

Informations- veranstaltung

EuroAirport

23.04.2018



à bientôt. bis bald.

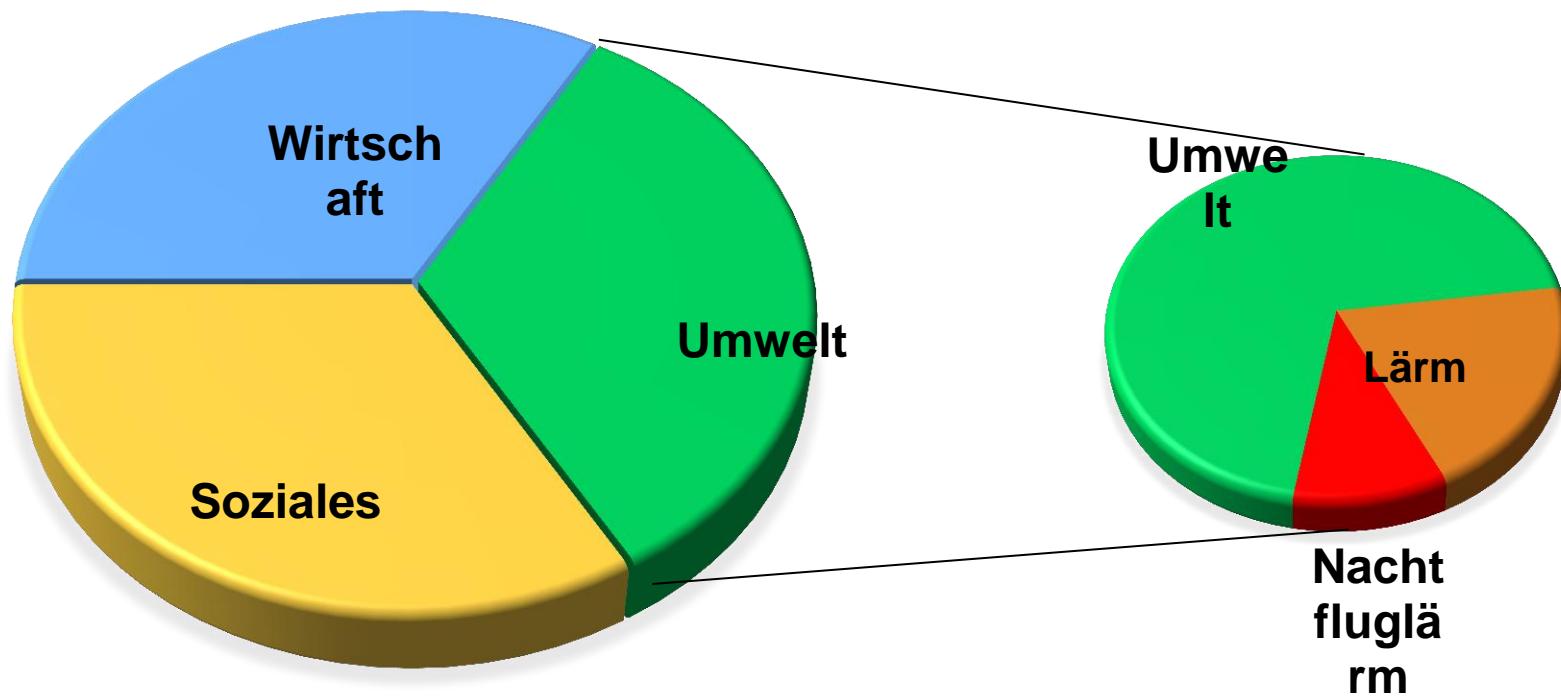
Tagesordnung

- 1. Strategie « EuroAirport 2030 »**
- 2. Umweltpolitik:**
 - 2.1 Bestehende Lärmschutzmassnahmen**
 - 2.2 Aktuelle Lage**
 - 2.3 Entscheide des EuroAirport**
 - 2.4 Aktionsplan und Umsetzung**
- 3. Perspektiven**
 - 3.1 kurz- und langfristig**
 - 3.2 Bahnanschluss**
- 4. Fazit**
- 5. Weitere Schritte**

1.

**STRATEGIE
« EUROAIRPORT 2030 »**

1.1 Eine Strategie der nachhaltigen Entwicklung



Drei Geschäftsfelder



1.2 WIRTSCHAFT

- Bewegungen
- Passagiere
- Fracht



Anzahl Bewegungen per Ende 2017

- **Gesamtanzahl** Bewegungen

95'610, **+0,1%**

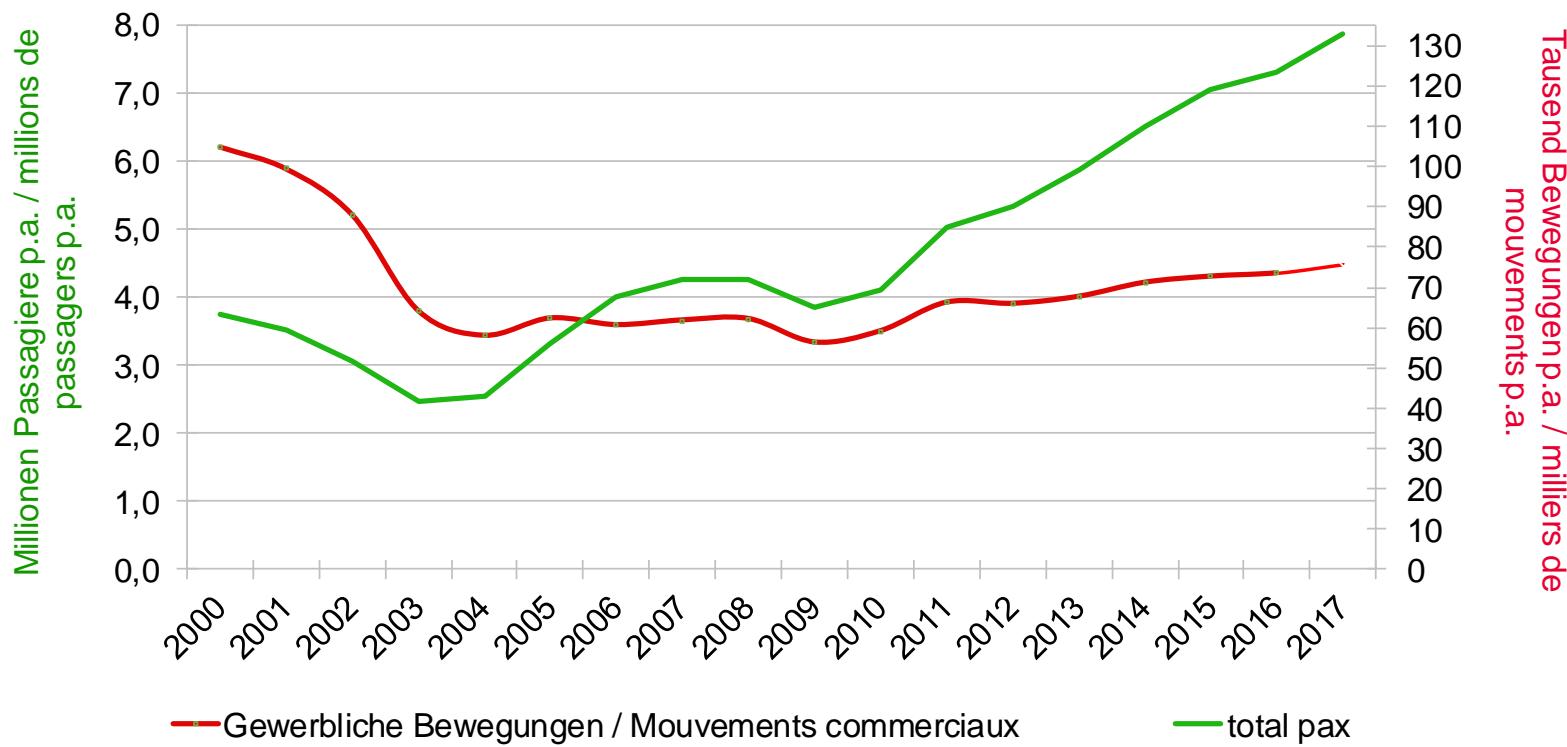
- **Gewerbliche** Bewegungen

75'582, **+2,8%**

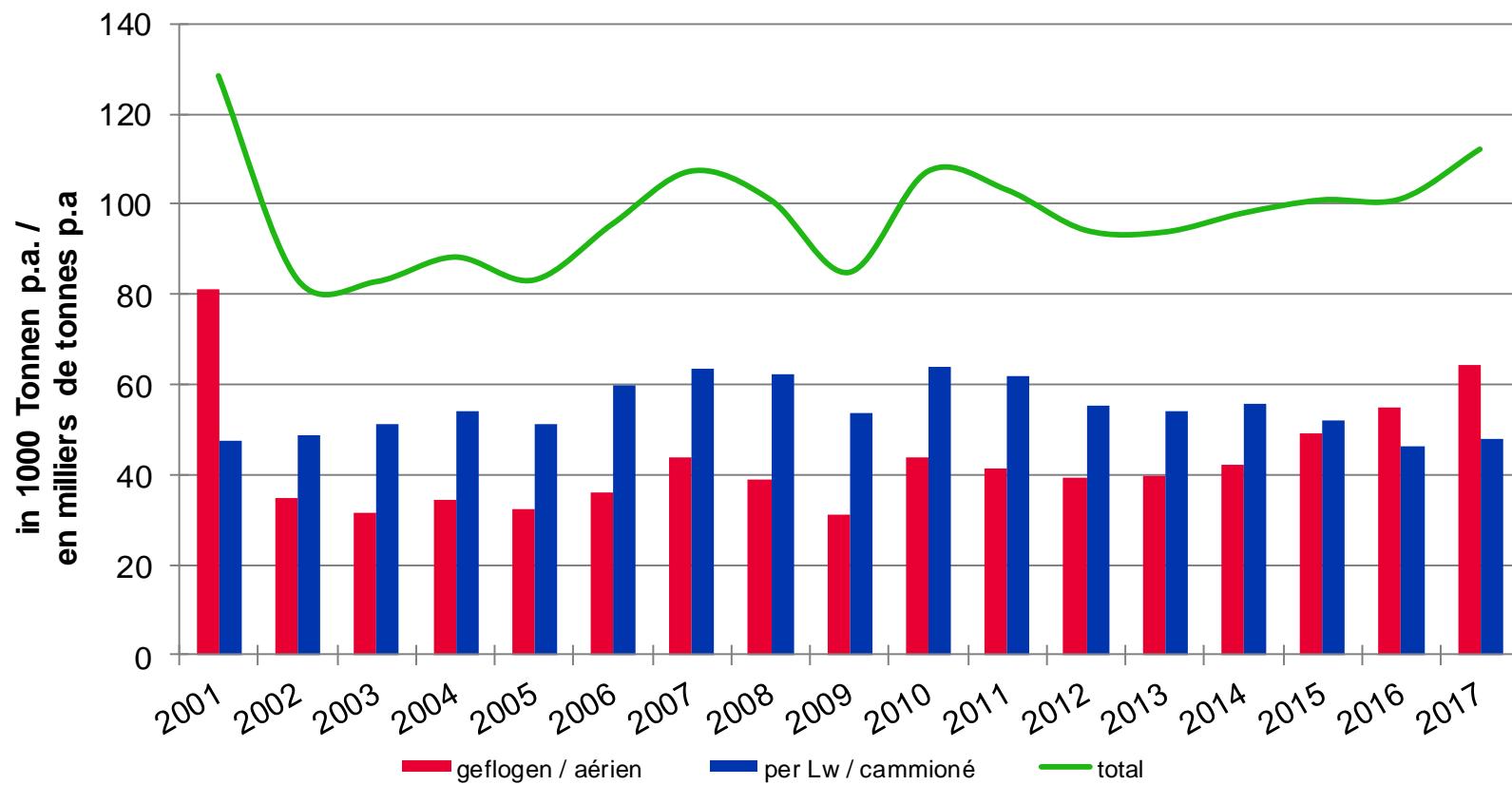
- **Nichtgewerbliche** Bewegungen

20'028, **-9,0%**

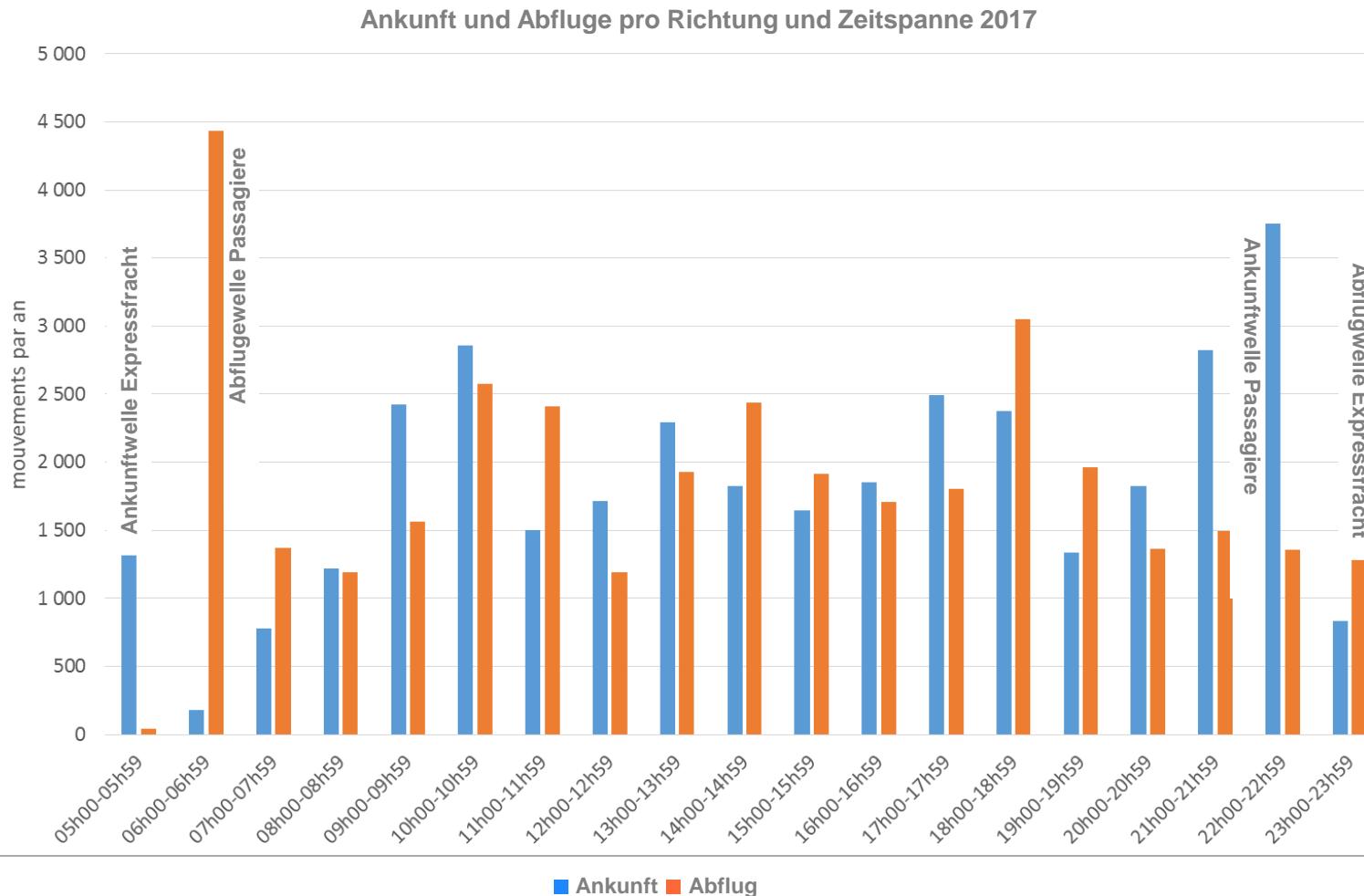
Passagierverkehr / Gewerbliche Bewegungen 2000-2017



Entwicklung Fracht 2001-2017

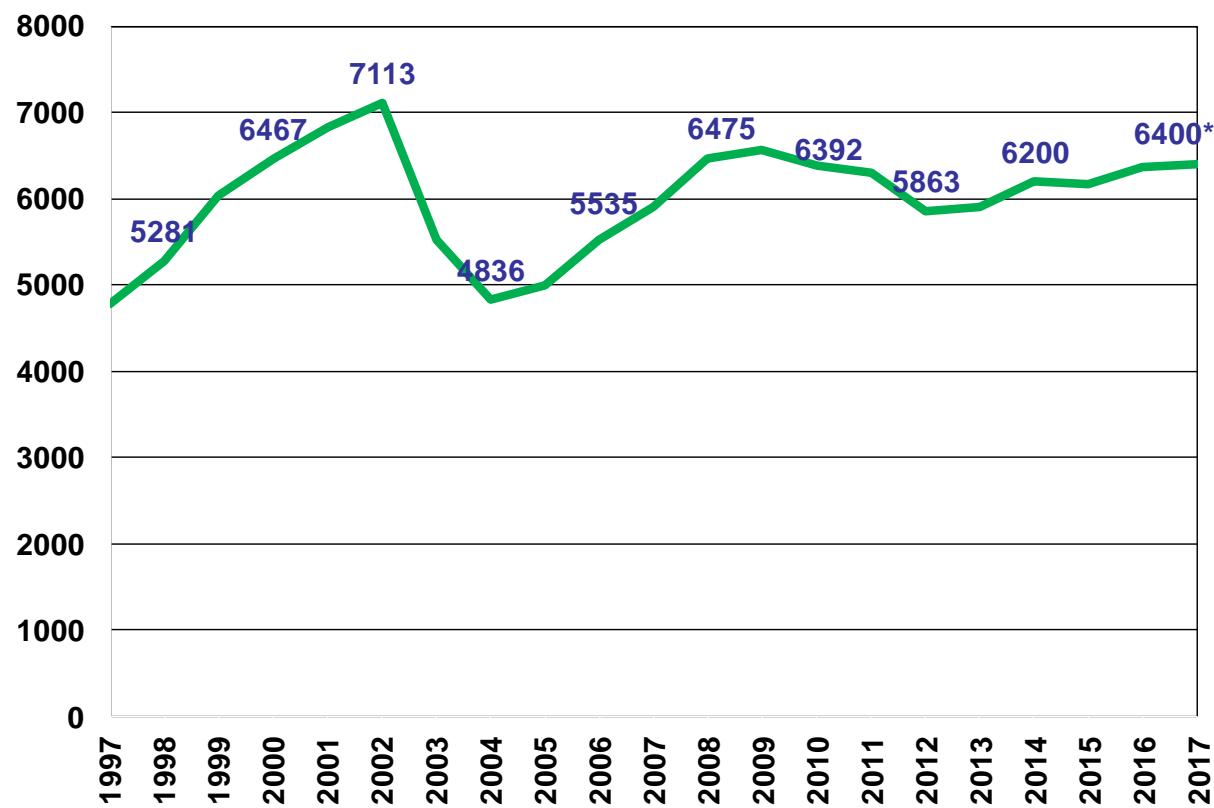


Die Betriebsstruktur spiegelt die Strategie wider



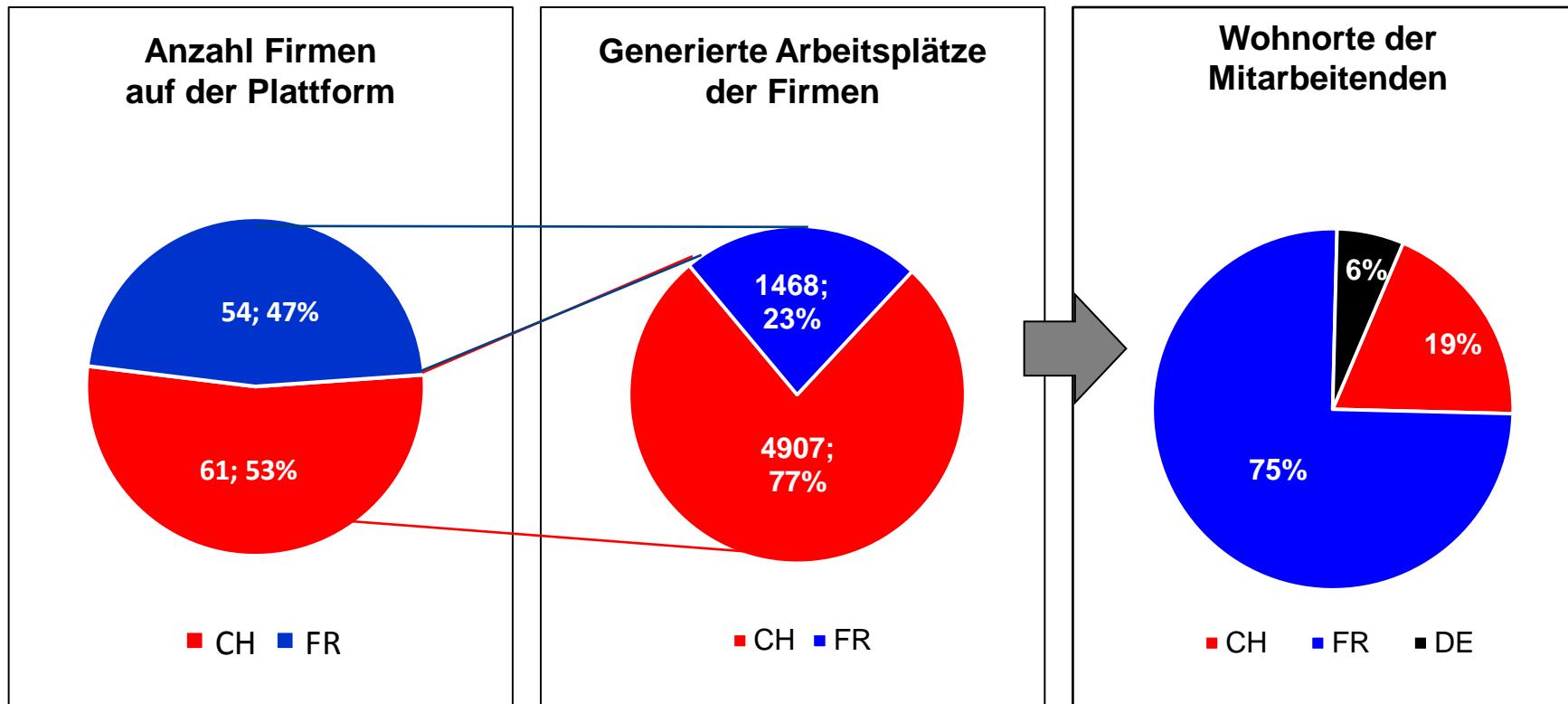
Arbeitsplätze auf der EuroAirport Plattform 1997-2017

- Jet Aviation
- AMAC Aerospace
- Swissport
- EuroAirport
- SWISS
- SAMSIC Surêté
- DHL Express
- FedEx
- Elior Bâle-Mulhouse
- Dufry Basel



* Schätzung 2017

Wirtschaftliche Bedeutung (2016)



Die Top 20 Gemeinden (2016)

Commune	Employés*	Gemeinde	Anzahl MA*	Gemeinde	Anzahl MA*
MULHOUSE	406	BASEL	487	LÖRRACH	53
SAINT-LOUIS	388	ALLSCHWIL	90	WEIL-AM-RHEIN	45
RIXHEIM	167	RIEHEN	32	FREIBURG-IM-BREISGAU	20
BLOTZHEIM	125	BINNINGEN	30	GRENZACH-WYHLEN	17
HUNINGUE	125	REINACH	30	KANDERN	10
KEMBS	117	OBERWIL	26	NEUENBURG-AM-RHEIN	10
RIEDISHEIM	99	BIRSFELDEN	23	EFRINGEN-KIRCHEN	9
BARTENHEIM	96	MÜNCHENSTEIN	20	SCHLIELGEN	8
HABSHEIM	88	ZÜRICH	20	RHEINFELDEN	7
KINGERSHEIM	84	MUTTENZ	19	EIMELDINGEN	7
VILLAGE-NEUF	80	AESCH	17	WEHR	6
WITTENHEIM	76	SCHÖNENBUCH	16	SCHOPFHEIM	5
SIERENTZ	70	KAISERAUGST	15	BAD-BELLINGEN	5
ILLZACH	67	MÖHLIN	15	INZLINGEN	5
HÉGENHEIM	65	PRATTELN	15	BAD-SÄCKINGEN	4
ROSENAU	65	BOTTMINGEN	13	WITTLINGEN	4
WITTELSHEIM	61	THERWIL	13	MURG	4
HÉSINGUE	58	LIESTAL	12	BAD-KROZINGEN	4
ALTKIRCH	53	ARLESHEIM	11	BINZEN	4
COLMAR	46	ETTINGEN	11	STEINEN	4

* Hochgerechnet

Volkswirtschaftliche Bedeutung (2016)*

- Durch die Flughafenaktivitäten sind direkt und indirekt rund 25'000 Arbeitsplätze in der Region verbunden.
- Regionale Wertschöpfung von rund 1,6 Mrd. €.
- Für jeden direkten Arbeitsplatz am EuroAirport entstehen anderswo 3,5 Stellen.
- Bei der Wertschöpfung bewirkt jeder direkt erwirtschaftete € weitere zwei € in der Region.
- Der Effekt der Wertschöpfung des EuroAirport ist ungefähr 1,5-mal höher als bei der Textilindustrie und auf vergleichbarer Höhe mit der Agrochemie.
- Im Vergleich zur Hotellerie sowie der Forschung und Entwicklung der Biotechnologie ist die Wertschöpfung des EuroAirport etwa halb so gross.

* Quellen: Steer Davies Gleave, BAK Economics

2.1

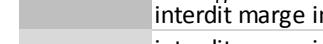
UMWELTPOLITIK: BESTEHENDE MASSNAHMEN

Nachtflugsperren der Flughäfen F und CH

Auswirkung bei Kunden

Aéroport	Date Arrêté de restriction	Opération	20	21	22	23	0	1	-	5	6	7			
Bâle Mulhouse	10-sept-03	Départ			22h			0h			6h			- - -	
		Arrivée			22h			0h		5h	6h				
ADP Orly		Départ				23h15					6h			-	
		Arrivée					23h30				6h15				
Le Bourget	15-févr-11	Départ			22h15					6h			-		
		Arrivée *					23h30				6h15				
Beauvais Tillé	25-avr-02	Départ			22h			0h		5h			7h		
		Arrivée			22h			0h		5h			7h		
Nice	02-mars-10	Départ				23H15				6h			++		
		Arrivée					23H30				6h15				
Toulouse	28-mars-11	Départ			22H			0H		6h			++		
		Arrivée			22H			0H		6h					
ADP CDG	02-mai-12	Départ			22H					6h			++		
		Arrivée			22H					6h					
Marseille	03-mai-12	Départ			22H					6h			++		
		Arrivée			22H					6h					
Nantes	24-avr-06	Départ				22h30		23h30			6h			++	
		Arrivée				22h30		23h30			6h				
Lyon	30-juin-06	Départ			22H					6h			++		
		Arrivée				22H15					6h15				
Bordeaux	06-mars-09	Départ												+++	
		Arrivée													
Genève	06-mars-09	Départ							00h30		6h			-	
		Arrivée									6h				
Zürich	06-mars-09	Départ					23h30				6h			-	
		Arrivée									6h				

	Nachtflugsperre
	Verspätungsabbau, d.h. geplante Flüge sind ohne Sondergenehmigung möglich
	interdit marge inf à 13 EPNdb

	interdit marge inf à 10 EPNdb
	interdit marge inf à 8 EPNdb
	interdit marge inf à 5 EPNdb

Bestehende Massnahmen (1990–2018)

1991	Standläufe nachts nur im Silencer
1991 / 1998	Einschränkung der Direktstarts nach Süden (07.00-22.00 Uhr)
1999	Verbot der Charter-Flüge zwischen (23.00-06.00 Uhr)
2001	Standläufe nachts, <u>Sonn- und Feiertagen</u> nur im Silencer
2001	Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen (20.00-07.00 Uhr)
2001	Verbot von lauten Kapitel 3 Flugzeugen (22.00-07.00 Uhr)
2002	Komplettes Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen
2004	Erstellung eines Lärmschutzplans (PEB)
2004	Erstellung eines Lärmbelastungsplans (PGS)
2004	Finanzielle Beiträge an Schallschutzmassnahmen

Bestehende Massnahmen (1990–2018)

2007	Einführung des Verfahrens ILS 33/34
2007	Neues CIEMAS-System (Umweltlärmessung)
2009	Einführung Lenkungsgebühren
2010	Schrittweise Erhöhung der Lenkungsgebühren um 50% innerhalb von 3 Jahren
2010	Ablehnung von Landungen von nicht geplanten Flugzeugen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr (ausser Notfall)
2013	Verbot lauter Flugzeuge an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen Feiertagen vor 09.00 Uhr und nach 22.00 Uhr
2014	Verbot zwischen 22.00 und 06.00 Uhr von allen Flugzeugen, die den Kapitel 3 Lärmgrenzwert nicht um mindestens 10 EPNdB unterschreiten

Bestehende Massnahmen (1990–2018)

2015	Umsetzung von verschärften Lärmschutzmassnahmen in den Nachtstunden
2015	Verpflichtung zwischen 22.00 und 7.00 Uhr, den Startvorgang am Ende der Piste 15 zu beginnen
2015	Neue Version des Lärmelastungsplans (PGS)
2017	Verschärzte Bedingungen in den sensiblen Nachtstunden: <ul style="list-style-type: none">- Zuschlagerhöhung um 25% für Starts und Landungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr- Zuschlagerhöhung um 50% für Starts und Landungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr- Für Grossraumflugzeuge mit mehr als 200 Tonnen: Zuschlag von 50% zwischen 23.00 und 24.00 Uhr

Bestehende Massnahmen (1990–2018)

2018	Zusätzliche Zuschlagerhöhung um 50% für Starts und Landungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr
2018	Für Grossraumflugzeuge mit mehr als 200 Tonnen: Zuschlag von 75% zwischen 23.00 und 24.00 Uhr

Wirksamkeit bestehender Massnahmen (Auszug)

Massnahme	Wirkung
1. 1998: Einschränkung der Direktstarts nach Süden (7.00-22.00 Uhr)	●
2. 2001: Standläufe nachts, an Sonn- und Feiertagen nur im Silencer	●
3. 2001: Verbot von Kapitel 2 Flugzeugen (20.00-07.00 Uhr)	●
4. 2001: Verbot von lauten Kapitel 3 Flugzeugen (22.00-07.00 Uhr)	●
5. 2004: Finanzielle Beiträge an Schallschutzmassnahmen	●
6. 2007: Einführung des Verfahrens ILS 33/34	●
7. 2010: Ablehnung der Landung von nicht geplanten Flugzeugen zwischen 23.00 und 06.00 Uhr (ausser Notfall)	●
8. 2014: Einführung -10 EPNdB zwischen 22.00 und 06.00 Uhr	●
9. 2015: Neue Version des Lärmbelastungsplans (PGS)	●
10. 2017: Zuschlagerhöhung um 25% für Starts und Landungen zwischen 22.00 und 23.00 Uhr	●

Rechenbeispiel

Zeitzuschläge zusätzlich zu der ordentlichen Landegebühr

1. Beispiel Fracht

A. (A300):

- (0600-2200) Werktags **720 CHF**
(0800-2200) Sonn- und Feiertags
- (2300-2400) Werktags **1'497 CHF**
- Weitere Verschärfung bis **5'034 CHF**

B. (B777):

- (0600-2200) Werktags **1'798 CHF**
(0800-2200) Sonn- und Feiertags
- (2300-2400) Werktags **2'811 CHF**
- Weitere Verschärfung bis **6'347 CHF**

Rechenbeispiel

Zeitzuschläge zusätzlich zu der ordentlichen Landegebühr

2. Beispiel Passagierflug

A. (A320):

- (0600-2200) Werktags **273 CHF**
(0800-2200) Sonn- und Feiertags
- (2300-2400) Werktags **953 CHF**
- Weitere Verschärfung bis **4'489 CHF**

B. (B737):

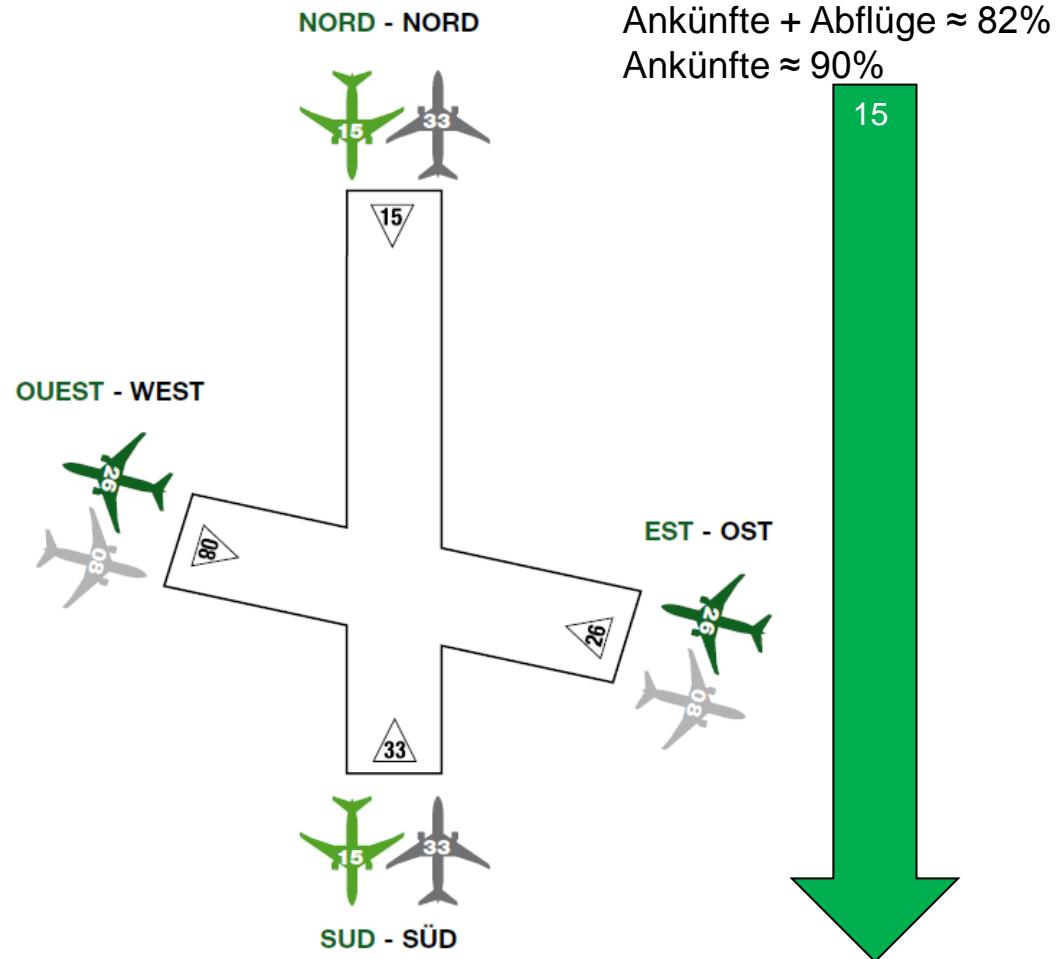
- (0600-2200) Werktags **316 CHF**
(0800-2200) Sonn- und Feiertags
- (2300-2400) Werktags **1'006 CHF**
- Weitere Verschärfung bis **4'542 CHF**

2.2

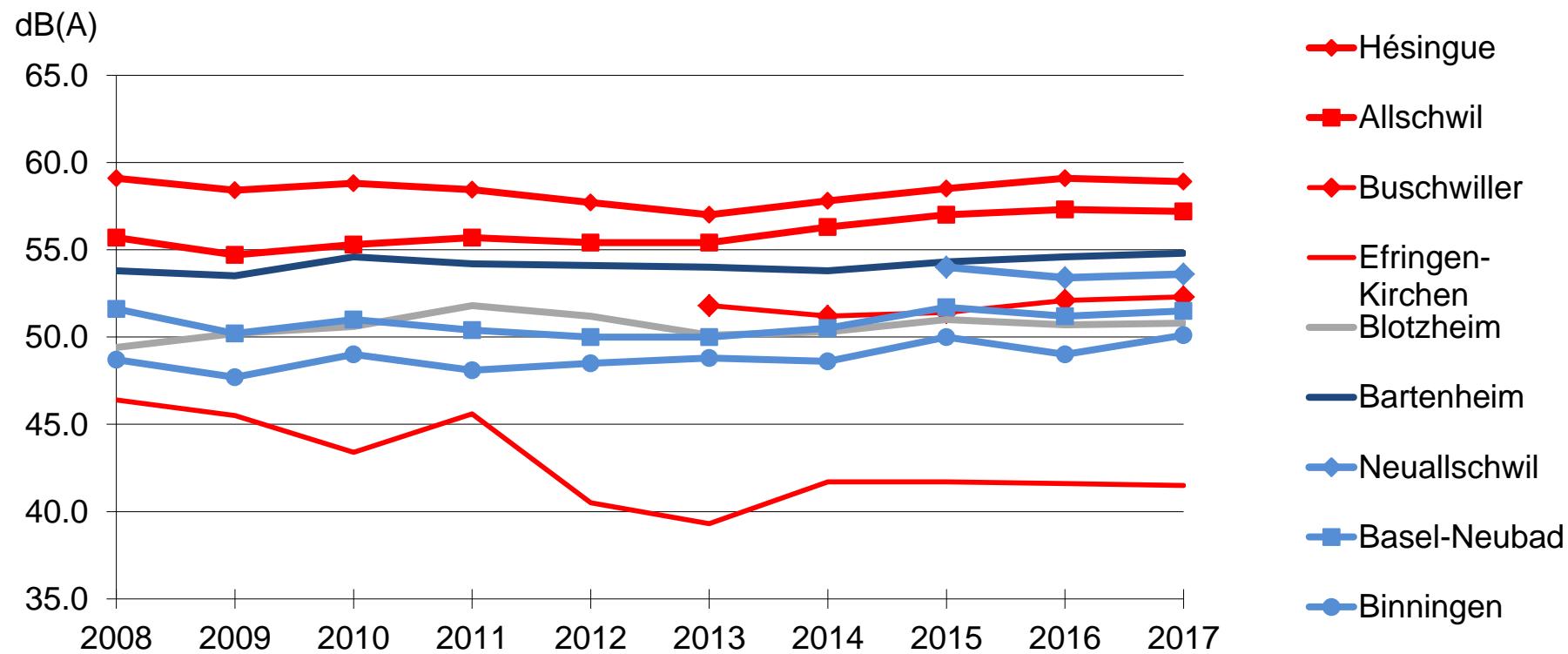
UMWELTPOLITIK: AKTUELLE LAGE

Pistenbenutzung

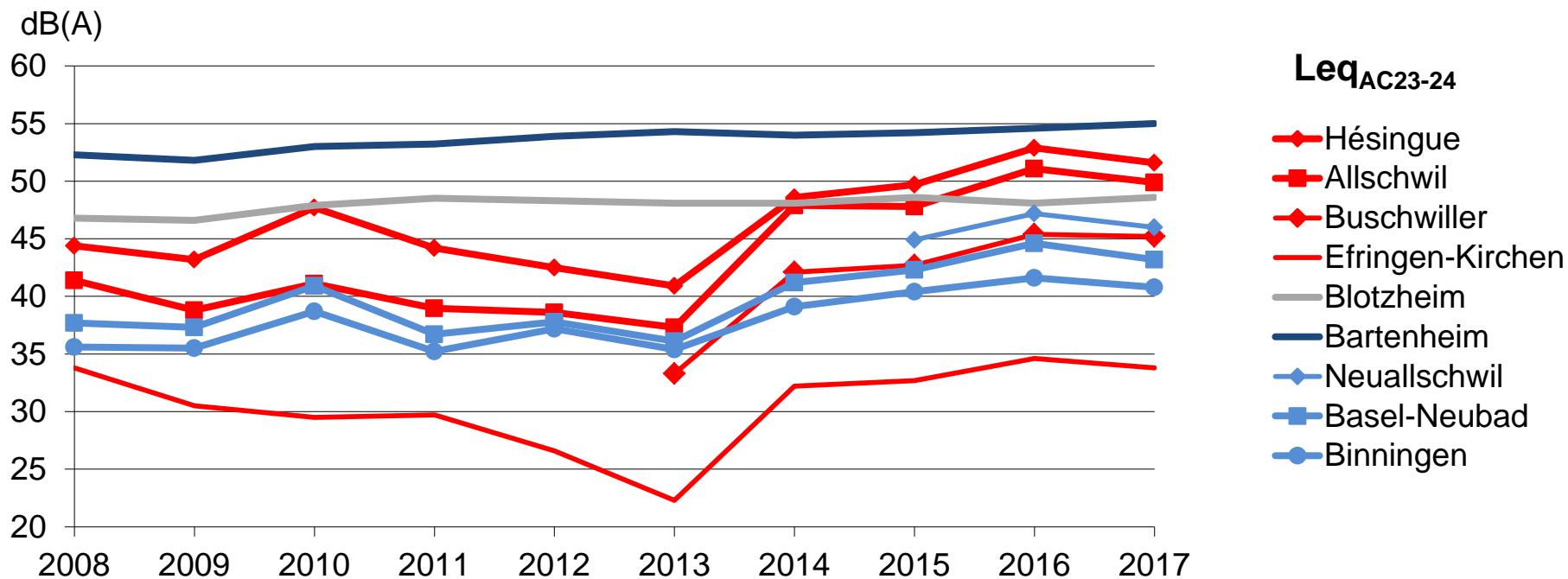
Hauptbetriebsrichtung:
Piste 15



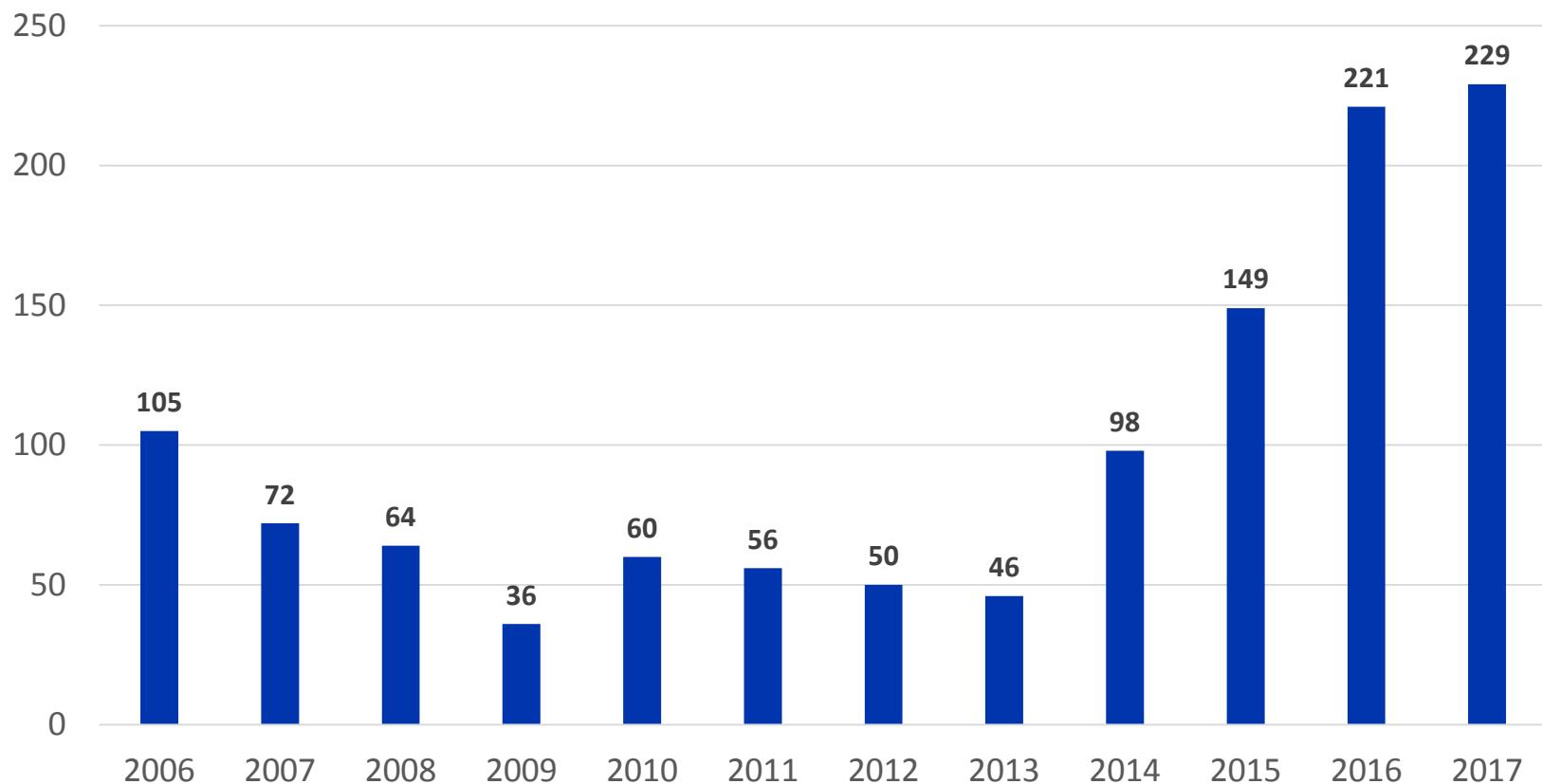
Lärmbelastung am Tag, Lden_{AC} (24 Stunden)



Lärmbelastung 23.00-24.00 Uhr (AC 23-24)



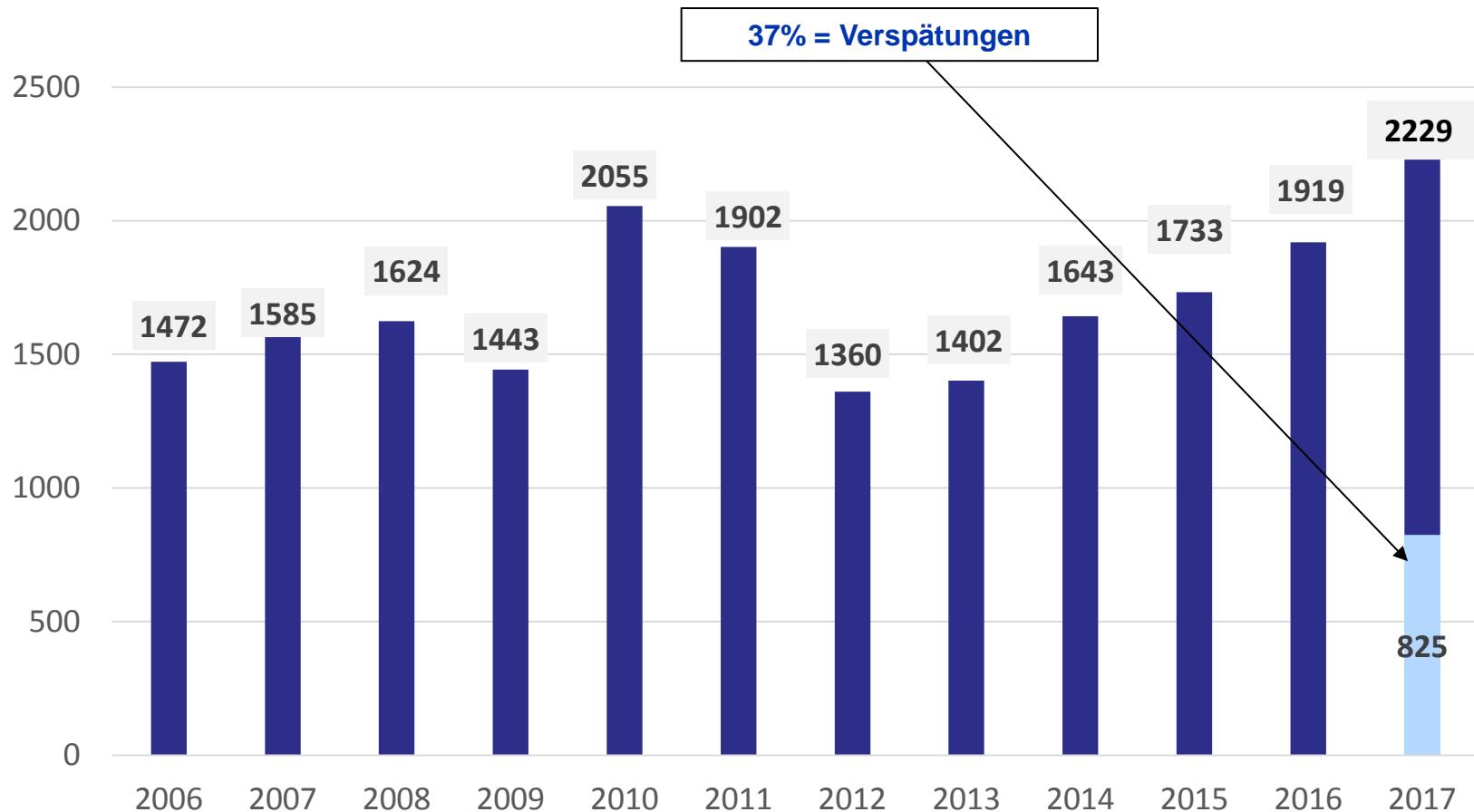
Starts Richtung Süden, 23.00-24.00 Uhr, 2006-2017



Starts Richtung Süden, 23.00-24.00 Uhr, 2006-2017

- Die Anzahl Starts auf der Startbahn 15 hat sich in der Stunde zwischen 23.00 und 24.00 Uhr seit 2014 verdoppelt
- 2017 betrug die Anzahl 229
- Dies entspricht rund 10% aller Flugbewegungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr

Gesamtbewegungen 23.00-24.00 Uhr, 2006-2017



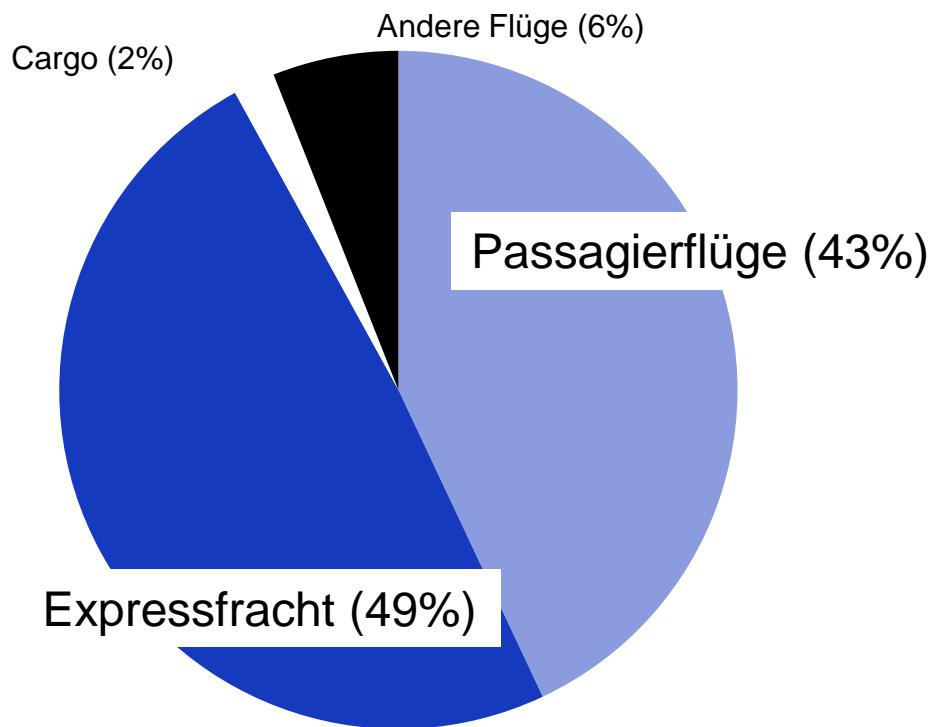
Gesamtbewegungen, 23.00-24.00 Uhr, 2006-2017

- Im Vergleich zu den Südstarts ist die Anzahl Flugbewegungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr weiter gestiegen
- Mit gut 2'200 Starts und Landungen finden rund 2,3% aller Flugbewegungen in der späten Abendstunde statt
- 41% der Flugbewegungen sind Landungen (909), 59% entfallen auf Starts (1'320)

Zeitangaben

- Die auf unserer Website oder im Flugplan publizierten Ankunfts- und Abflugszeiten entsprechen dem Zeitpunkt, wo ein Flugzeug seinen Startvorgang auf der Piste beginnt oder auf der Piste aufsetzt = « **heure piste** »
- Gemäss dem Ministerialerlass, der die Betriebseinschränkungen am Flughafen Basel-Mulhouse regelt, **werden in unseren Flugbewegungsstatistiken** die Zeitpunkte verbucht, wo das Flugzeug beim Starten vom Gate wegrollt bzw. nach der Landung beim Gate zum Stehen kommt = « **heure bloc** »
- Bei Starts entspricht die Differenz zwischen « heure bloc » und « heure piste » der Zeitspanne, in der das Flugzeug vom Gate zurückgeschoben wird, zur Piste rollt und dort nach Erhalt der Startangabe abhebt.
- Bei Landungen entspricht die Differenz zwischen « heure piste » und « heure bloc » der Zeit, in der das Flugzeug auf der Piste aufsetzt, von der Piste zum Gate rollt und dort zum Stehen kommt.

Anteile Flugbewegungen Marktsegmente, 23.00-24.00 Uhr



Expressfracht

- Ein Grossteil der Bewegungen sind **Starts**

Passagierflüge

- Ein Grossteil der Bewegungen sind Landungen, welche auf **Verspätungen** zurückzuführen sind (Flüge, die vor 23.00 Uhr geplant waren)

Fazit

1. Im Allgemeinen ist die Lärmbelastung am Euroairport stabil geblieben
2. Zwischen 23.00 und 24.00 Uhr ist hingegen die Lärmelastung im Süden und im Südwesten des Flughafens aufgrund der Verkehrszunahme und insbesondere aufgrund der Anzahl Starts auf Piste 15 seit 2014 gestiegen
3. 2017 zeigt eine Abnahme bzw. eine Stabilisierung des Lärms
 - **Situationsgerechte Lösungen**
 - **Fokus: Stunde vor Mitternacht**

2.3

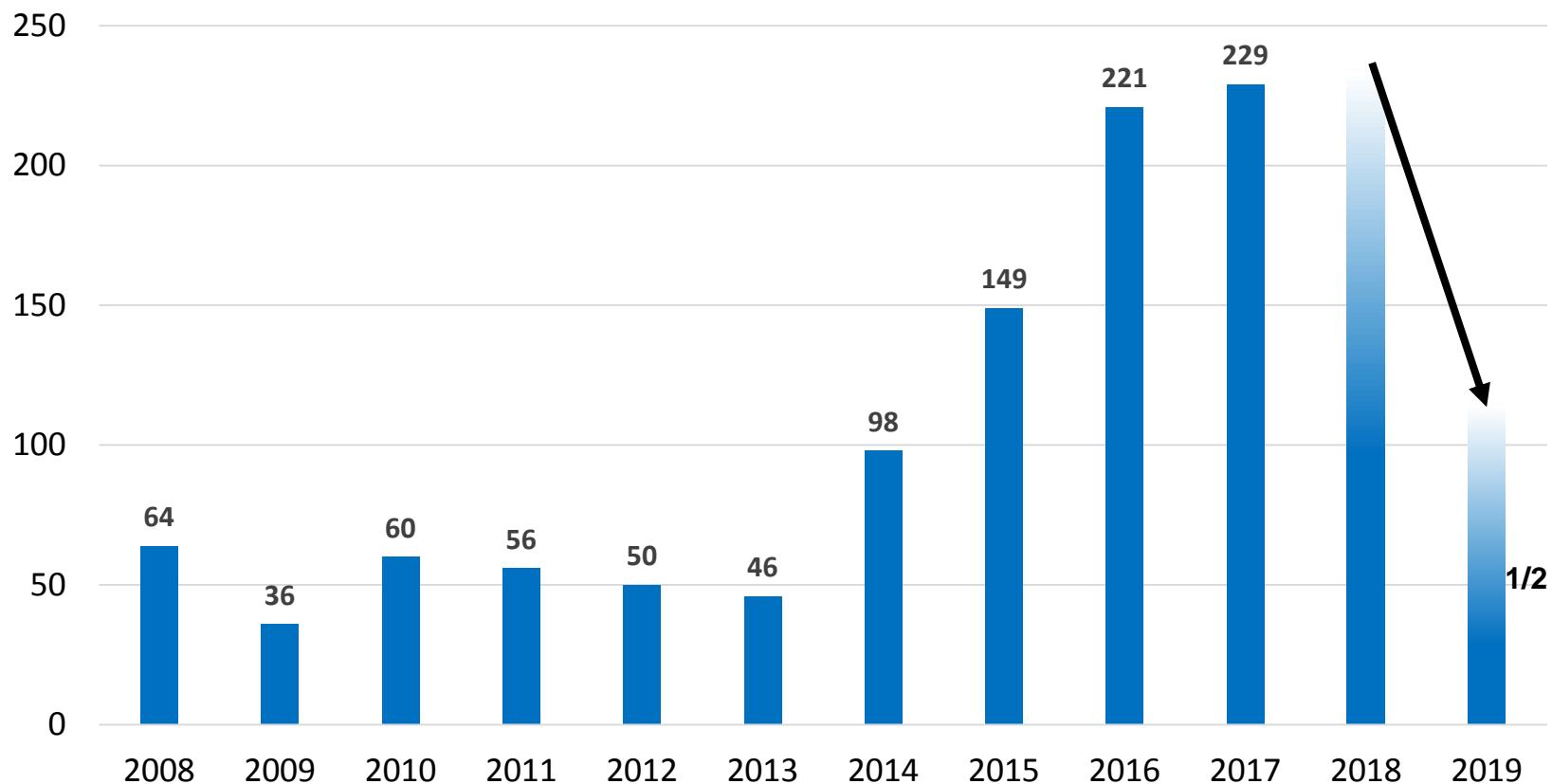
UMWELTPOLITIK: ENTSCHEIDE DES EUROAIRPORT

Entscheide des EuroAirport

1. Fokus auf die 2. Nachtstunde 23.00-24.00 Uhr: **Der Flughafen engagiert sich, den Lärm in dieser Zeitspanne zu reduzieren**
2. Bilateraler Ansatz mit Airline-Partnern
3. **Kurzfristig (2019):**
Fokus auf die Flugbewegungen, da heute kein geeignetes Lärminstrument vorhanden ist
Langfristig (ab 2020):
Fokus auf den Lärm (Festlegung einer « **begrenzenden Lärmkurve** » durch die Luftfahrtbehörden F und CH)
4. Regelmässige Berichterstattung und Austausch über die Ergebnisse
5. Charta mit unseren Partnern

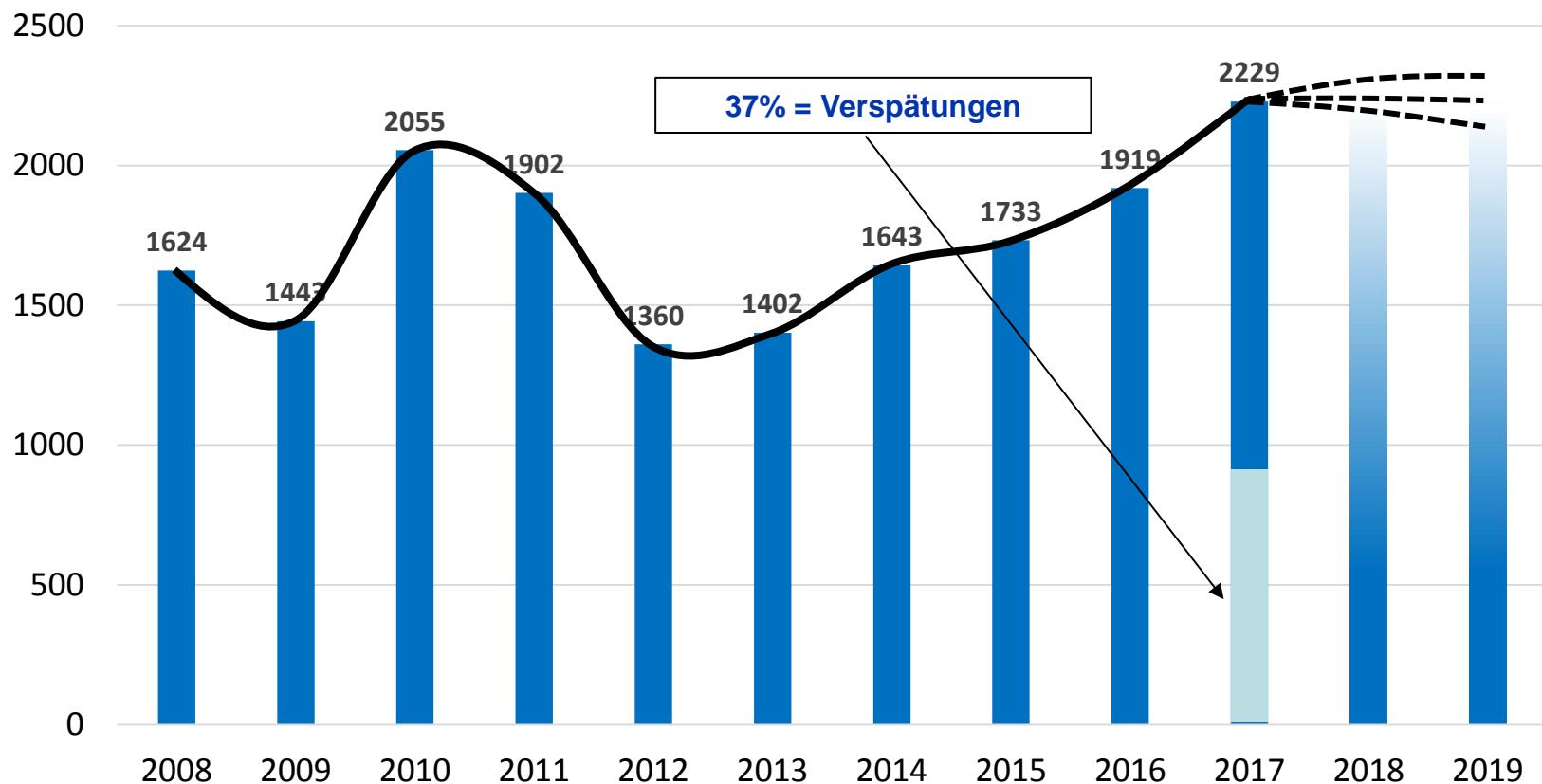
Ziel 1 - kurzfristig

Starts Richtung Süden 23.00-24.00 Uhr: Halbierung bis 2019



Ziel 2 - kurzfristig

Gesamtbewegungen 23.00-24.00 Uhr: Stabilisierung bis 2019

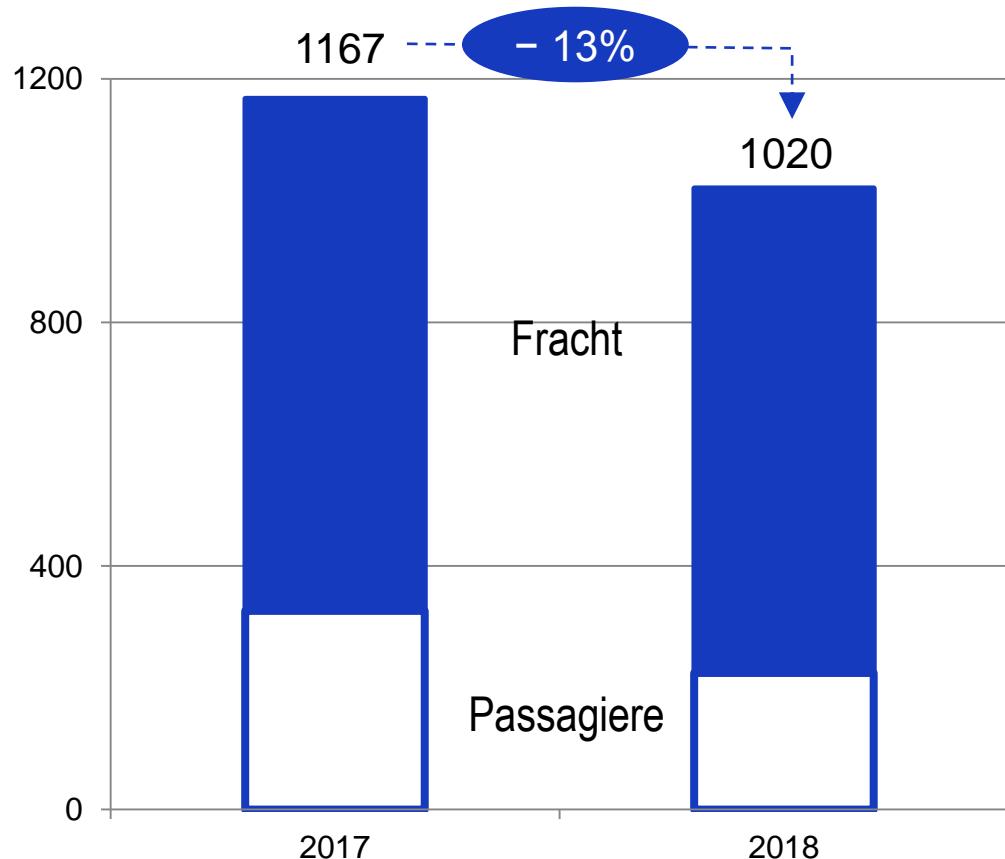


Langfristig: Ab 2020

- **Fokus auf den Lärm**
 - Einführung einer « **begrenzenden Lärmkurve** » durch die Luftfahrtbehörden F und CH
 - Regelmässige Überprüfung
 - Einhaltung durch den Flughafen

Erste positive Signale (1/2)

13%-Reduktion der geplanten Flüge, 23.00-24.00 Uhr – Passagiere und Cargo (Jan.-Okt. 2018 vgl. 2017, Stand: Ende Feb. 2018)



- In Zusammenarbeit mit den Fluggesellschaften konnte eine wesentliche Reduzierung der geplanten Flugbewegungen zwischen 23.00 und 24.00 Uhr erreicht werden
- Die geplanten Flugbewegungen im **Passagierverkehr** wurde **um 102 Flüge im Vergleich zu 2017 reduziert**
- Im **Frachtverkehr** wurde **um 45 Flüge im Vergleich zu 2017 reduziert**

Erste positive Signale (2/2)

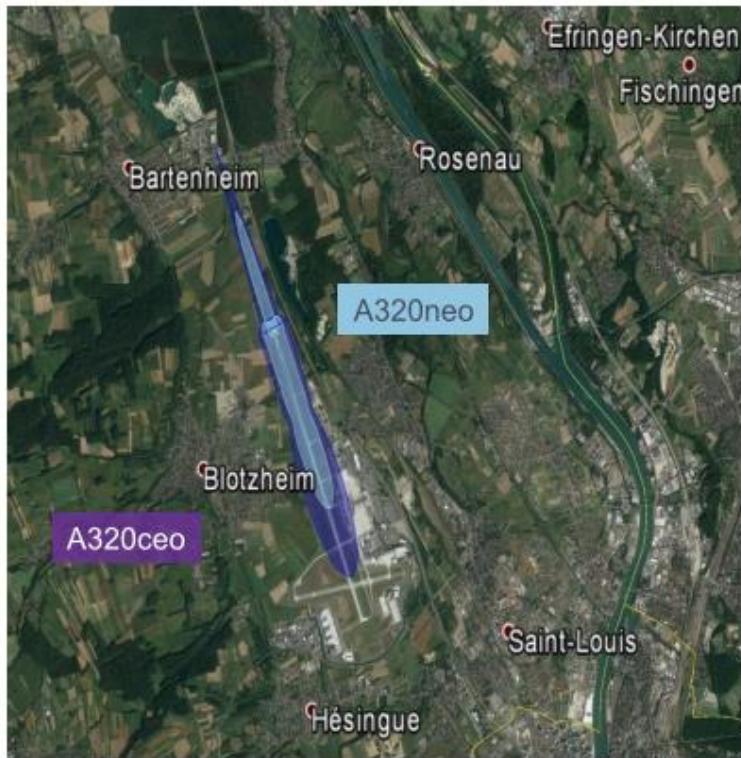
In Zusammenarbeit mit den Airlines:

- DHL – Abflug Samstag,
20.40 Uhr statt 23.10 Uhr
- Keine Expressfrachtabflüge
am Wochenende zwischen
22.00 und 06.00 Uhr



Technischer Fortschritt

NOUVEAUX AIRBUS A320NEO ET A321NEO



Empreintes de bruit A320

EuroAirport
Réduction de
56%

Au décollage et à
l'atterrissement avec l'A320neo

85dB(A) noise contour
ICAO NADP1
Airbus data
The contours are a mathematical
calculation based upon the certified
noise levels of the aircraft

Aktionsplan - Auszug (1/3)

1. In Partnerschaft mit unseren Airlines:

- Verbesserung der Pünktlichkeit der stationierten Flugzeuge (Verspätungsabbau)
- Programmierung von Ankünften und Abflügen vor 23.00 Uhr
- Sicherstellen, dass die Airlines die vorgegebenen Startverfahren genau einhalten (Verhaltenskodex für verantwortungsvolles Fliegen)

Aktionsplan - Auszug (2/3)

2. Prüfung von Anreizen und Strafzahlungen bei den Gebühren ab 1. April 2019:

- Anreize für Flüge vor 23.00 Uhr
- Überprüfung der Landegebühren gemäss Lärmzertifizierung (Anreize für die neueste Generation von Flugzeugen)
- Pünktlichkeitsbonus für Flüge vor 23.00 Uhr
- Förderung von neuen Technologien (Sharklets, Vortex)

Aktionsplan - Auszug (3/3)

3. Lärmgrenzwert der Flugzeuge:

- Einführung des Lärmgrenzwerts von 13 EPNdB (bisher 10 EPNdB)

4. Bearbeitung von Anfragen von Flugplangenehmigungen nach 22.00 Uhr:

- Stellungnahme des EuroAirport notwendig

Gegenüberstellung Ziele / Aktionen 23.00-24.00 « kurzfristig »

Ziel 1: Südstarts

- Sensibilisierung Piloten und Airlines

Ziel 2: Gesamtanzahl Bewegungen

- Stellungnahme Flugplangenehmigung nach 22.00 Uhr

- 
- The diagram consists of two overlapping circles. The left circle is labeled 'Ziel 1: Südstarts' and contains the action 'Sensibilisierung Piloten und Airlines'. The right circle is labeled 'Ziel 2: Gesamtanzahl Bewegungen' and contains the action 'Stellungnahme Flugplangenehmigung nach 22.00 Uhr'. The overlapping area in the center contains a list of four actions: 'Reduktion Verspätungen', 'Programmierung vor 23.00 Uhr', 'Prüfung Anreize Gebühren-system Pünktlichkeit', and 'Reduktion Bewegungen durch Einsatz gröserer Flugzeuge'.
- Reduktion Verspätungen
 - Programmierung vor 23.00 Uhr
 - Prüfung Anreize Gebühren-system Pünktlichkeit
 - Reduktion Bewegungen durch Einsatz gröserer Flugzeuge

Gegenüberstellung Ziel / Aktionen « langfristig »

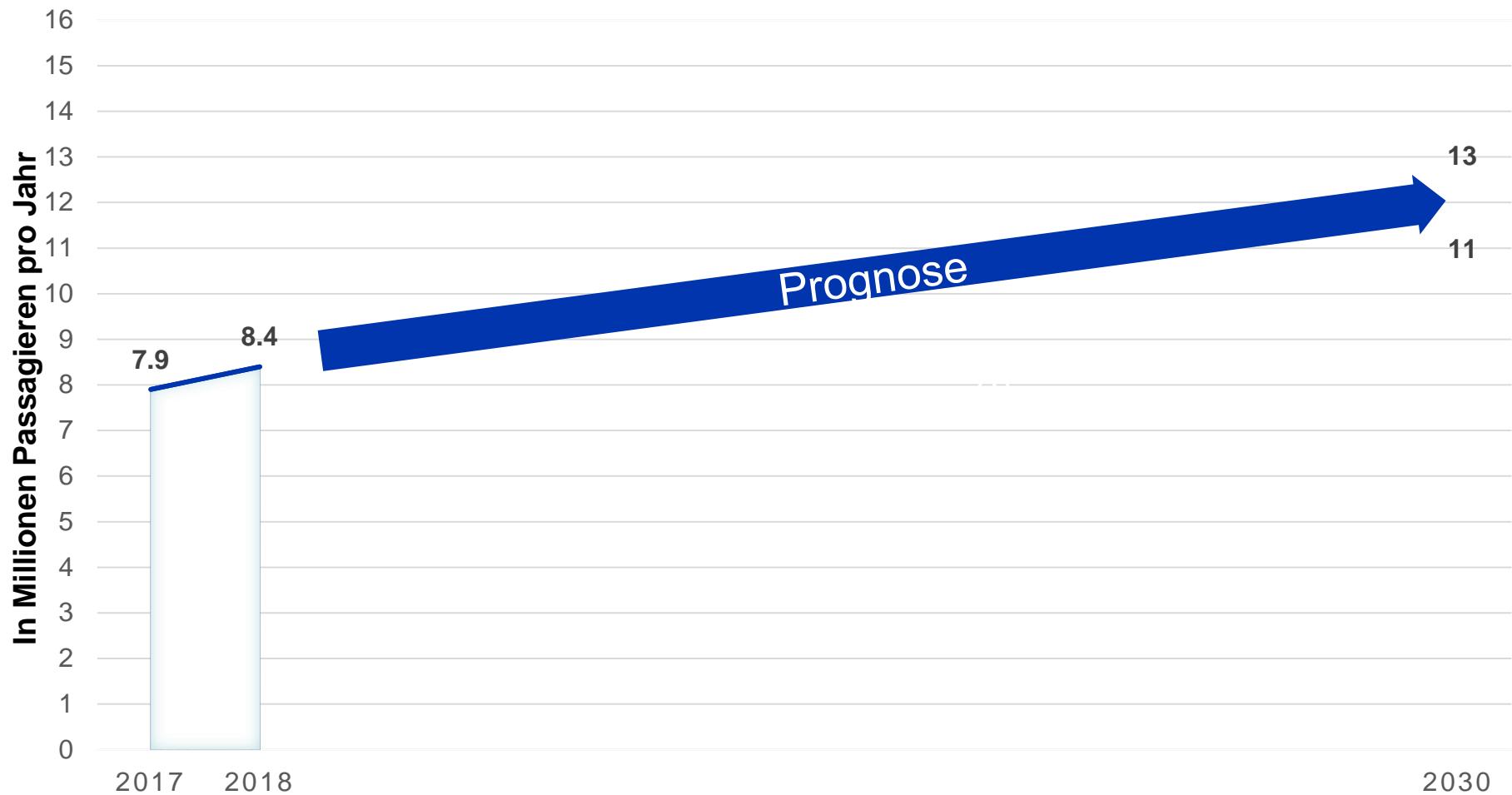
Ziel: Fokus auf Lärm → « begrenzende Lärmkurve »

- Erhöhung Lärmgrenzwert auf -13 EPNdB
- Programmierung vor 23.00 Uhr
- Anreize für Einsatz von Flugzeugtypen NEO und MAX
- Anreize für weitere technologische Entwicklungen (z.B. Sharklets)

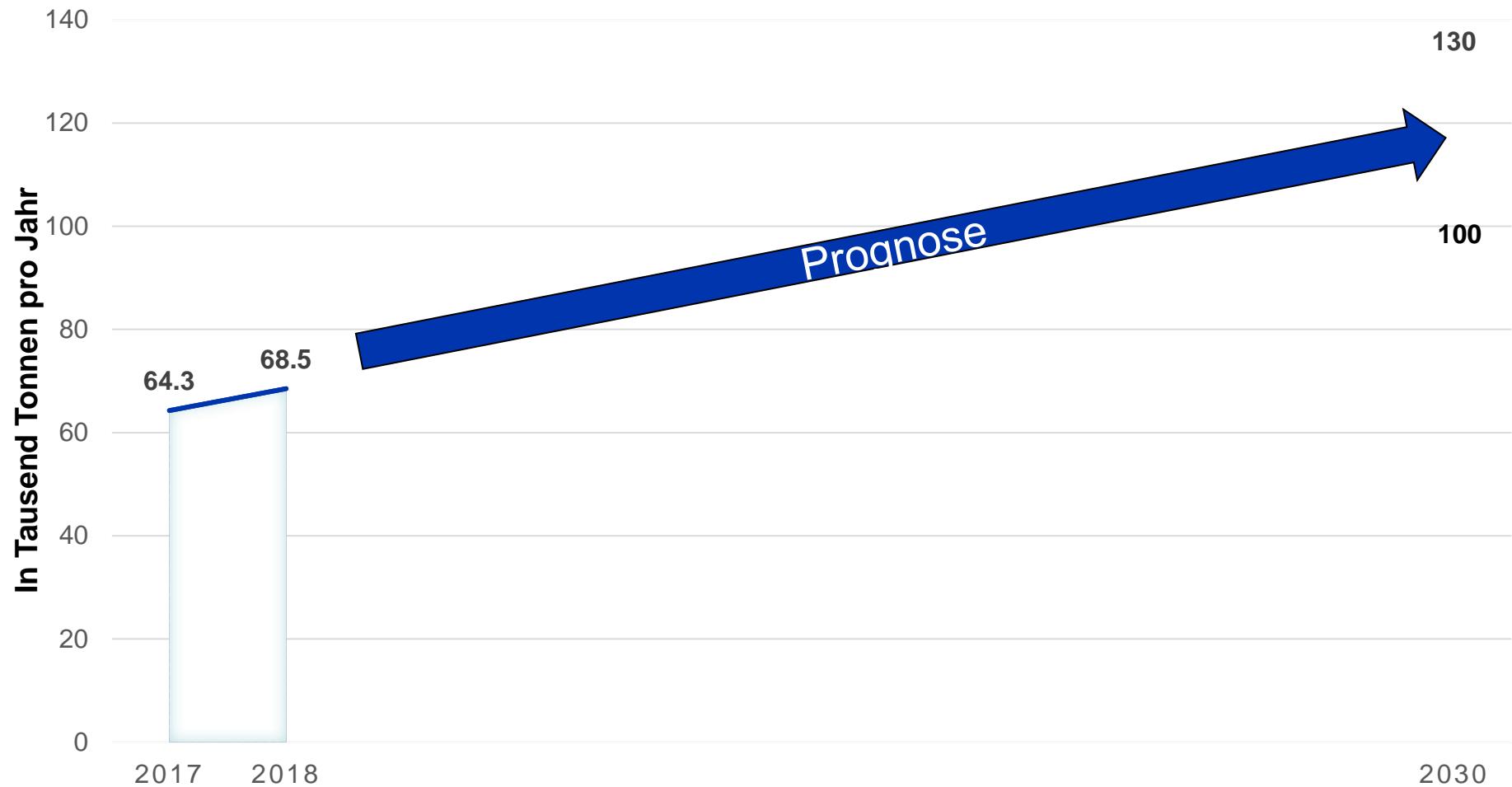
3.1

PERSPEKTIVEN KURZ- UND LANGFRISTIG

Entwicklung Passagierzahlen



Entwicklung Luftfracht



Investitionen: Kurzfristig 2018-2021 (1/2)

Ziel: Verbesserung der Servicequalität im bestehenden Flughafengebäude

- Komplette Renovierung der Ankunftshallen
 - Verbesserung der Gepäckkontrollen
 - Arbeiten zur Vereinfachung des Passagierflusses
 - Gewährleistung von kurzen Wegen für die Passagiere von den Parkplätzen bis zum Flugzeug
- = Investitionen: 30 Millionen Euro pro Jahr

Investitionen Passagierterminal: Mittel- und langfristig, Projekt MIT* (2/2)

- Der bestehende Passagierterminal wurde Anfang 2000 gebaut
- Die Flugzeugflotte hat sich seit dem Jahr 2000 deutlich entwickelt (Flugzeuggrösse und -Auslastung)
- Notwendigkeit der Modernisierung und des Ausbaus des bestehenden Terminals
- Zusätzliche Flächen bis zu 30 Prozent der bestehenden Flächen
- Öffentliche Ausschreibung zur Lancierung von Studien
- Arbeit mit Szenarien
- Eröffnungsziel: 2025

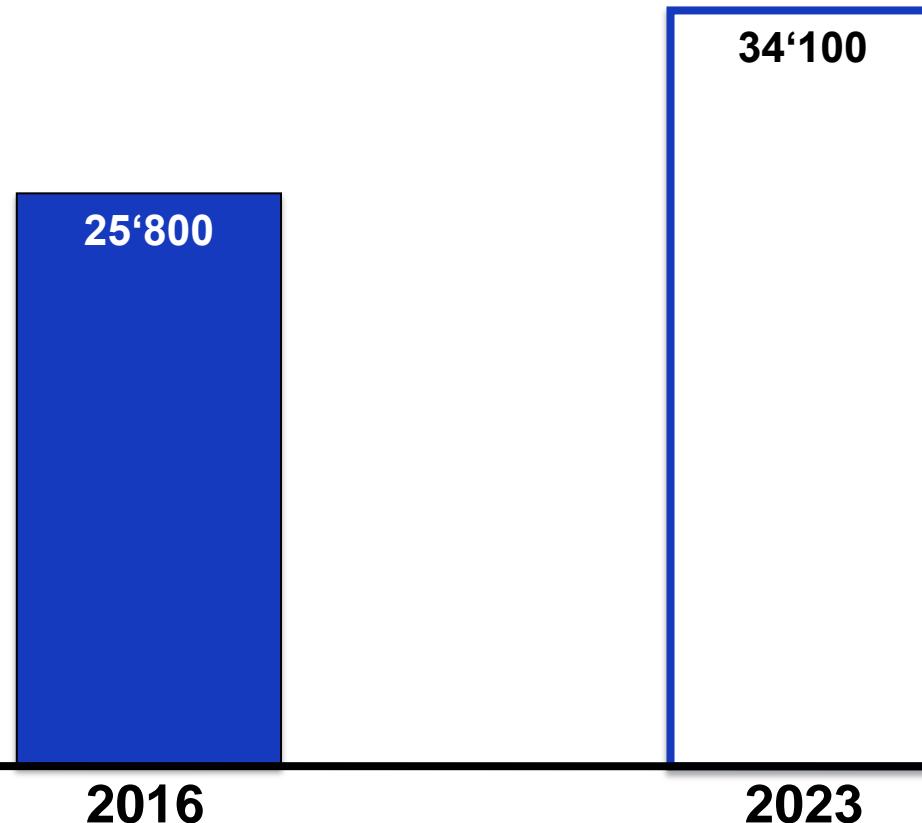
* MIT = Modernisierung der Installationen des Terminals

Industrielle Aktivitäten



Die Beschäftigung wächst mit der Entwicklung EuroAirport

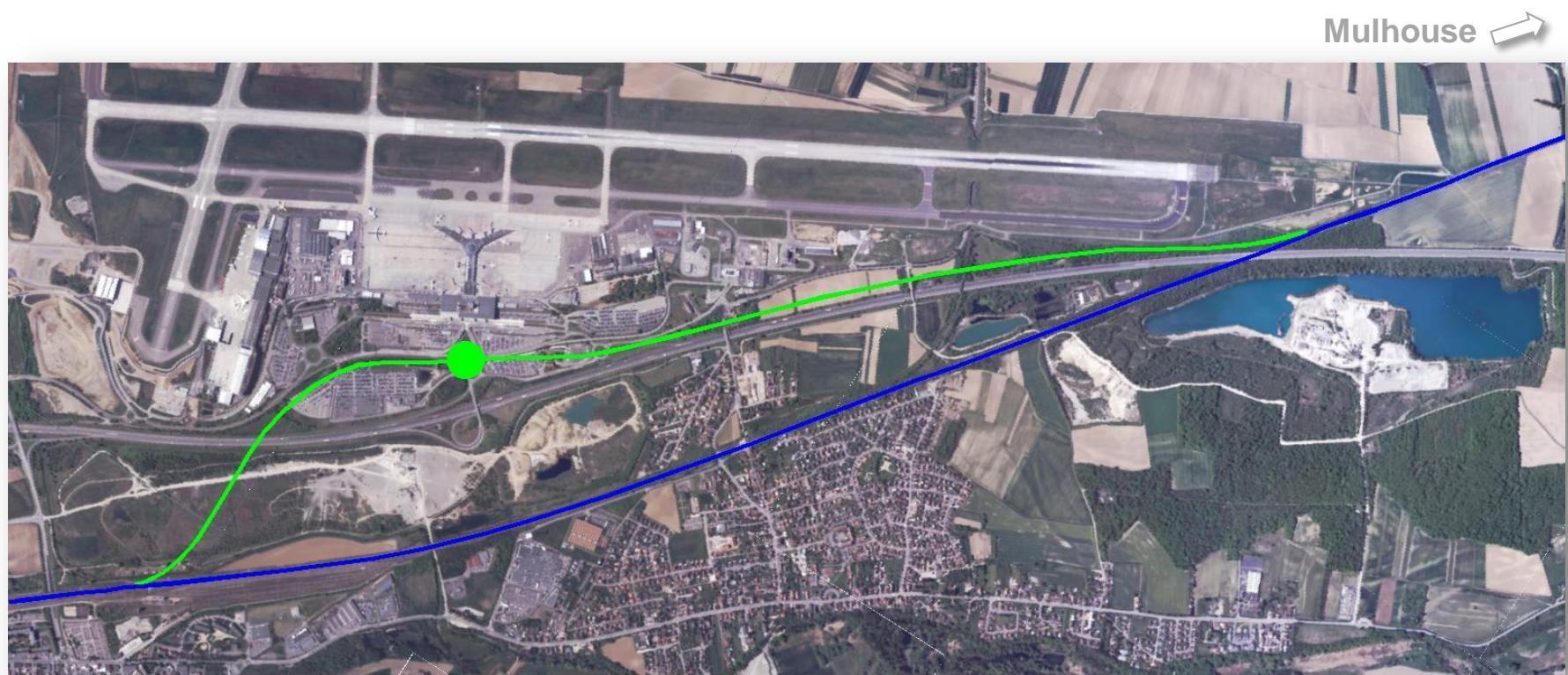
Veränderung der Beschäftigung (direkt und indirekt)
(2016-2023)



3.2 Bahnanschluss EuroAirport



Bahnanschluss: Ein Bahnhof in unmittelbarer Nähe



Basel ←

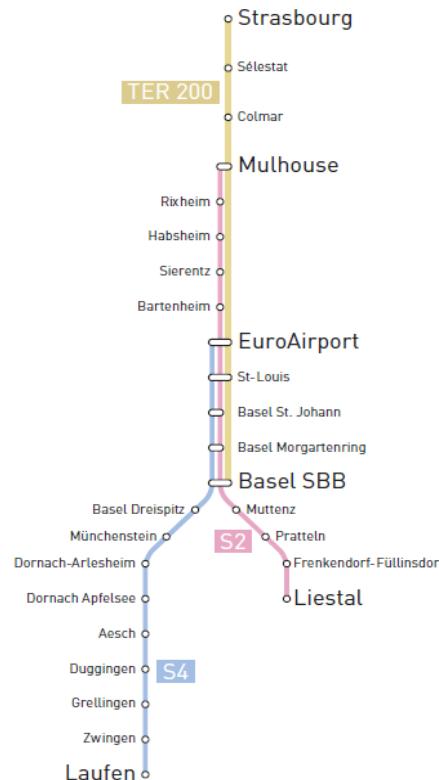
Anbindung an das regionale Bahnnetz

**Dezember
2017: Gemeinsame
Absichtserklärung**

**Région Grand-Est,
BS, BL, SO**

**Das 2. Mitwirkungs-
verfahren findet im
Herbst 2018 statt**

www.eapbyrail.org



Die geplante Bahnbindung steigert insbesondere den Modalanteil in Prozent pro Land

	Frankreich	Schweiz	Deutschland
Heute	12%	42%	29%
Mit Bahnanschluss	26%	47%	30%

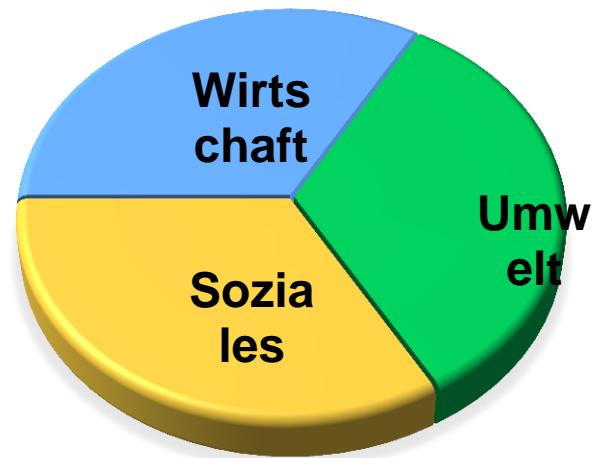
→ Der Bahnanschluss trägt zu einer Steigerung der Passagierzahl von insgesamt 4% bei

4.

FAZIT

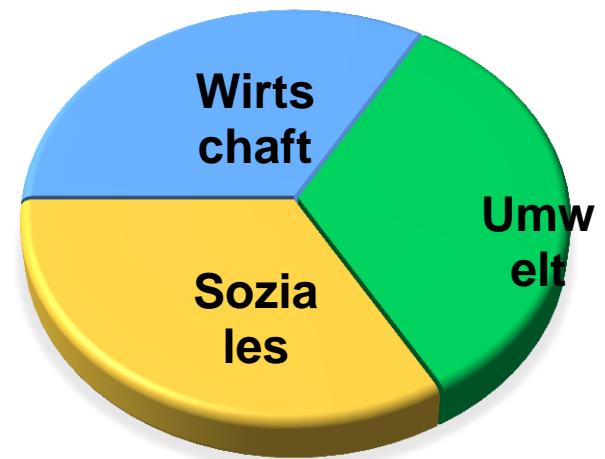
FAZIT 1/3

1. Der EuroAirport entwickelt sich nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit
2. Der EuroAirport ist eine wichtige Infrastrukturanlage für die trinationale Region und stellt ein entsprechendes Angebot den Unternehmen sowie der Bevölkerung zur Verfügung
3. Die Nachfrage nach Luftverkehrsdienstleistungen wird gemäss allen Studien auch bis 2030 steigen



FAZIT (2/3)

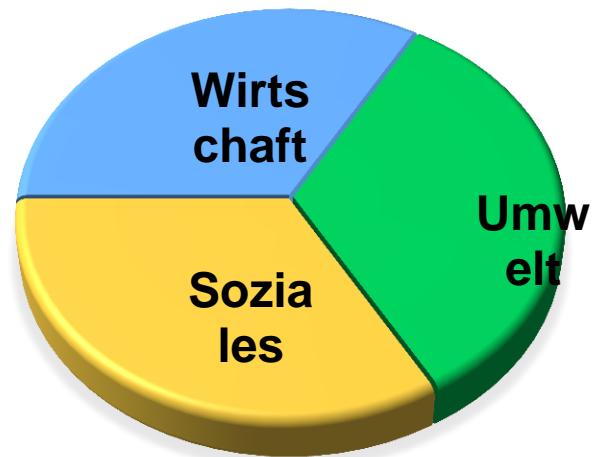
4. Diese Nachfrage möchte der EuroAirport mit einem Angebot von guter Servicequalität sicherstellen.
5. Der EuroAirport ist sich sehr bewusst, dass der Flugverkehr auch störende Auswirkungen für die Bevölkerung rund um den Flughafen hat



FAZIT (3/3)

6. Er hat deshalb zwei Programme lanciert:

- ein **kurzfristiges**, welches den Lärm in der sensiblen Nachtstunde von 23.00 bis 24.00 Uhr reduzieren bzw. stabilisieren soll
- ein **langfristiges**, welches sicherstellen soll, dass der EuroAirport sich nur innerhalb einer vordefinierten « begrenzenden Lärmkurve » entwickeln darf



5.

NÄCHSTE SCHRITTE

Nächste Schritte

- **Regelmässige Berichterstattung** über die Erreichung der kurz- und langfristigen Ziele:
 - Im Rahmen der ordentlichen Umweltgremien (CCE, FLK, TUK)
 - Neujahrsmedienkonferenz Januar 2019 (Zielerreichung 2018)
 - Neujahrsmedienkonferenz Januar 2020 (Zielerreichung 2019)
- **Regelmässiger Austausch** mit den politischen Behörden, den Anrainerverbänden und der Öffentlichkeit der Dreiländerregion

Danke für Ihre
Aufmerksamkeit!

Fragen?

