hauptheizzentrale, durch welche 7% Erdgas eingespart werden können und ermöglichte es zum anderen, die Funktionsweise dieser beiden Einrichtungen besser zu verstehen.

### 20. März 2012: Commission Consultative de l'Environnement

Frau Béatrice Lagarde, Unterpräfektin von Mulhouse, führte den Vorsitz der Sitzung vom 20. März 2012. Anlässlich dieser Sitzung stellte die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC zwei wichtige Projekte vor, mit denen den Erwartungen der Anwohner entsprochen werden soll, im Einklang mit den vom französischen Staat eingeleiteten Massnahmen im Rahmen des Plans zur Lärmbekämpfung in der Umgebung des Flughafens. Es handelt sich dabei um die Abänderung des Ministerialerlasses vom 10. September 2003 über die Einschränkungen des Flughafenbetriebs Basel-Mulhouse und das Veröffentlichungsprojekt der RNAV Abflugprozeduren auf Piste 15. Die Kommission sprach sich für die Abänderung des Ministerialerlasses aus.



Beim Lesen des Rückspiegels dieses ersten Quartals werden Sie feststellen, dass die vielen Massnahmen, die mit einigen der Ereignisse dieser Monate verbunden sind, bedeutsame Fortschritte im Umwelt-Bereich versprechen.

So stellte beispielsweise die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC der Konsultativen Umweltkommission (CCE) im März das Veröffentlichungsprojekt der RNAV Abflugrouten vor, welches – im Rahmen der Weiterführung des Plans zur Lärmbekämpfung in der Umgebung – ermöglichen wird, die Streuung der Flugbahnen bei Abflügen in Richtung Süden zu reduzieren.

Des Weiteren hat die DGAC ein Projekt zur Abänderung des derzeitigen Ministerialerlasses vorgelegt. Die Abänderung ermöglicht sowohl eine bessere Kontrolle über das Einhalten der Flugbahnen, indem eine obligatorisch zu überfliegende Zone definiert wird, als auch eine Präzisierung des Bezugsrahmens im Hinblick auf die zeitlichen Einschränkungen des Flugbetriebs, um so eventuelle Regelverstöße in unzweifelhafter Weise überprüfen zu können. Diese Massnahmen, welche von der CCE angenommen wurden, werden in unseren nächsten Publikationen näher thematisiert werden.

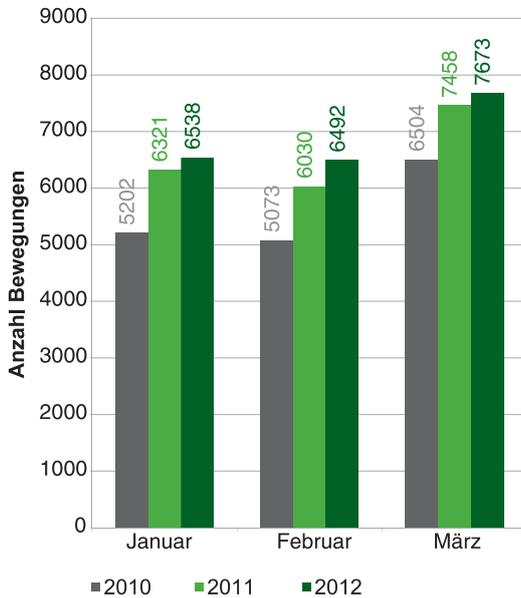
Die französische Gesetzgebung hat eine für die Anwohner vorteilhafte Entwicklung durchgemacht, die Höhe der Entschädigungsgrenze für die Beiträge zu Lärmschutzmassnahmen steigt von 80% auf 100%. Der Flughafen Basel-Mulhouse hat beschlossen, diesem Entscheid zu folgen.

Ich freue mich über diese Massnahmen, die eine grössere Genauigkeit gewährleisten und vorteilhaft für die Anwohner des Flughafens sind. Kleine Schritte für grosse Fortschritte!

Vincent Devauchelle  
Stellvertretender Direktor



## Bewegungen pro Monat



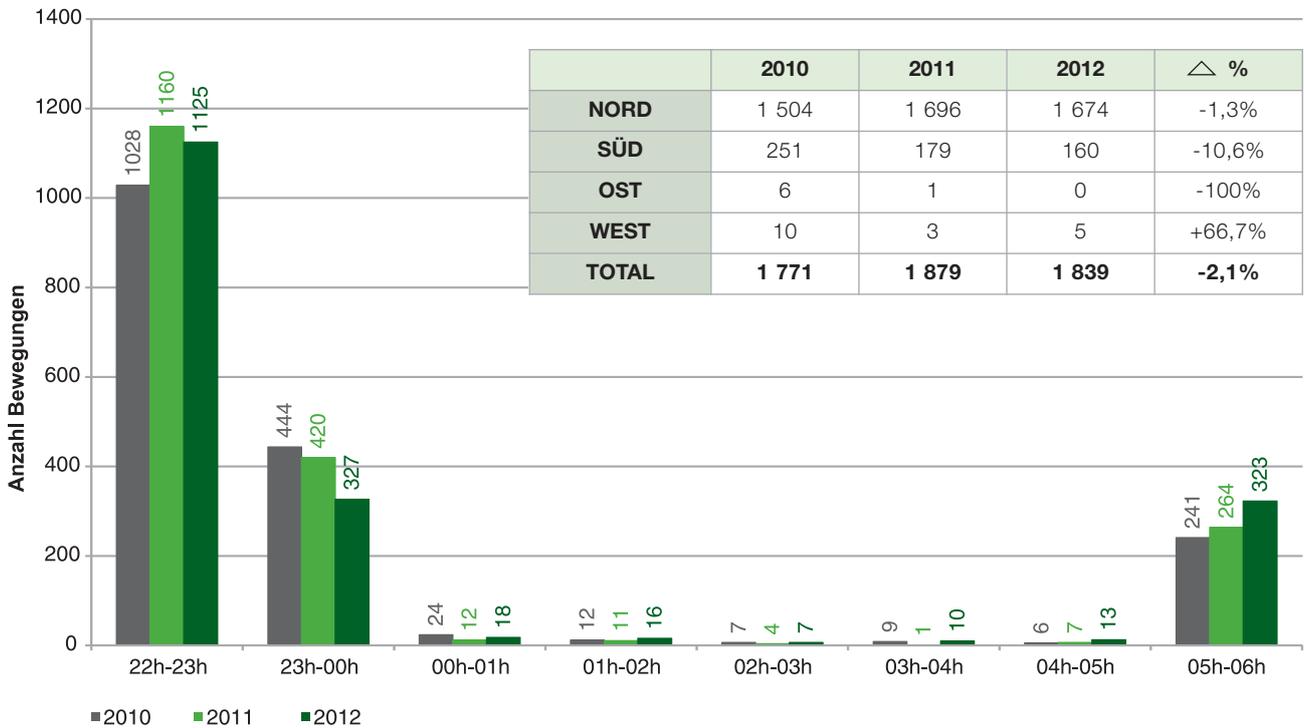
## Bewegungen im Detail

		2010	2011	2012			
Abflüge	Standard Instrumental Departure (SID)	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) mit Startprozedur		6 967	7 824	7 855	75,9%
	Omnidirectionnel	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) ohne Prozedur		225	250	439	4,2%
	Visual Flight Rules (VFR)	Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)		1 187	1 823	2 060	19,9%
	<b>TOTAL ABFLÜGE</b>		<b>8 379</b>	<b>9 897</b>	<b>10 354</b>	<b>100%</b>	
Landungen	ILS 15 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 15		6 427	7 398	7 505	72,4%
	Piste 15 - (VFR)			951	1 365	1 615	15,6%
	ILS 33 - (IFR)	Instrumental Landing System (ILS) - Piste 33		733	687	794	7,7%
	Piste 33 - (VFR)			93	202	246	2,4%
	MVI - (IFR)	Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks		-	-	-	-
	Piste 08 - (IFR)			0	0	0	0,0%
	Piste 08 - (VFR)			21	12	15	0,1%
	Piste 26 - (IFR)			54	15	32	0,3%
	Piste 26 - (VFR)			121	233	158	1,5%
<b>TOTAL LANDUNGEN</b>		<b>8 400</b>	<b>9 912</b>	<b>10 365</b>	<b>100%</b>		
<b>TOTAL BEWEGUNGEN</b>		<b>16 779</b>	<b>19 809</b>	<b>20 719</b>	-		
<b>Touch and Go (= 1 Landung + 1 Abflug)</b>		309	501	589	-		
<b>Overshoot (= 1 Landung + 1 Abflug)</b>		50	147	177	-		

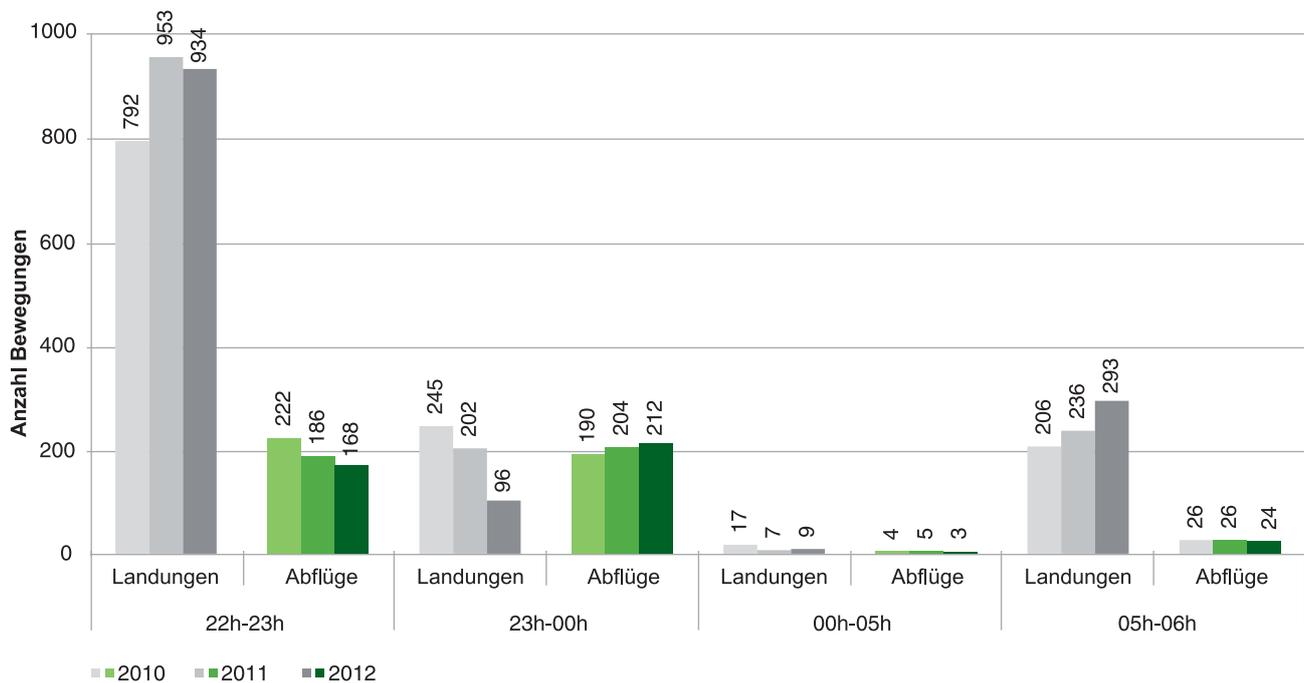
Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR



### Nachtflugbewegungen (22h-06h)

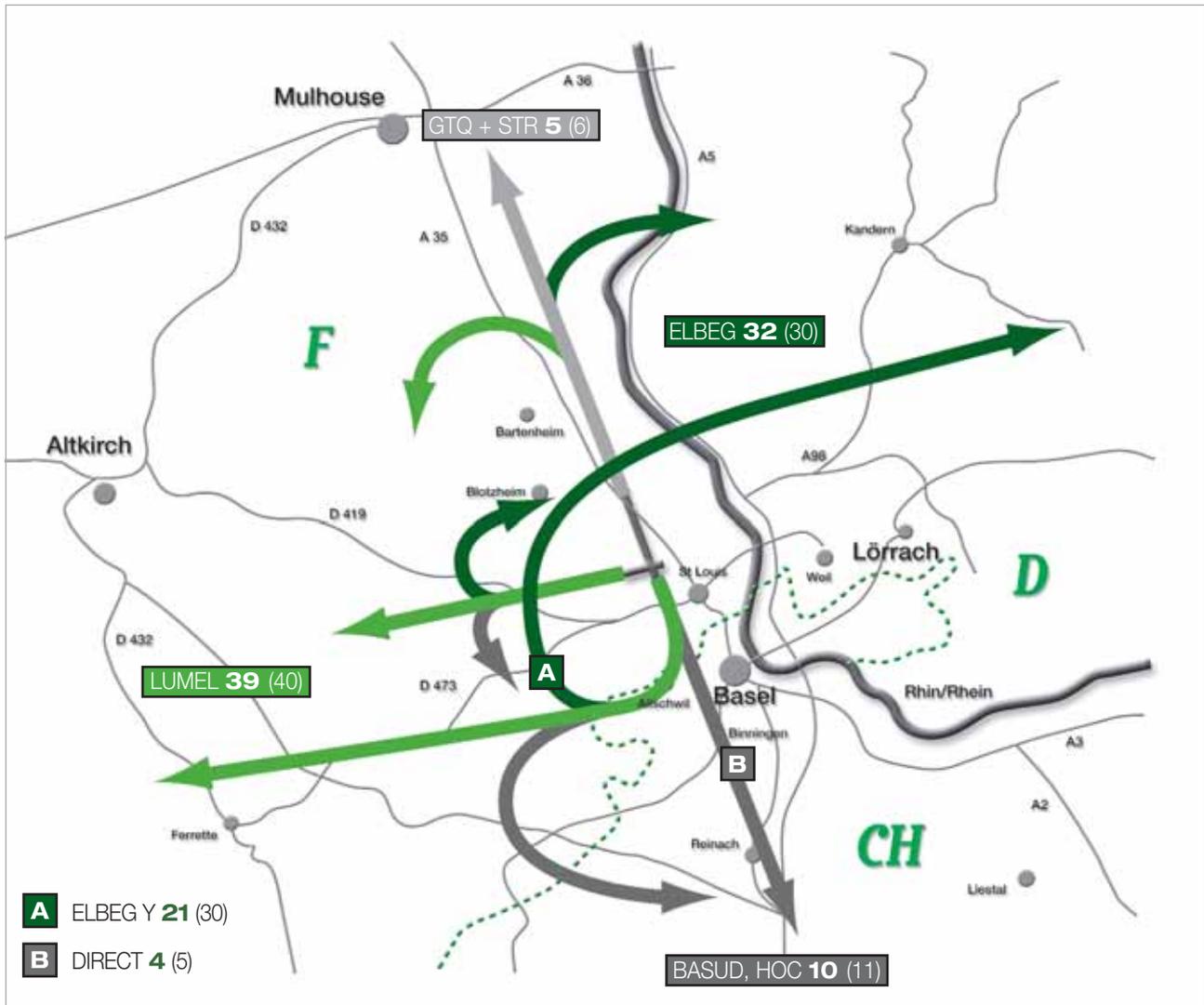


### Landungen und Abflüge während der Nacht (22h-06h)





## Abflüge pro Tag



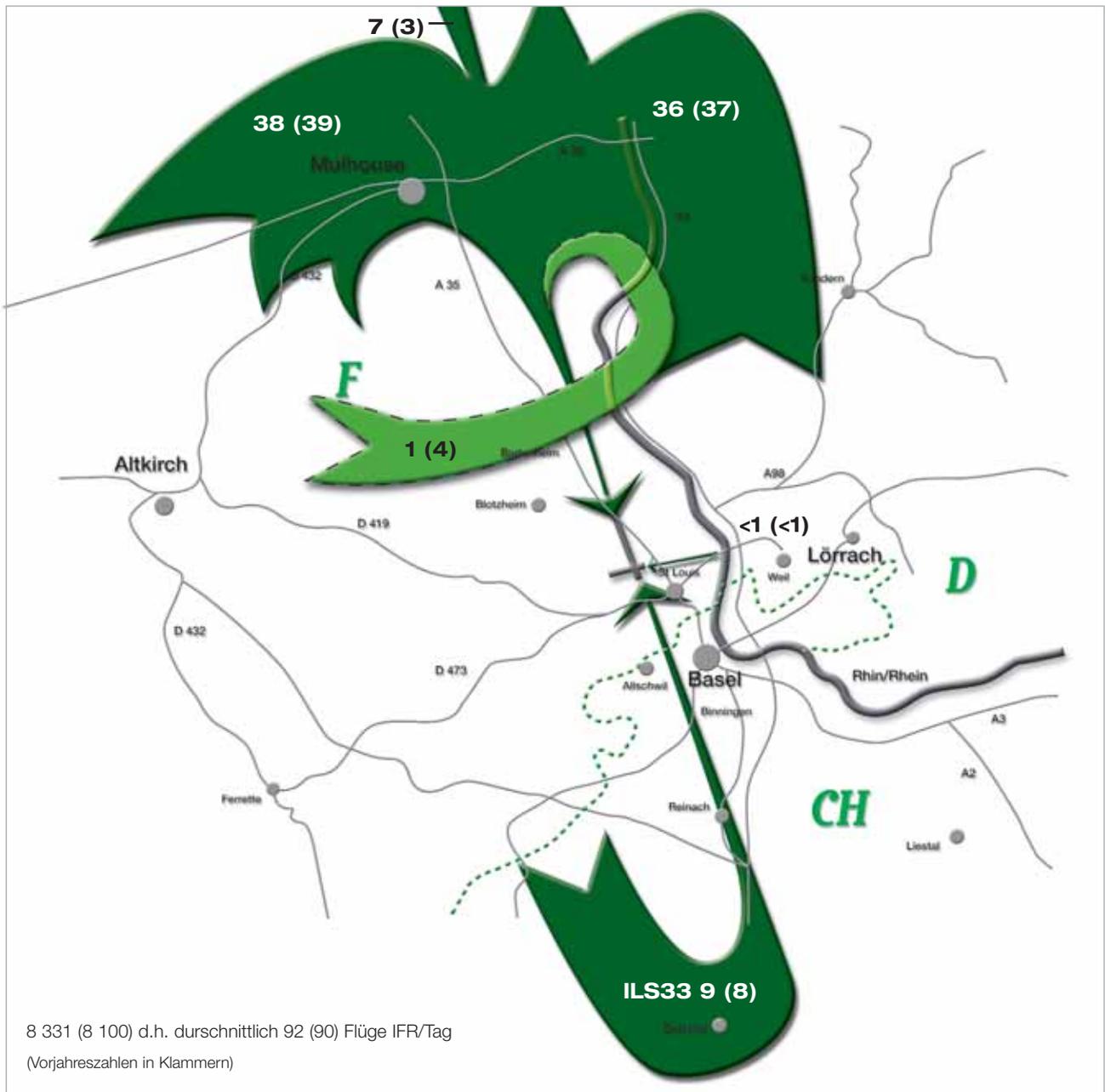
Total der Abflüge mit einer Standardprozedur (SID) 7 855 (7 824) d.h. durchschnittlich 86 (87) IFR/Tag  
 (Vorjahreszahlen in Klammern)

## Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2010	2011	2012	
SID	GTQ + STR	464	503	456
	ELBEG	2 281	2 727	2 904
	davon ELBEG Y	1 548	1 956	1 944
	BASUD, HOC	838	962	940
	davon Direct	363	409	393
	LUMEL	3 384	3 632	3 555
Omnidirectionnel	225	250	439	
<b>TOTAL</b>	<b>7 192</b>	<b>8 074</b>	<b>8 294</b>	



## Landungen pro Tag



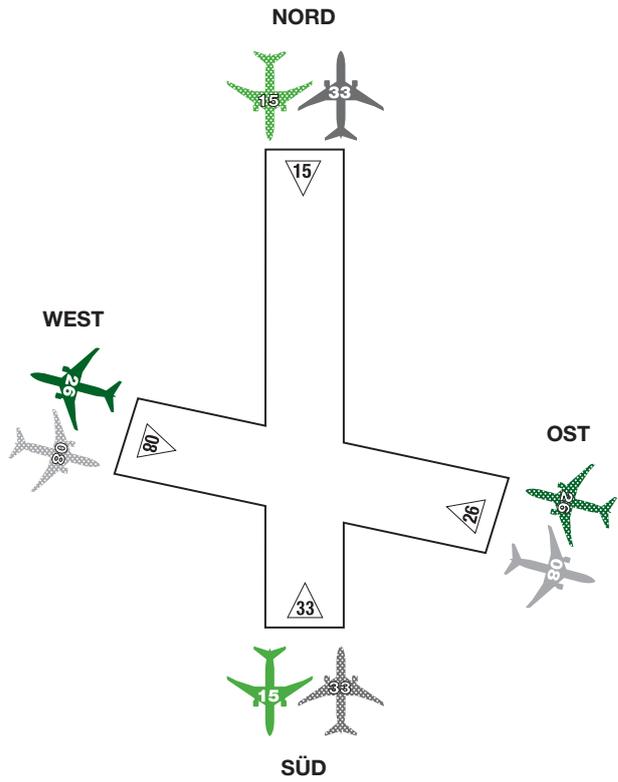
## Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2010	2011	2012
Piste 08	0	0	0
Piste 15	6 426	7 398	7 505
Piste 26	54	15	32
Piste 33	733	687	794
ILS 33 in %	10,2%	8,5%	9,5%
<b>TOTAL</b>	<b>7 213</b>	<b>8 100</b>	<b>8 331</b>

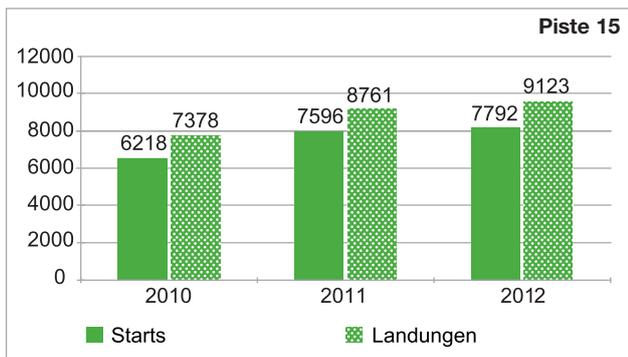


## Pistenbenutzung

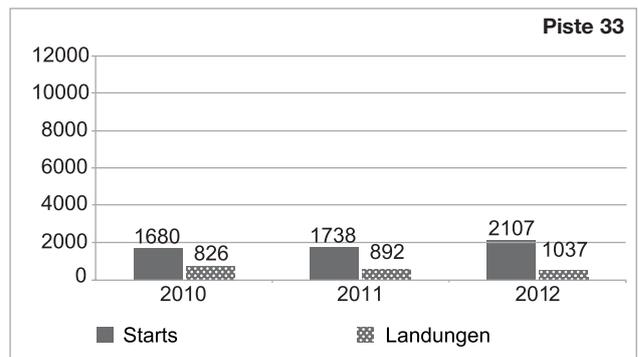
		TOTAL	davon IFR	% IFR
Abflüge	Piste 15	7 792	6 043	72,9%
	Piste 33	2 107	1 853	22,3%
	Piste 26	448	398	4,8%
	Piste 08	7	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>10 354</b>	<b>8 294</b>	<b>100%</b>
Landungen	Piste 15	9 123	7 505	90,1%
	Piste 33	1 037	794	9,5%
	Piste 26	190	32	0,4%
	Piste 08	15	0	0,0%
	<b>TOTAL</b>	<b>10 365</b>	<b>8 331</b>	<b>100%</b>
<b>TOTAL BEWEGUNGEN</b>		<b>20 719</b>	<b>16 625</b>	



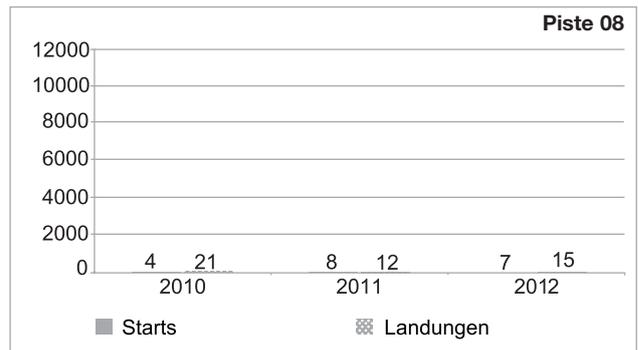
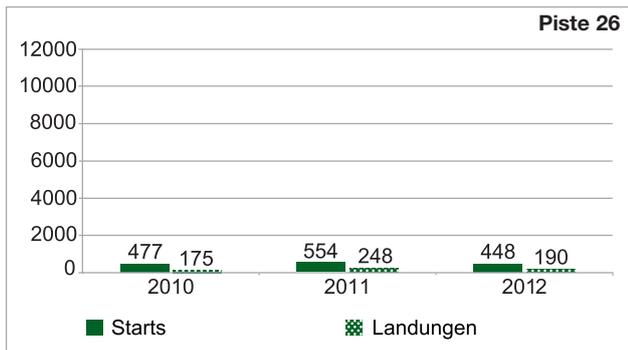
## Pistenbenutzung



Nombre de mouvements



Nombre de mouvements





## 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> / 100%						<b>Binningen</b> / 99,9%					
Lmax 70-75 dB	6	573	166	30	0	6	2	538	164	32	1	6
Lmax 75-80 dB	2	225	28	7	0	4	1	121	13	1	0	6
Lmax 80-85 dB	0	9	1	0	0	0	0	6	1	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Allschwil</b> / 98,9%						<b>Neuwiler</b> / 99,1%					
Lmax 70-75 dB	143	1589	561	7	2	1	8	63	20	2	0	0
Lmax 75-80 dB	88	896	284	5	0	0	1	19	0	0	0	0
Lmax 80-85 dB	2	27	8	2	0	0	1	18	2	1	0	0
Lmax 85-90 dB	0	6	3	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	<b>Hésingue</b> / 99,6%						<b>Blotzheim</b> / 95,6%					
Lmax 70-75 dB	119	971	306	8	2	3	17	246	83	4	23	0
Lmax 75-80 dB	171	2229	742	11	0	2	0	31	36	2	0	0
Lmax 80-85 dB	37	437	69	4	1	0	0	6	1	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	18	7	1	0	0	0	2	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	<b>Bartenheim</b> / 100%						<b>Efringen-Kirchen</b> / 100%					
Lmax 70-75 dB	66	639	189	34	154	1	0	5	7	1	0	0
Lmax 75-80 dB	1	68	13	4	25	0	0	1	0	0	0	0
Lmax 80-85 dB	0	6	2	1	1	0	0	1	0	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

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

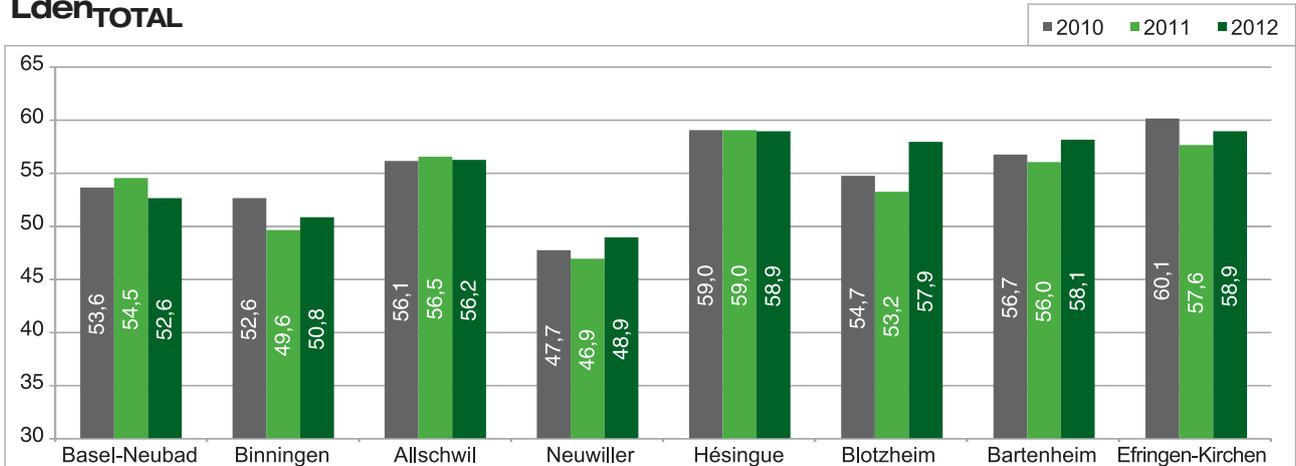
**L<sub>max</sub>**: maximaler Schallpegel gemessen während eines Überflugs.

**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.



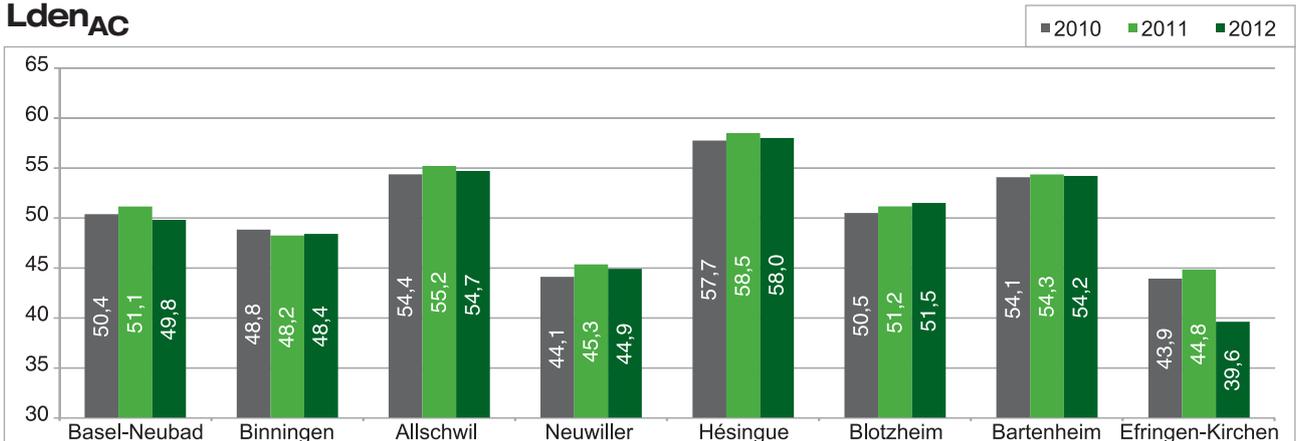
## Lärmbelastung

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



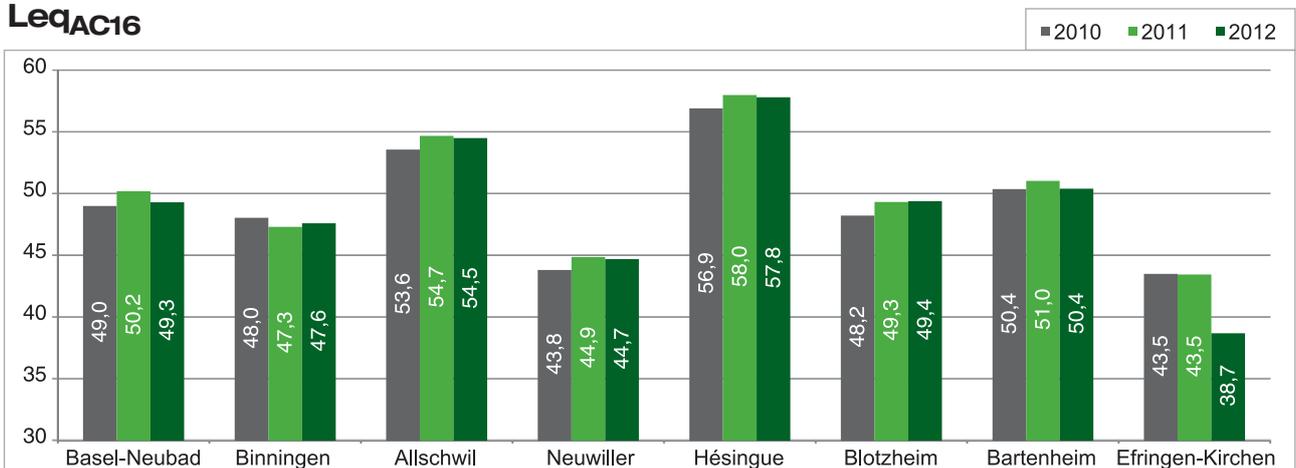
**Lden<sub>TOTAL</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm), deren Spitzenmesspegel mindestens 55 dB(A) erreicht hat. Dabei wird der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 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>

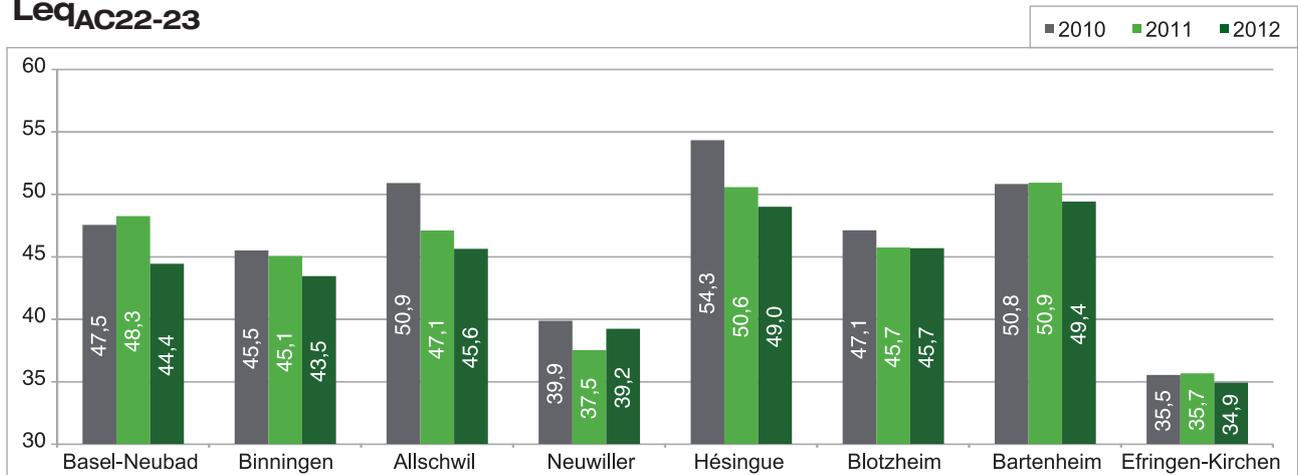


**Leq<sub>AC16</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 06h00 bis 22h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat.



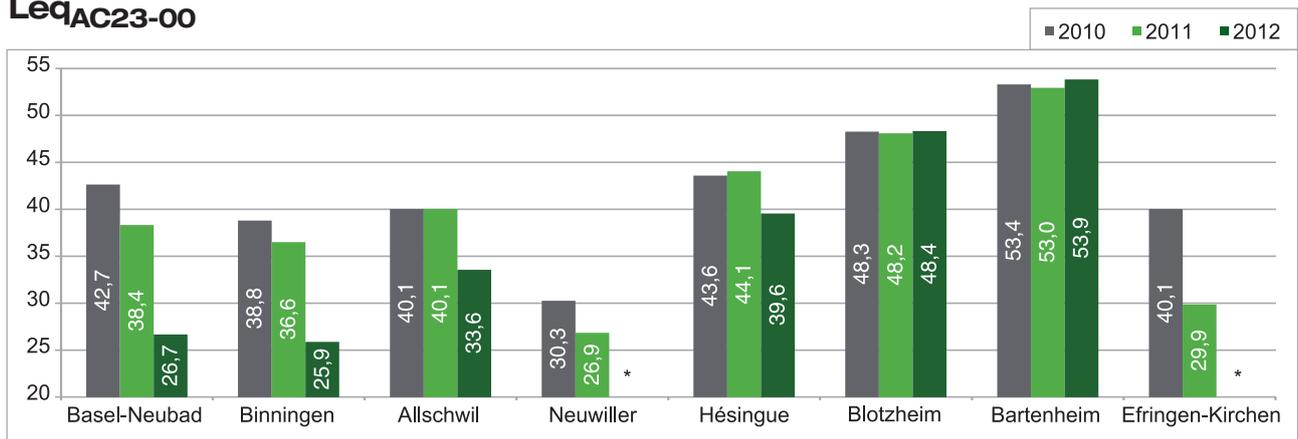
## Nachtfluglärm

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



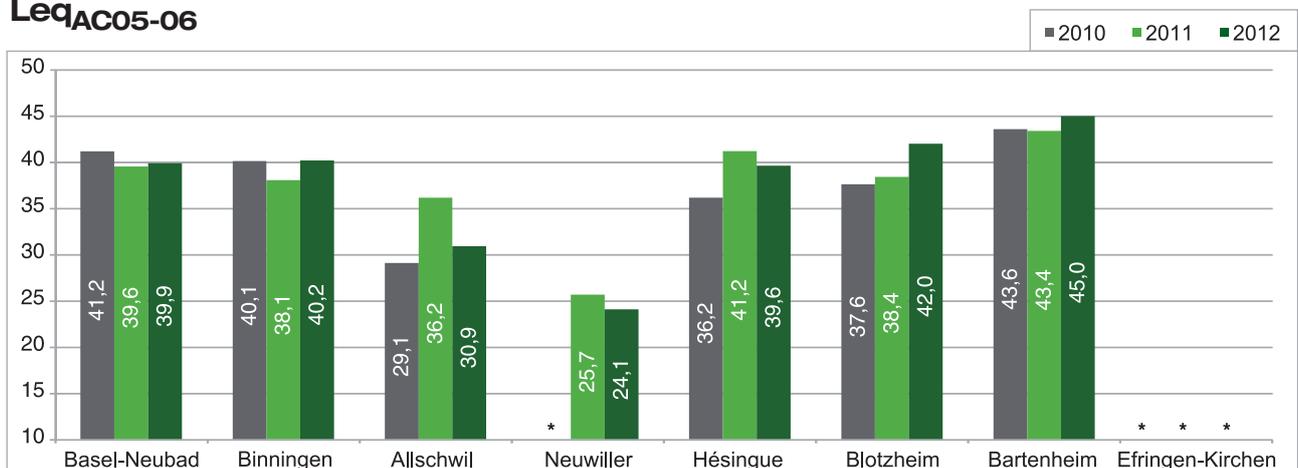
**Leq<sub>AC22-23</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 22h00 bis 23h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte erste Nachtstunde).

### 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>

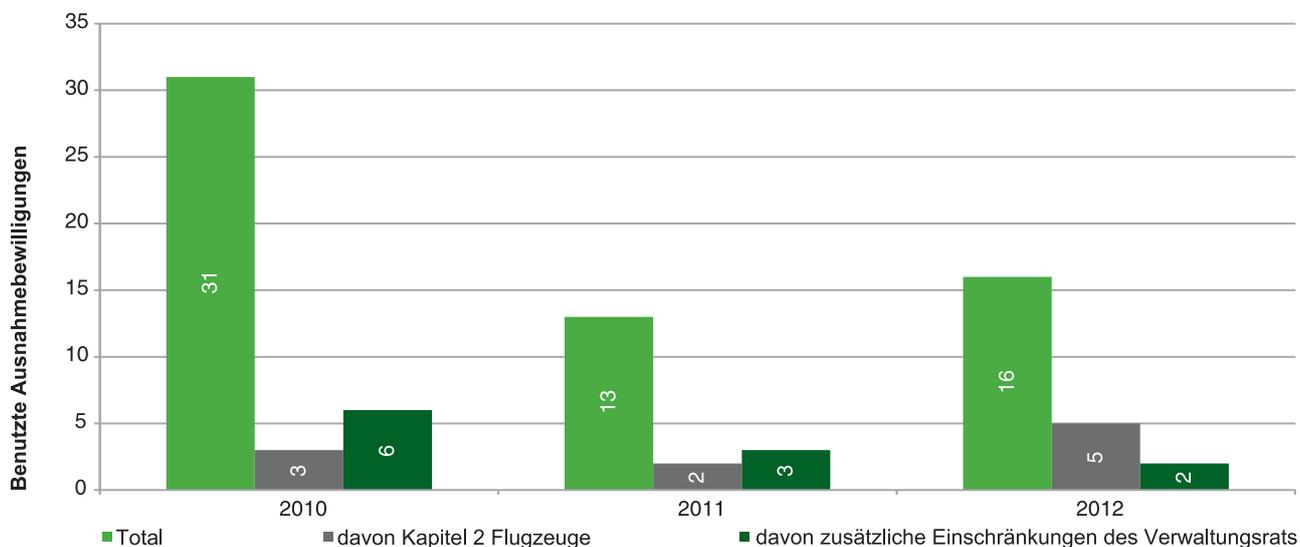


**Leq<sub>AC05-06</sub>** : äquivalenter Dauerschallpegelwert jener Fluglärmereignisse, deren Spitzenmesspegel zwischen 05h00 bis 06h00 mindestens 55 dB(A) erreicht hat (sogenannte letzte Nachtstunde).

\* 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 nachts- und tagsüber, Start- und Landeverbot, ausser bei Ausnahmebewilligungen durch die Zivilluftfahrtbehörden.

Insgesamt wurden in diesem Quartal 41 Ausnahmebewilligungen beantragt. Davon wurden 15 (37%) abgelehnt und 10 (24%) nicht benutzt.

## Regelverstösse

Datum des Ereignisses	Fluggesellschaften	Flugzeugtyp	Typ des Verstosses	Geldstrafe	Anzahl Beschwerden
<b>2012</b> 05/02/2012					2
09/02/2012					1
23/02/2012		In Bearbeitung			4
08/03/2012					2
26/03/2012					2
<b>2011</b> 04/01/2011	LUFTHANSA	CRJ7	G	10 000 €	0
15/01/2011	AVCON JET	GLF5	E	6 000 €	0
17/01/2011	GRENZBACH MASCHINENBAU	BE90	G	3 000 €	1
20/01/2011	AIR ALGERIE	B737-800	G	5 000 €	2
24/01/2011	RUSLAN INTERNATIONAL	AN124	D	6 000 €	6
25/01/2011	RUSLAN INTERNATIONAL	AN124	G	6 000 €	5
05/03/2011	SOUTHERN AIR	B747-200	G	6 000 €	11
11/03/2011	FEDEX	A310	C	4 000 €	3
27/03/2011	SOUTHERN AIR	B747-200	G	nicht erteilt	17
<b>2010</b> 12/01/2010	FAI. RENT A JET	F900	G	4 500 €	0
24/01/2010	LONDON EXECUTIVE	BE20	G	3 000 €	0
09/03/2010	VOLGA - DNEP	AN124	D	9 000 €	0

Typ des Verstosses

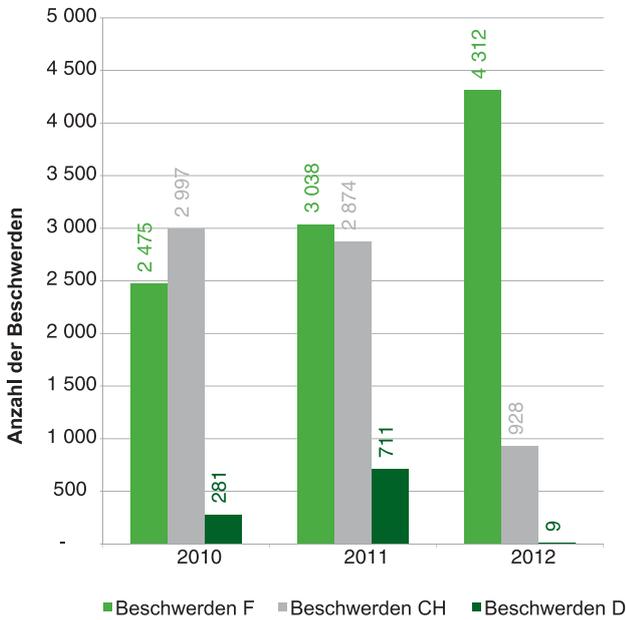
- A Landung und Abflug der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
- B Landung zwischen 00h00 und 05h00
- C Abflug zwischen 00h00 und 06h00
- D Landung und Abflug der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
- E Landung und Abflug der Flugzeuge des allgemeine Luftfahrt zwischen 22h00 und 00h00

- F Motoren-Tests ausserhalb des Silencers
- G Verstoss gegen die Standard-Prozeduren bei IFR-Flugbewegungen

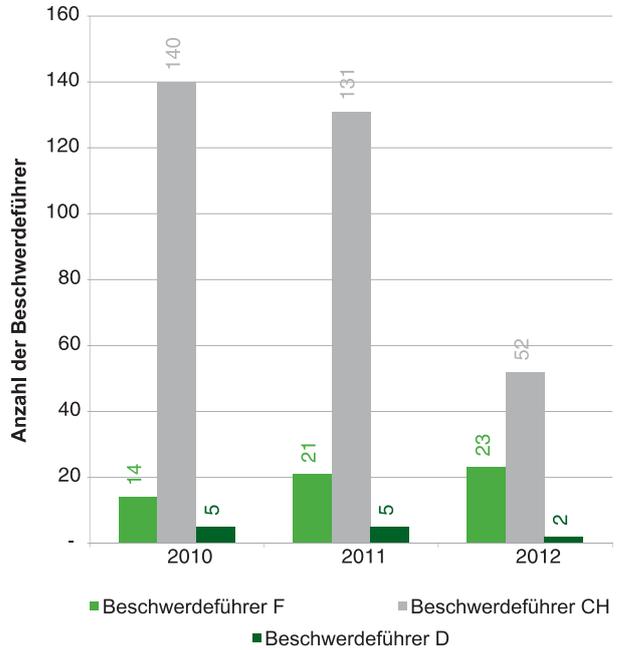
Die erkannten Verstösse werden von der französischen Flugsicherungsbehörde DGAC an die zuständige französische Behörde ACNUSA gemeldet, welche Sanktionen aussprechen kann. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite [www.acnusa.fr](http://www.acnusa.fr).



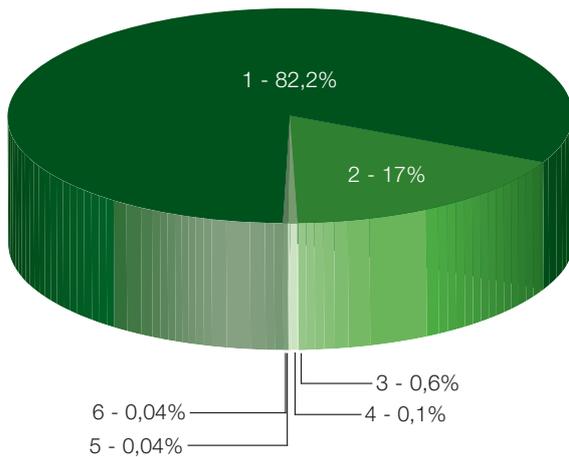
### Beschwerden pro Land



### Beschwerdeführer pro Land



### Beschwerdeursachen



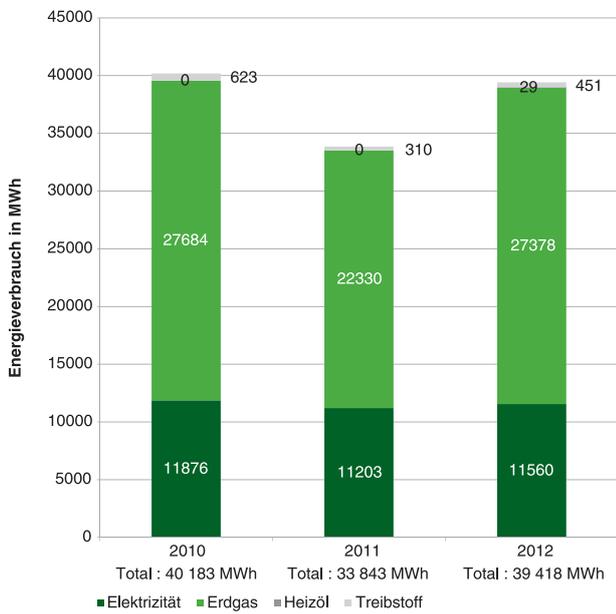
- 1 - Zu tiefer/zu lauter Überflug
- 2 - Südlandungen (ILS 33)
- 3 - Nachtflug (Verkehr zwischen 22h00-06h00)
- 4 - Triebwerktest
- 5 - Frachtflug
- 6 - Allgemeine Reklamationen (nicht spezifisch und anonym)

### Zählweise der Beschwerden

Sämtliche 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.

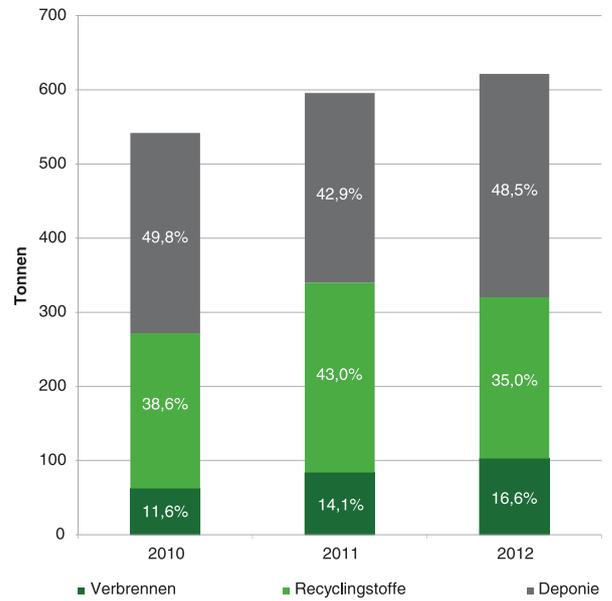


## Energieverbrauch



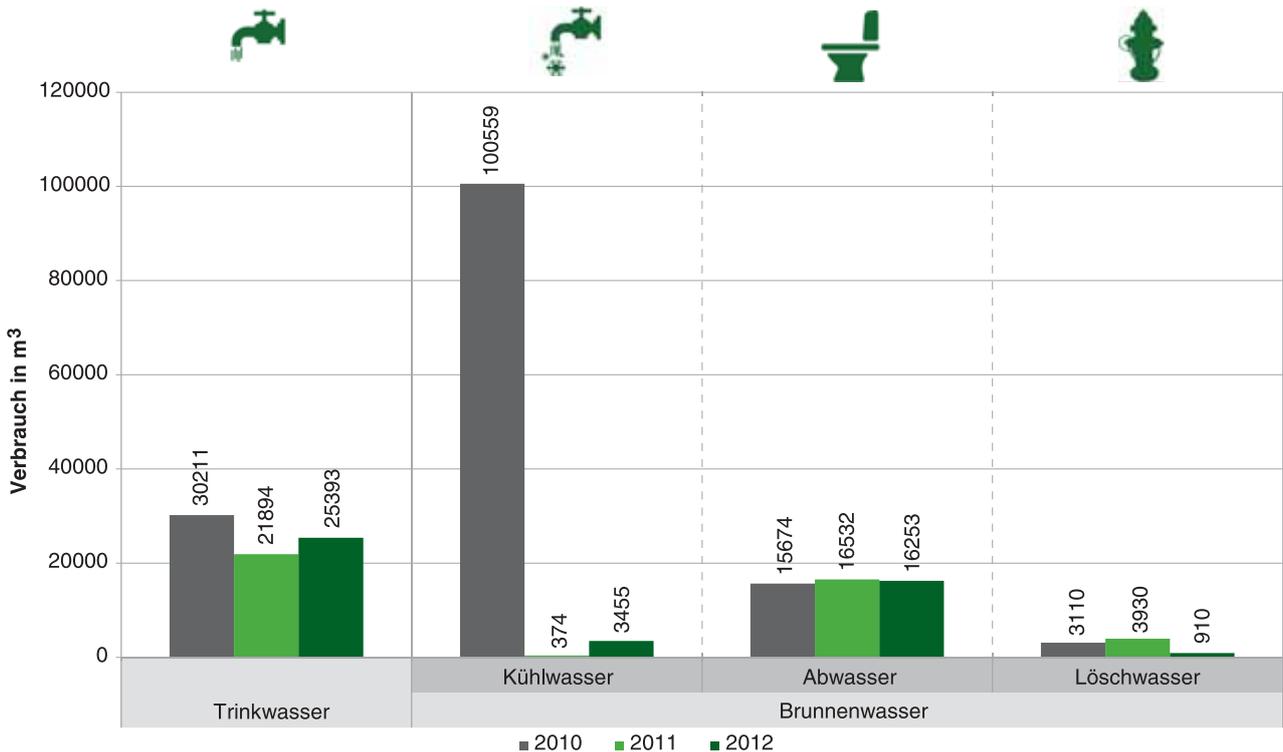
Vier verschiedene Energieträger stellen die am Flughafen benötigte Energie zur Verfügung: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Graphik zeigt den Verbrauch der von der Flughafendirektion bereitgestellten und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hier nicht enthalten.

## Abfallmanagement



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

## Wasserbewirtschaftung





## Entwicklung der Beiträge zu Lärmschutzmassnahmen

Der Lärmschutzplan (PGS – Plan de Gêne Sonore) von Basel-Mulhouse wurde 2008 revidiert. Er betrifft die Gemeinden Sierentz, Bartenheim, Saint Louis, Blotzheim, Héisingue und Hégenheim und kann im jeweiligen Rathaus eingesehen werden. Jeder Anwohner, der eine anspruchsberechtigte Wohnung im durch den PGS bestimmten Umkreis besitzt und ein vollständiges Dossier erstellt hat, kann Anspruch auf einen Beitrag zu Lärmschutzmassnahmen erheben; Geschäftsräumlichkeiten sowie Hotels sind jedoch nicht betroffen. Die finanzielle Beteiligung kann sich auf Lärmschutzarbeiten an der ganzen Wohnung oder einem Teil davon beziehen sowie auf Schulen, Krankenhäuser oder soziale Einrichtungen.

Die Höhe der Hilfe wird in Abhängigkeit von der Zone, in welcher sich die Liegenschaft befindet, und der Anzahl der Zimmer berechnet.

Jeder Anwohner kann einen schriftlichen Antrag auf einen Beitrag zu Lärmschutzmassnahmen an den Flughafen richten:

Aéroport de Bâle-Mulhouse  
Secrétariat Général  
BP 60120  
F – 680304 Saint Louis Cedex

### Die verschiedenen Phasen:

- Der Anwohner stellt einen schriftlichen Antrag.
- Der Flughafen empfängt Letzteren und prüft, ob der Antragsteller anspruchsberechtigt ist.
- Wenn dies zutrifft, wird ihm ein Dossier zugestellt und das Gesuchsverfahren beginnt.
- Der Anwohner muss sämtliche erforderlichen Angaben und Dokumente einreichen.
- Das Generalsekretariat überprüft das Dossier und stellt dem Antragsteller ein Ankündigungsschreiben bezüglich der akustischen Prüfung sowie eine Liste der zugelassenen Akustiker zu.
- Der Akustiker erstellt einen akustischen Rapport mit den empfohlenen Arbeiten; mit Hilfe dessen lässt der Anwohner einen Kostenvoranschlag für die Arbeiten erstellen.
- Der Anwohner legt den Kostenvoranschlag dem Flughafen vor. Sobald das Dossier vollständig ist, wird es von der Konsultativen Kommission für die Finanzhilfen zugunsten der Anwohner (CCAR – Commission Consultative d'Aide aux Riverains) geprüft.
- Wenn die CCAR ihre Zustimmung erteilt, kann der Anwohner die Arbeiten veranlassen.
- Schliesslich wird ihm bei der Bauabnahme, anlässlich der Kontrolle der ausgeführten Arbeiten durch den Flughafen, ein Scheck in Höhe der bewilligten Beiträge überreicht.



### Was sich ändert:

Ende 2011 wurde ein neues französisches Dekret publiziert. Demzufolge ist der Prozentsatz für die Übernahme von Lärmschutzarbeiten an den Wohnungen der anspruchsberechtigten Flughafenanwohner seit dem 24. Dezember 2011 bis zum 31. Dezember 2013 unter gewissen Bedingungen erhöht:

Bis heute belief sich Höhe der Beitragsleistungen im Allgemeinen auf 80% des Höchstbetrags, der in dem von einem Akustiker erstellten Kostenvoranschlag festgelegt ist. Heute belaufen sich die Beitragsleistungen auf 100% dieser Höchstgrenze, unter der Bedingung, dass der Antragsteller als Bauherr die Dienste eines Baumeisters in Anspruch nimmt. Ausserdem kann der Antragssteller, wenn er es wünscht, 20% der ihm zugeteilten Beitragssumme beziehen, um den zuständigen Unternehmen zu Beginn der Arbeiten eine Anzahlung zu überweisen.

Im Zuge des besonderen Status des EuroAirport als binationaler Flughafen stimmte der Verwaltungsrat des Flughafens über diese vorteilhafte Massnahme ab und beschloss, diese für die in Frankreich wohnhaften Anwohner eins zu eins umzusetzen.

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 Heinemann  
Céline Geiger  
Jean-Jacques Abecassis  
Sandra Jobski  
Manuela Witzig

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: Mai 2012  
Pflichtabgabe: 2007  
ISSN 1662-9310