

Umwelt Bulletin

1. Quartal 2014
Nummer 53



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.



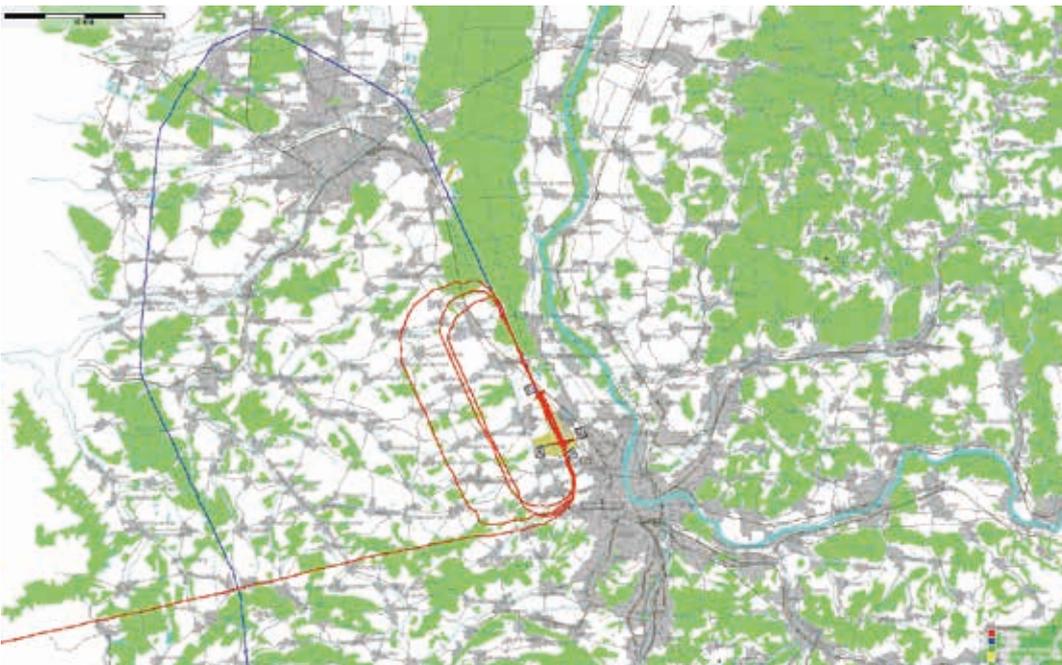
Testflüge für einen A350-900

Im Rahmen des für die Zertifizierung vorgeschriebenen Testprogramms erhielt die Gesellschaft Airbus die Bewilligung, am 28. und 29. Januar 2014 mit einem Airbus A350-900 eine Reihe von Testflügen am EuroAirport durchzuführen.



Testflüge sind Teil der obligatorischen Prüfungen für jedes neue Flugzeug. Sie werden vor der Kommerzialisierung auf verschiedenen Flughäfen und in verschiedenen Konstellationen durchgeführt, auch Flüge mit niedriger Flughöhe gehören zum Programm.

Die untenstehenden Radarspuren zeigen die verschiedenen Flugwege, die am 28. Januar 2014 realisiert wurden. Die blaue Spur entspricht der Ankunft des Flugzeugs, die roten Spuren den verschiedenen Testflügen.



Der Airbus A350-900 gehört zur neuen A350-Flugzeugfamilie und entspricht den zukünftigen Bedürfnissen der Luftfahrt. Dieses Flugzeug der neuen Generation ist leichter, verbraucht weniger Kerosin und produziert weniger CO₂-Emissionen.



Rückspiegel

20. Januar 2014: Gemeindeverbund

Der Gemeindeverbund hielt am 20. Januar 2014 eine Sitzung ab, um verschiedene Themen wie die Entwicklung der Flugbewegungen und der Fracht sowie die Anzahl Südlandungen und Direktstarts nach Süden zu erörtern. Ausserdem wurde auch die Lenkungswirkung durch Landegebühren und der Bahnanschluss besprochen.

29. Januar 2014: Testflüge für einen Airbus A350-900

Im Rahmen von vorgeschriebenen Testflügen erhielt die Gesellschaft Airbus die Erlaubnis, am EuroAirport eine Reihe von Starts und Landungen mit einem Airbus vom Typ A350-900 durchzuführen. Auf Seite 2 dieser Ausgabe finden Sie detailliertere Informationen zu diesem Thema.

März 2014: Schulungen für umweltbewusste Fahrweise

Im Anschluss an die Mobilitätswoche wurden dem Personal des Flughafens Basel-Mulhouse sechs Schulungstage für umweltbewusste Fahrweise angeboten (vgl. dazu Seite 15). Diese Schulungen bestanden jeweils sowohl aus theoretischen als auch aus praktischen Einheiten und ermöglichten den Teilnehmern, ihr Fahrverhalten zu verbessern und ihren Treibstoffverbrauch und somit ihre CO₂-Emissionen zu reduzieren.

März 2014: Halbjährlicher Besuch der Lärmmessstationen

Im Zuge der Empfehlungen der französischen Kontrollbehörde ACNUSA hat die Abteilung Umwelt in Zusammenarbeit mit der Abteilung Telekommunikationsdienst ihren halbjährlichen Besuch der Lärmmessstationen durchgeführt. Zweck dieses Rundgangs war es, den Zustand der Instrumente zu überprüfen, die Mikrofone zu kalibrieren und zu prüfen, ob die akustischen Verhältnisse seit der letzten Kontrolle gleich geblieben sind.

20. März 2014: Fluglärmkommission (FLK)

Die Mitglieder der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben sich am 20. März 2014 getroffen, um sich über die Entwicklung des Verkehrs und der gemessenen Schallpegel auszutauschen. Zu den besprochenen Punkten gehörten auch der Bericht der FLK über das Jahr 2013 sowie die Lärmmessstationen in Basel-Neubad und Neuallschwil.



Im Januar habe ich meine Stelle als Leiter des Departements „Zentrale Dienste und Risikomanagement“, zu dem die Abteilung Umwelt nun gehört, angetreten. Mein Ziel ist es, die Bemühungen des EuroAirport in allen Umweltbereichen konsequent weiterzuführen und in diesem Sinne die Beziehungen und den Dialog mit den verschiedenen regionalen Akteuren zu intensivieren.

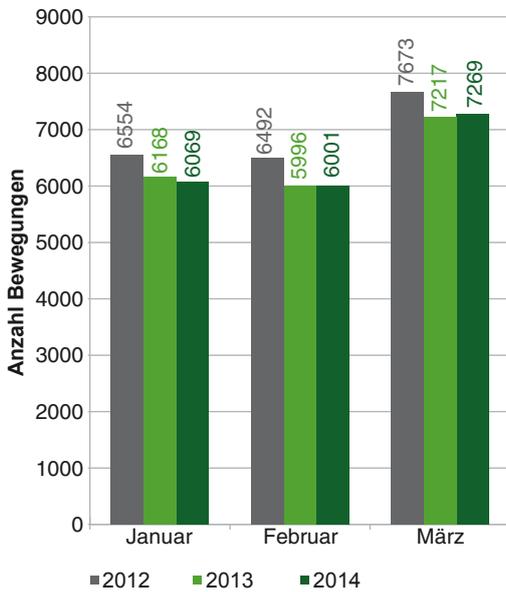
Das Management der natürlichen Ressourcen stellt eine grosse Herausforderung dar: Wir müssen lernen, klug einzukaufen und zu konsumieren und zugleich höchste Bau- und Herstellungsstandards anstreben. Die Schulungstage für umweltbewusste Fahrweise, welche unserem Personal im März angeboten wurden, leisten einen Beitrag zur Verbesserung dieses Ressourcenmanagements. Ausserdem wird die Modernisierung der Flugzeugflotten fortgeführt und die Hersteller setzen sich ihrerseits von der Konstruktion an für Flugzeuge ein, die aerodynamischer sind, weniger verbrauchen und weniger CO₂ emittieren, wie beispielsweise der A350.

Unsere Verantwortung in den Bereichen Umwelt, Gesellschaft und Wirtschaft verpflichtet uns, effizient zu sein, unsere Risiken unter Kontrolle zu haben und unsere Leistungen zu verbessern. Ein ausgewogenes Verhältnis zwischen diesen verschiedenen Bereichen wird uns ermöglichen, das Wachstum des Flughafens in nachhaltiger und transparenter Weise zu begleiten.

Frédéric Paul
Leiter Zentrale Dienste
und Risikomanagement



Bewegungen pro Monat



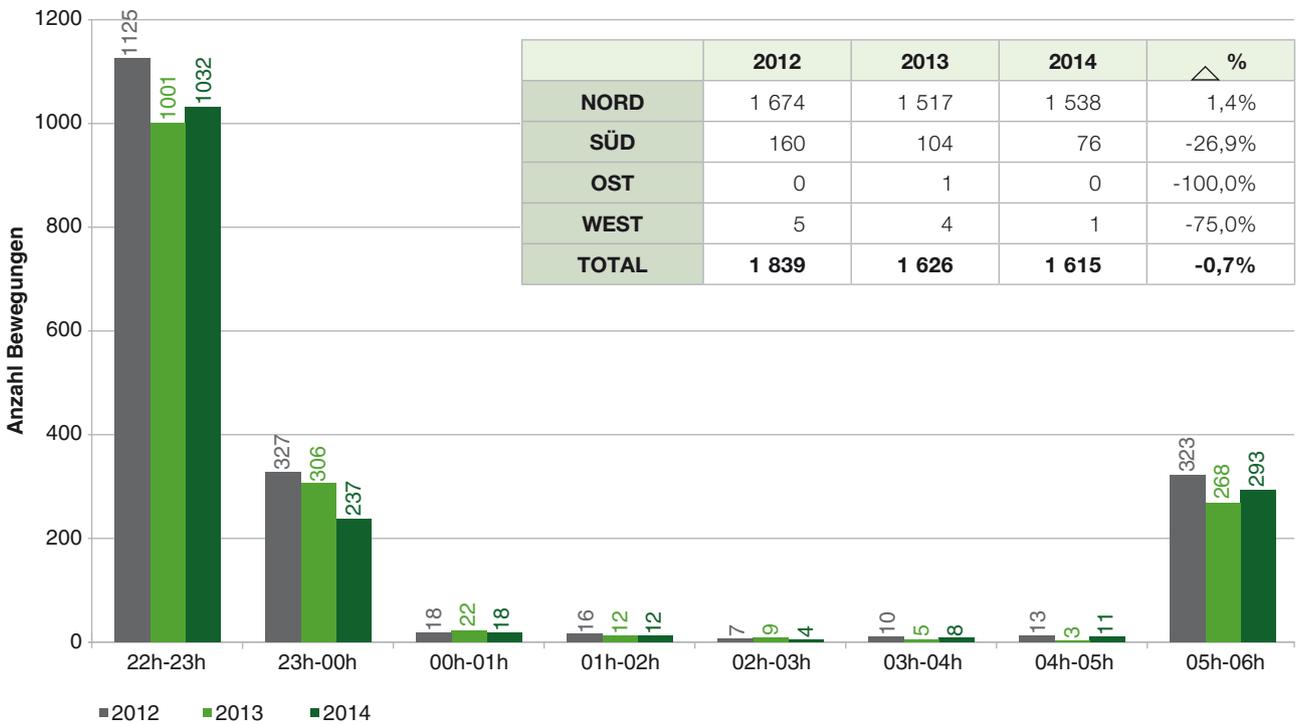
Bewegungen im Detail

			2012	2013	2014	
Abflüge	Standard Instrumental Departure (SID)	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) mit Startprozedur	7 855	7 714	7 872	81,4%
	Omnidirectionnel	Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) ohne Prozedur	439	199	251	2,6%
	Visual Flight Rules (VFR)	Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge)	2 060	1 773	1 544	16,0%
	TOTAL ABFLÜGE			10 354	9 686	9 667
Landungen	ILS 15 - (IFR)	Instrument Landing System (ILS) - Piste 15	7 505	7 396	7 942	81,9%
	Piste 15 - (VFR)		1 615	1 411	1 248	12,9%
	ILS 33 - (IFR)	Instrument Landing System (ILS) - Piste 33	794	483	144	1,5%
	Piste 33 - (VFR)		246	181	88	0,9%
	MVI - (IFR)	Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks	-	-	-	-
	Piste 08 - (IFR)		-	-	-	-
	Piste 08 - (VFR)		15	0	1	0,01%
	Piste 26 - (IFR)		32	40	29	0,3%
	Piste 26 - (VFR)		158	186	220	2,3%
	TOTAL LANDUNGEN			10 365	9 695	9 672
TOTAL BEWEGUNGEN			20 719	19 381	19 339	-
Touch and Go (= 1 Landung + 1 Start)			589	699	359	-
Overshoot (= 1 Landung + 1 Start)			177	96	95	-

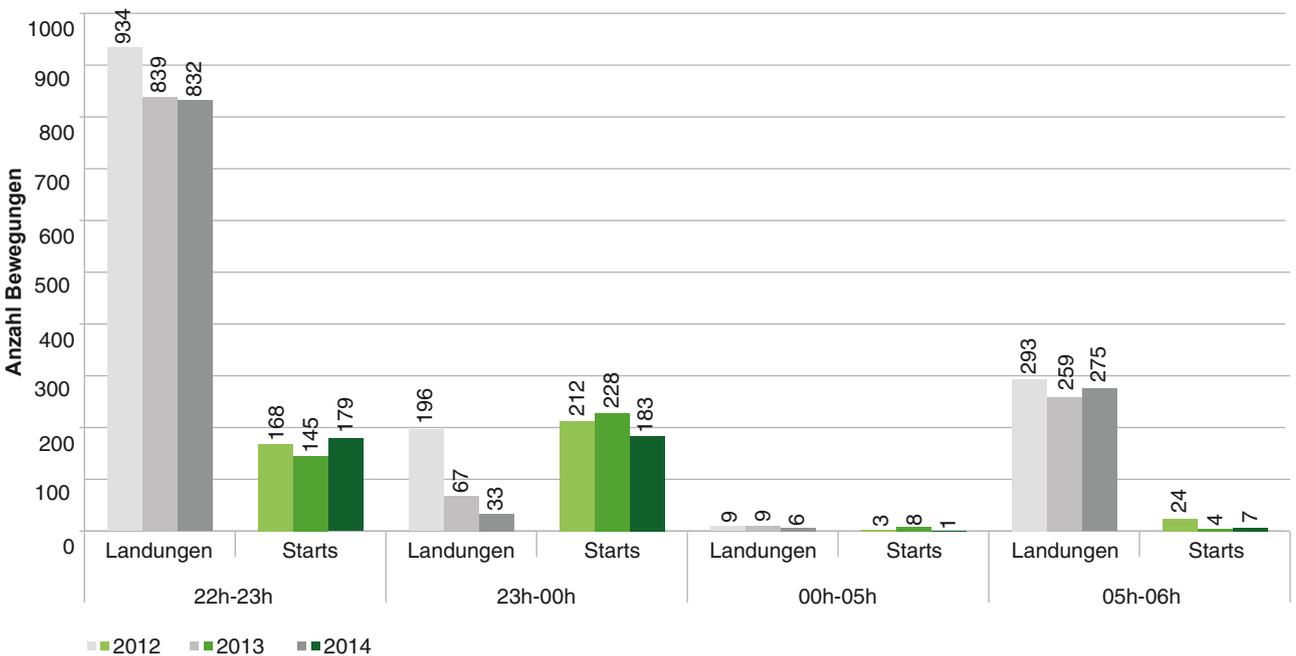
Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR



Nachtflugbewegungen (22h-06h)

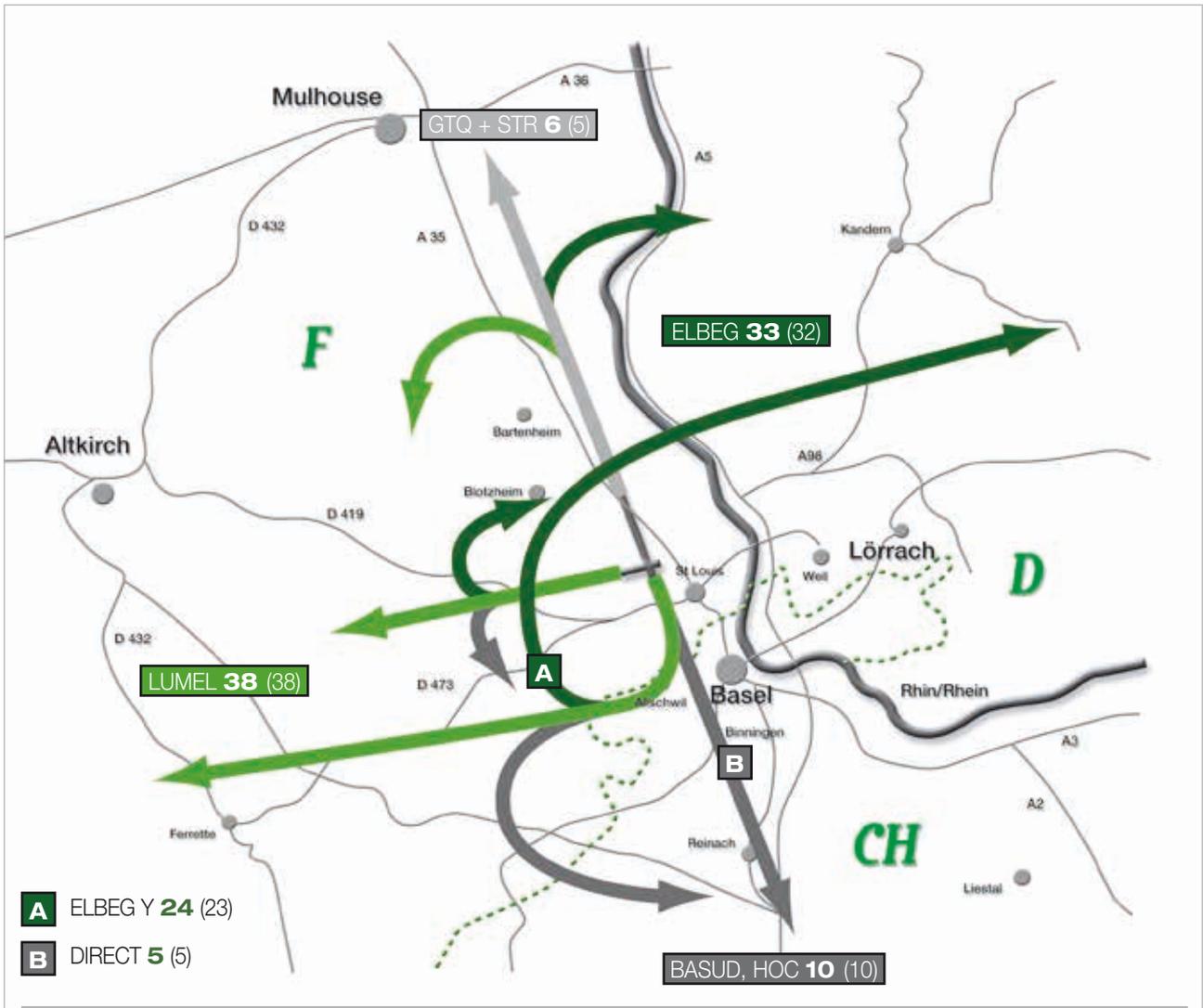


Aufteilung der Nachtflugbewegungen während der Nachtstunden IFR (22h-06h)





Abflüge pro Tag



- A** ELBEG Y 24 (23)
- B** DIRECT 5 (5)

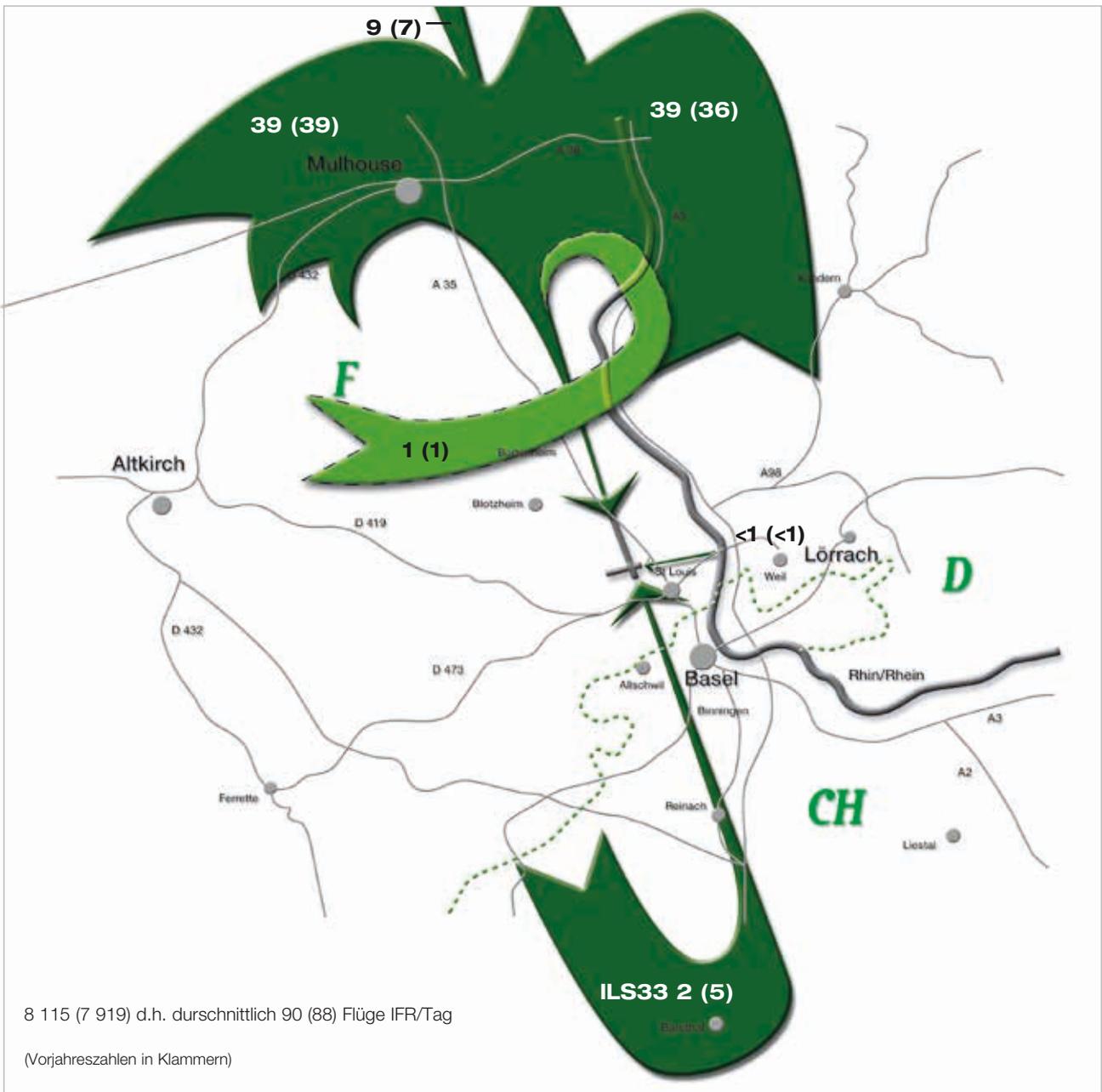
Total der Abflüge mit einer Standardprozedur (SID) 7 872 (7 714) d.h. durchschnittlich 87 (86) IFR/Tag
(Vorjahreszahlen in Klammern)

Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2012	2013	2014	
SID	GTQ + STR	456	453	573
	ELBEG	2 904	2 913	2 934
	davon ELBEG Y	1 944	2 027	2 148
	BASUD, HOC	940	943	916
	davon Direct	393	432	490
	LUMEL	3 555	3 405	3 449
Omnidirectionnel	439	199	251	
TOTAL	8 294	7 913	8 123	



Landungen pro Tag



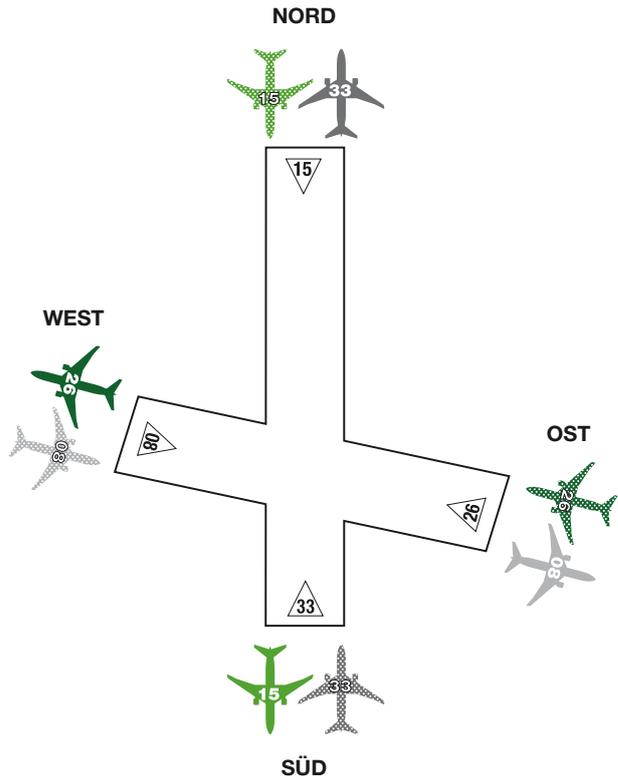
Landungen mit Instrumenten-Flug-Regeln

	2012	2013	2014
Piste 08	0	0	0
Piste 15	7 505	7 396	7 942
Piste 26	32	40	29
Piste 33	794	483	144
ILS 33 in %	9,5%	6,1%	1,8%
TOTAL	8 331	7 919	8 115

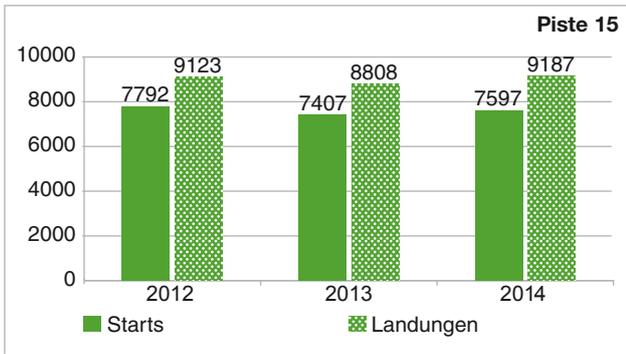


Pistenbenutzung

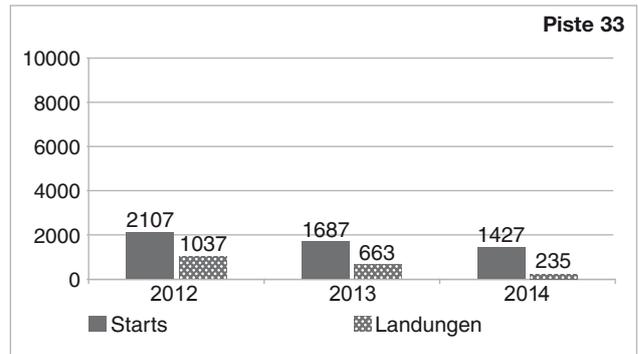
		TOTAL	davon IFR	% IFR
Starts	Piste 15	7 597	6 200	76,3%
	Piste 33	1 427	1 335	16,4%
	Piste 26	640	588	7,2%
	Piste 08	3	0	0,0%
	TOTAL	9 667	8 123	100%
Landungen	Piste 15	9 187	7 942	97,9%
	Piste 33	235	144	1,8%
	Piste 26	249	29	0,4%
	Piste 08	1	0	0,0%
	TOTAL	9 672	8 115	100%
TOTAL BEWEGUNGEN		19 339	16 238	



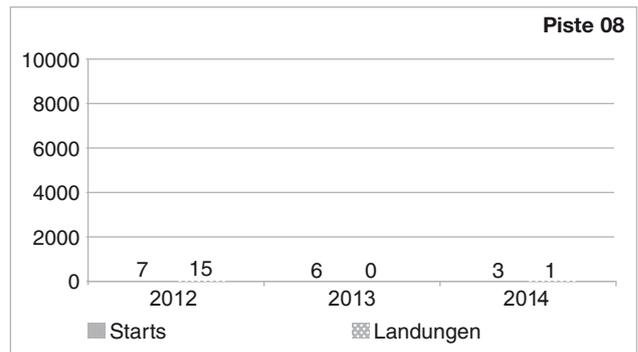
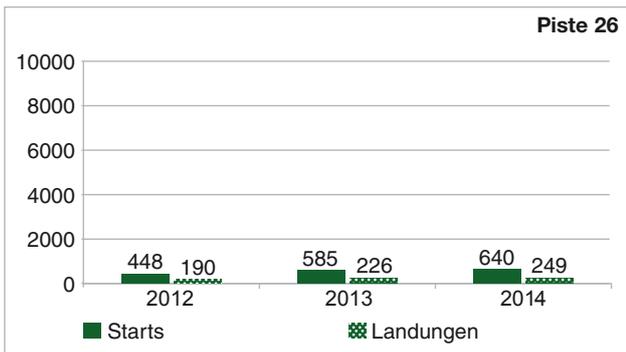
Pistenbenutzung



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 / 96,6%						Binningen / 99,7%					
Lmax 70-75 dB	15	373	51	0	2	0	3	256	38	0	2	0
Lmax 75-80 dB	2	317	26	0	0	0	0	258	21	1	0	0
Lmax 80-85 dB	0	6	2	1	0	0	0	2	0	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Allschwil / 99,7%						Buschwiller / 99,6%					
Lmax 70-75 dB	153	1 901	557	9	0	0	80	938	274	6	0	0
Lmax 75-80 dB	118	1 106	307	10	1	0	8	97	32	0	2	0
Lmax 80-85 dB	17	66	3	1	2	0	0	3	0	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	2	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Hésingue / 98,1%						Blotzheim / 94,7%					
Lmax 70-75 dB	138	1 503	457	4	0	0	15	197	38	3	37	1
Lmax 75-80 dB	197	2 168	596	10	2	0	1	17	9	1	7	0
Lmax 80-85 dB	21	156	11	0	1	0	0	1	1	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	6	3	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ort / Datenverfügbarkeit	Bartenheim / 99,7%						Efringen-Kirchen / 99,6%					
Lmax 70-75 dB	80	458	110	15	121	0	0	3	2	0	0	0
Lmax 75-80 dB	1	20	9	5	68	0	0	3	3	1	0	0
Lmax 80-85 dB	0	4	3	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax 85-90 dB	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Die Messberichte der mobilen Messstation sowie zusätzliche Daten sind verfügbar unter www.euroairport.com.

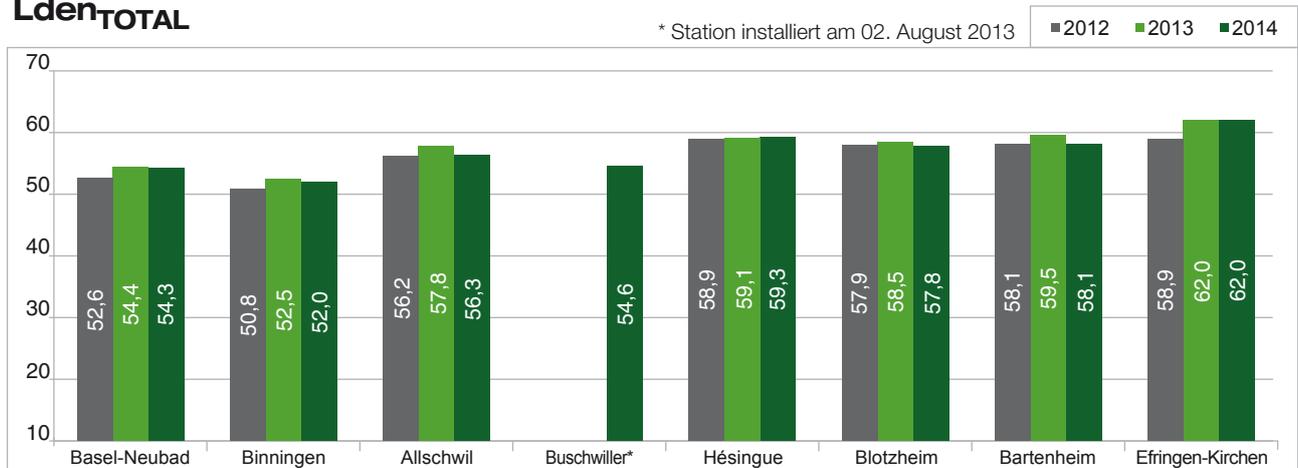
L_{max}: maximaler Schallpegel gemessen während eines Überflugs.

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.



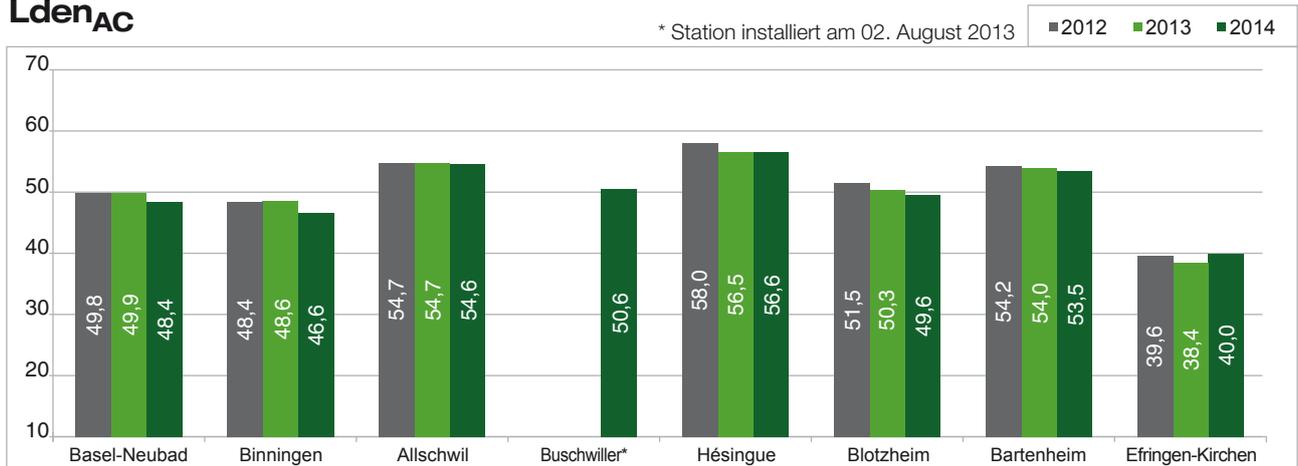
Lärmbelastung

Lden_{TOTAL}



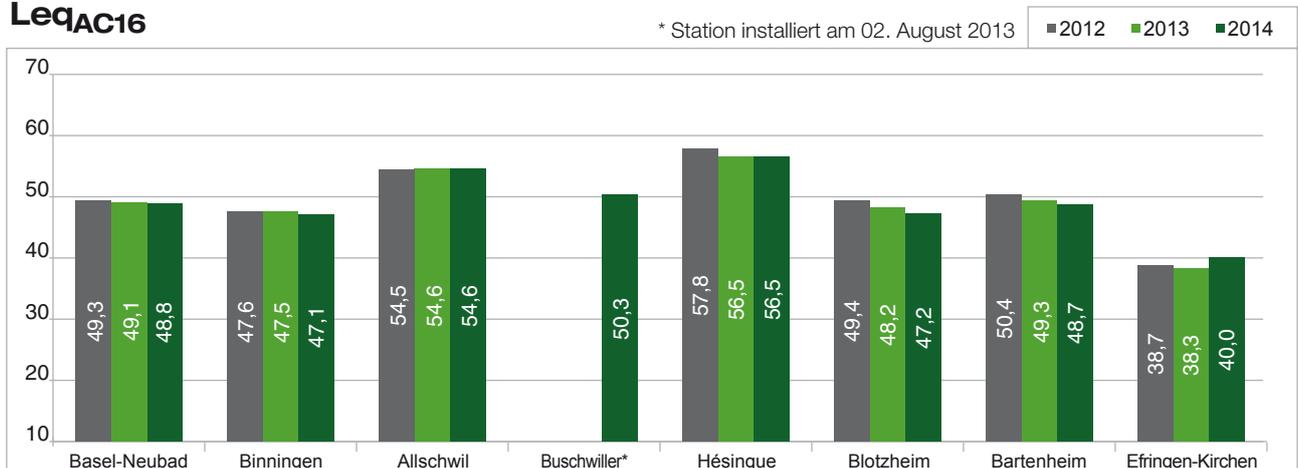
Lden_{TOTAL} : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm) bei dem der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt wird. Die Schallpegelwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

Lden_{AC}



Lden_{AC} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche bei dem 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 wird. Die Schallpegelwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

Leq_{AC16}



Leq_{AC16} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche für die 16 Tag- und Abendstunden (06h00 – 22h00).

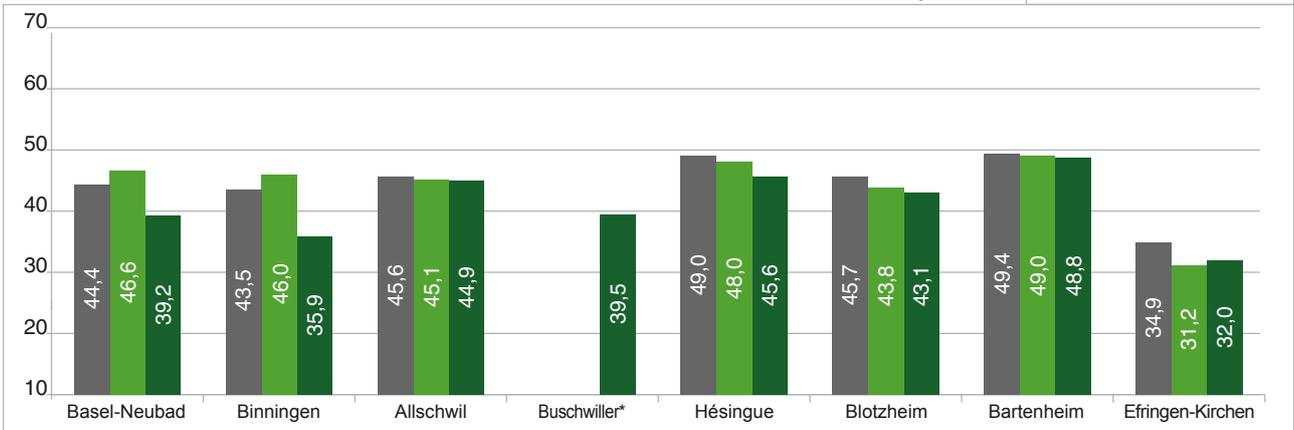


Nachtfluglärm

Leq_{AC22-23}

* Station installiert am 02. August 2013

■ 2012 ■ 2013 ■ 2014

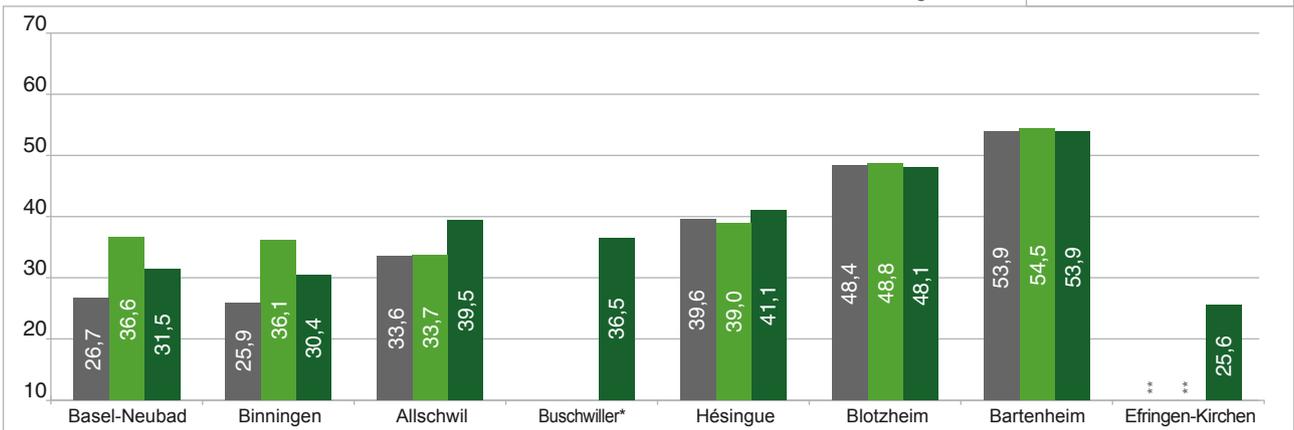


Leq_{AC22-23}: äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 22h00 bis 23h00 (sogenannte erste Nachtstunde).

Leq_{AC23-00}

* Station installiert am 02. August 2013

■ 2012 ■ 2013 ■ 2014

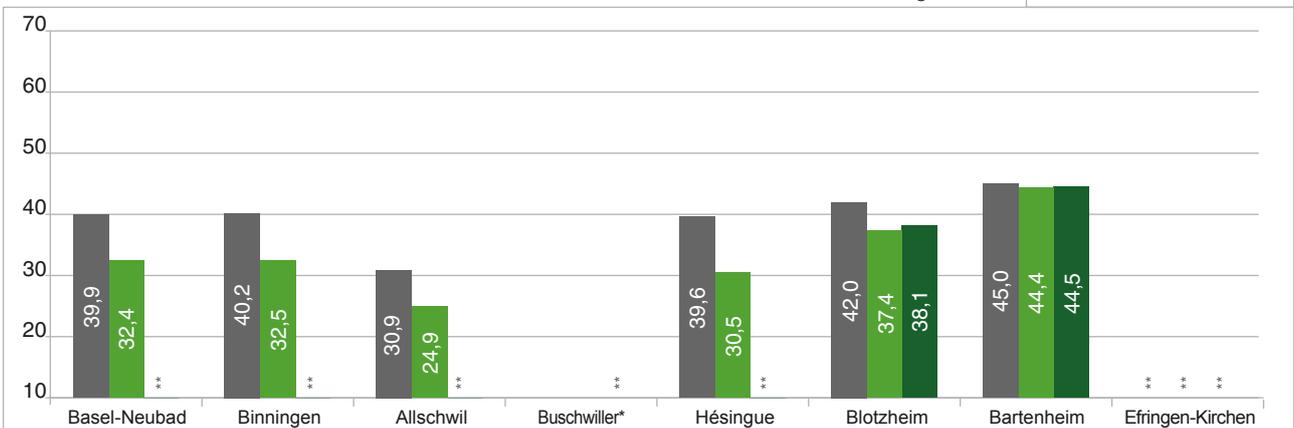


Leq_{AC23-00}: äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 23h00 bis 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde); Fluggeräusche nach 00h00 bis 05h00 werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet.

Leq_{AC05-06}

* Station installiert am 02. August 2013

■ 2012 ■ 2013 ■ 2014

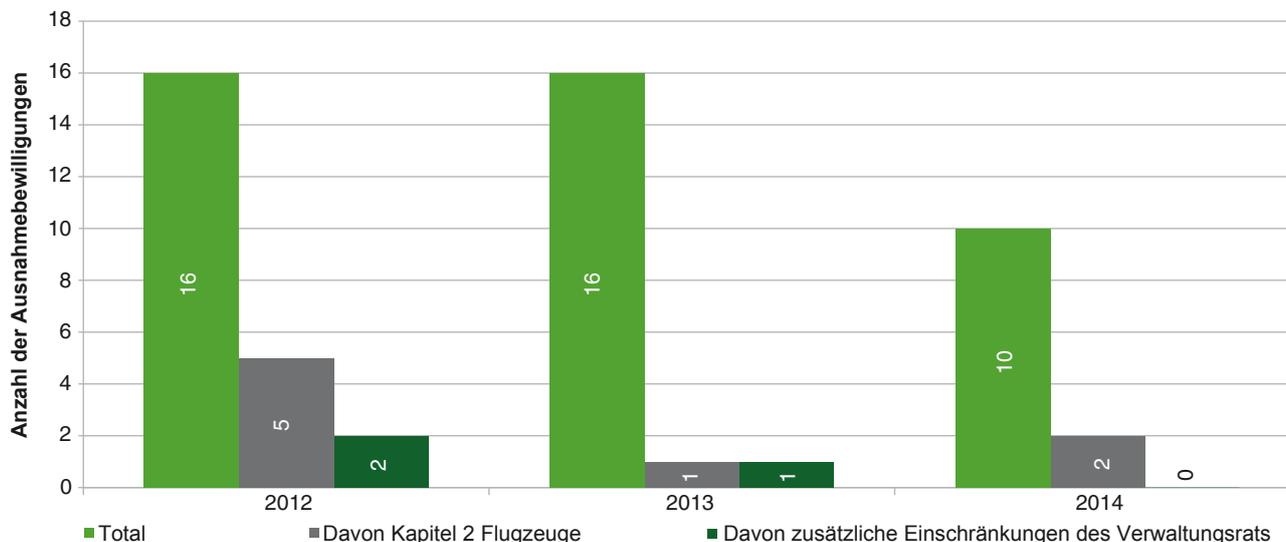


Leq_{AC05-06}: äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 05h00 bis 06h00 (sogenannte letzte Nachtstunde).

** 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 14 Ausnahmebewilligungen beantragt. Davon wurden 3 (21%) abgelehnt und 1 (7%) nicht benutzt.

Regelverstösse

Datum des Ereignisses	Fluggesellschaften	Flugzeugtyp	Typ des Verstosses	Geldstrafe	Anzahl Beschwerden
2014 19/03/2014					0
05/03/2014					0
02/03/2014					0
25/02/2014					0
19/02/2014					0
18/02/2014			In Bearbeitung		0
15/02/2014					0
31/01/2014					0
23/01/2014					0
06/01/2014					0
2013 22/03/2013	AUGSBURG AIRWAYS GMBH	DH8D	G	3 000 €	0
02/03/2013	RILPORT OVERSEAS	GLEX	G	2 000 €	1
06/01/2013	SOKHEGYI ANDREAS	PA46	G	500 €	0
2012 26/03/2012	BRITAIR	CRJX	G	4 000 €	2
26/03/2012	FARNAIR	ATR72	G	2 000 €	2
08/03/2012	PALMALI AIR TRANSPORT	FA7X	E	6 000 €	0
09/02/2012	BRITAIR	CRJX	G	2 500 €	1
05/02/2012	JET AVIATION	F2TH	F	4 000 €	2

Typ des Verstosses

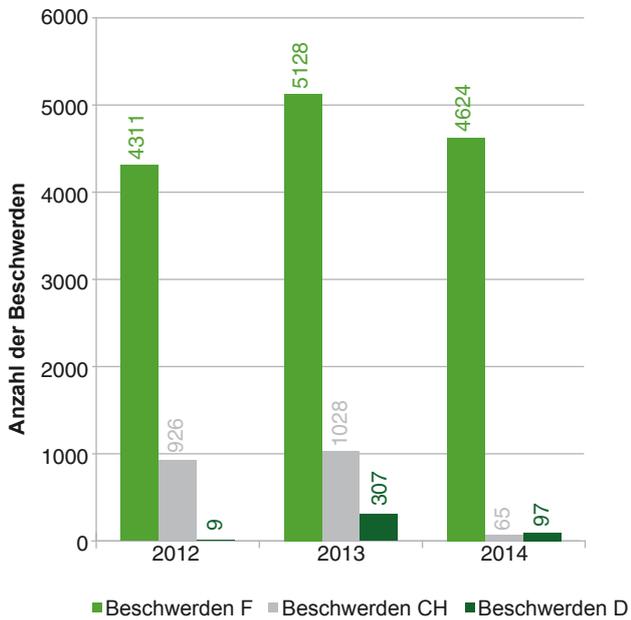
- A Landung und Start der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
- B Landung zwischen 00h00 und 05h00
- C Start zwischen 00h00 und 06h00
- D Landung und Start der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
- E Landung und Start der Flugzeuge der allgemeinen Luftfahrt zwischen 22h00 und 00h00
- F Motoren-Tests ausserhalb des Silencers

- G Verstoss gegen die Standard-Prozeduren bei IFR-Flugbewegungen
- H Verstoss gegen das Sichtanflugverfahren auf Piste 15 bei IFR-Flugbewegungen

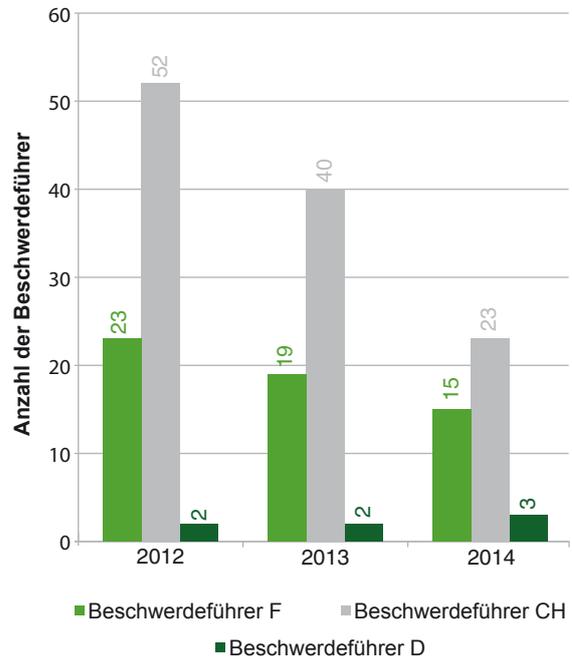
Die erkannten Verstösse werden durch die französische Flugsicherungsbehörde DGAC an die betroffene Fluggesellschaft weitergeleitet. Evtuelle Sanktionen werden von der französischen Behörde ACNUSA ausgesprochen. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite www.acnusa.fr



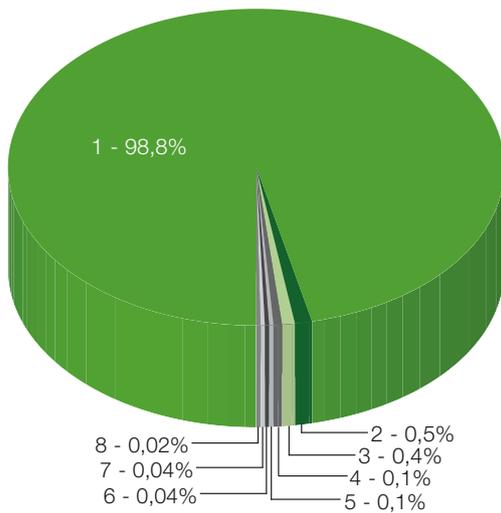
Beschwerden pro Land



Beschwerdeführer pro Land



Beschwerdeursachen



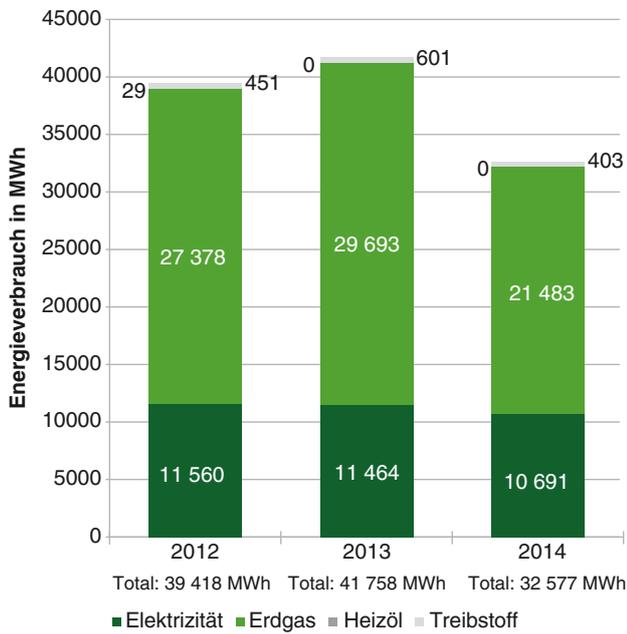
- 1 - Zu tiefer/zu lauter Überflug
- 2 - Nachtflug (Verkehr zwischen 22h00-06h00)
- 3 - Frachtflug
- 4 - Start ELBEG
- 5 - Triebwerktest
- 6 - Allgemeine Flugverfahren, Flugrouten
- 7 - Südlandungen (ILS 33)
- 8 - Hubschrauber darunter REGA

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.

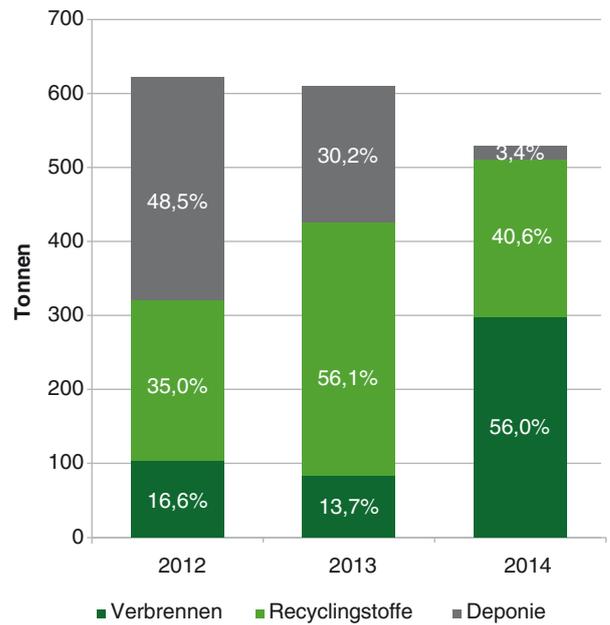


Energieverbrauch



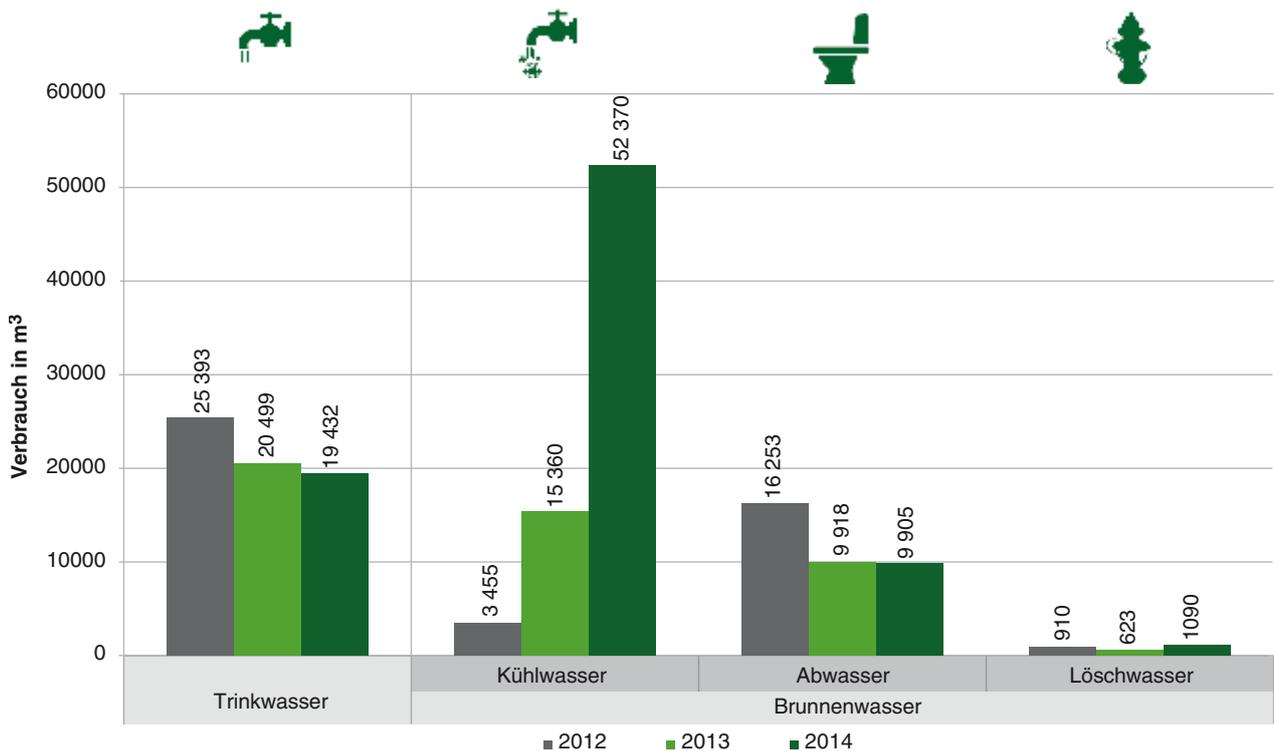
Vier verschiedene Energieträger stellen die am Flughafen benötigte Energie zur Verfügung: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Graphik zeigt den Verbrauch der von der Flughafendirektion bereitgestellten und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hier nicht enthalten.

Abfallmanagement



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

Wasserbewirtschaftung





Schulung für umweltbewusste Fahrweise

Das Management der natürlichen Ressourcen ist in den letzten Jahren zu einer grossen Herausforderung geworden: Es geht vor allem darum, Energie optimal zu nutzen.

Diese Idee kommt bei der umweltbewussten Fahrweise zum Tragen. In der Schweiz wird diese Methode seit den neunziger Jahren intensiv geschult. Sie hat einen bedeutenden Einfluss auf den Treibstoffverbrauch und die Umwelt sowie auf die Sicherheit im Strassenverkehr.

Im Anschluss an die Workshops, die während der Mobilitätswoche angeboten worden waren – darunter ein Schnupperkurs über umweltbewusstes Autofahren am Simulator – hat der Flughafen die Sensibilisierung in diesem Bereich weitergeführt und eine eintägige Schulung für umweltbewusste Fahrweise angeboten. Die Schulung wurde an sechs Tagen im Monat März durchgeführt und fand unter realen Bedingungen und der Anleitung zweier Instruktoressen statt.



Diese zweiteilige Schulung zeigte die Vorteile einer vorausschauenden, ruhigen und der Situation angepassten Fahrweise auf und bot zudem Gelegenheit zum Austausch über das individuelle Fahrverhalten.

So absolvierten die Teilnehmenden am Morgen eine vorgegebene Fahrstrecke, was ermöglichte, eine erste Bilanz ihrer Fahrweise in Bezug auf Treibstoffverbrauch, Geschwindigkeit und CO₂-Emissionen zu ziehen.

Nach einer theoretischen Einführung konnten sie am Nachmittag die gleiche Strecke unter Anleitung eines Instruktoressen durchfahren, der Ihnen zeigte, wie die Grundsätze der umweltbewussten Fahrweise korrekt umgesetzt werden. Nachdem folglich bei niedrigen Drehzahlen geschaltet wurde (2500 U/min bei einem Auto mit Benzinmotor und 2000 U/min bei einem Auto mit Dieselmotor), eine vorausschauende Fahrweise angewendet wurde, um unnötiges Beschleunigen zu vermeiden und generell mit niedrigen Drehzahlen gefahren wurde, sprachen die Ergebnisse für sich. Bei verringertem Treibstoffverbrauch und weniger Gangwechseln konnten alle Teilnehmenden dieselbe Fahrstrecke schneller absolvieren, selbstverständlich unter Berücksichtigung der jeweiligen Geschwindigkeitsbegrenzung.



Dies zeigt, dass die umweltbewusste Fahrweise nicht nur energiesparend ist, sondern gleichzeitig auch hilft, Zeit zu sparen.

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: Frédéric Paul

Abteilung Umwelt:
Désiré Heinimann
Céline Geiger
Jean-Jacques Abecassis
Cédric Sester
Manuela Witzig

Beantworter: +41 (0)61 325 26 34
E-mail: enviro@euroairport.com
Termine für Interessierte nach Absprache

Graphische Darstellung: Media Création
Fotonachweis: INFRA, EuroAirport
Gedruckt auf Recycling-Papier

Auflage: 1000 Exemplare
Erscheinungsdatum: Juli 2014
Pflichtabgabe: 2007
ISSN 1662-9310