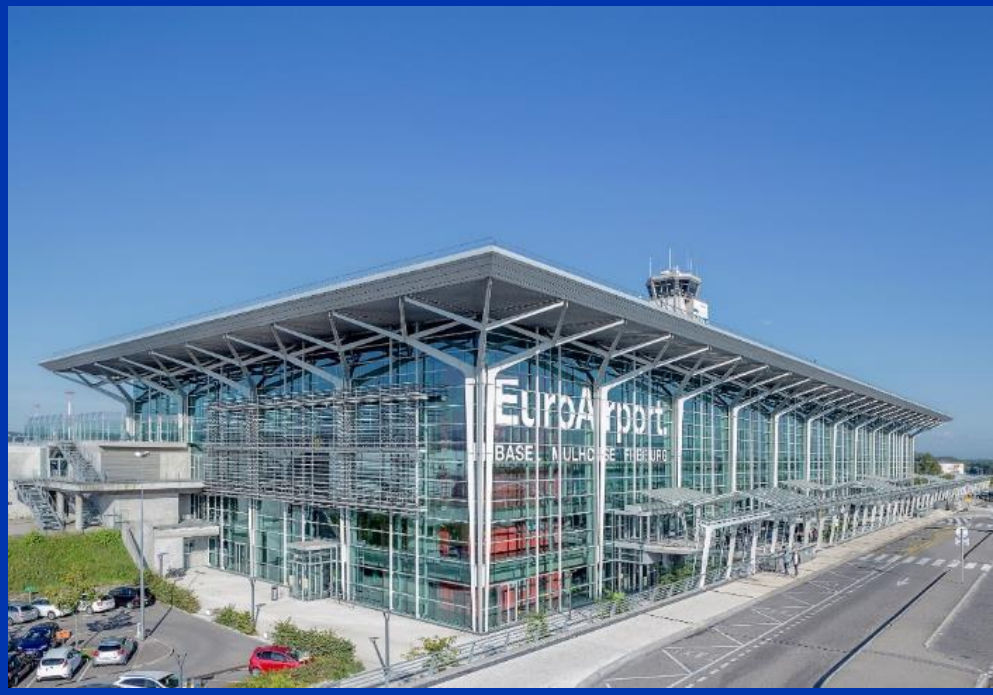
Kanton Basel-Stadt
Kanton Basel-Landschaft

EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG

INFORMATIONS-VERANSTALTUNG ZUR ÖFFENTLICHEN ANHÖRUNG:

Massnahmen zur Reduktion des Fluglärms entsprechend den Prinzipien des ausgewogenen Ansatzes



11.03.2021

à bientôt. bis bald.

1. Begrüssung und Einführung

Marco Greiner

Regierungssprecher und Vizestaatsschreiber

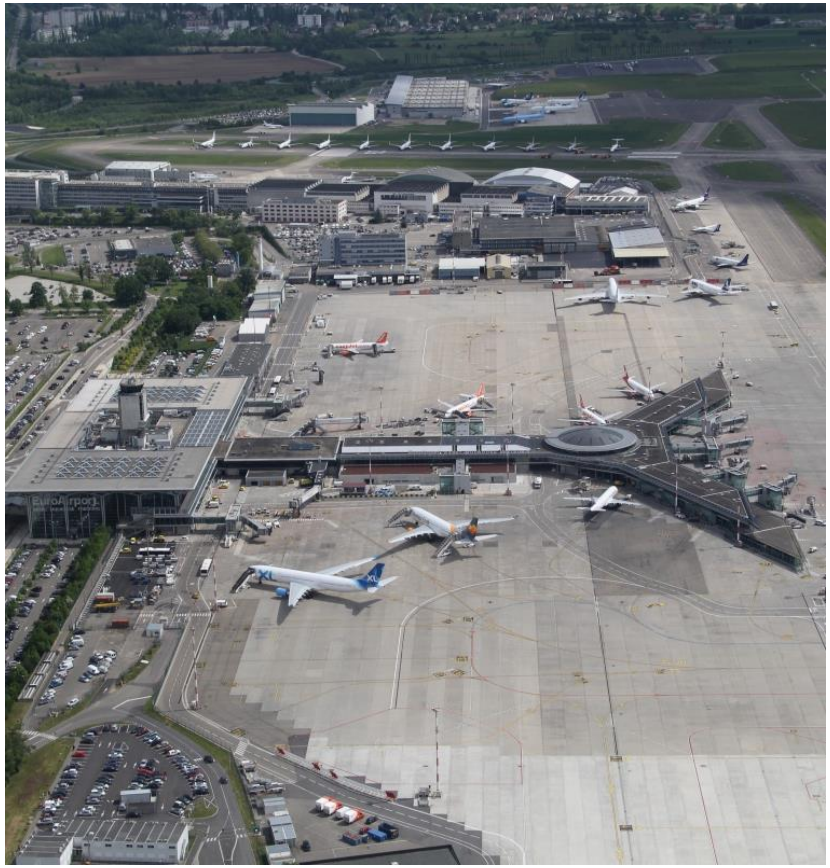
Kanton Basel-Stadt

Einführende Anmerkungen

1. *Wortmeldungen und Fragen bitte über den Chat*
2. *Ziel der Sitzung heute: über die Studie und das weitere Vorgehen zu informieren und Fragen zum Verständnis der Studie zu beantworten*
3. *Kommentare zur Studie, etc. bitte direkt im Rahmen der Anhöhrung eingeben*
4. *Wir freuen uns auf die kommenden Diskussionen!*

Tagesordnung

1. *Begrüssung Marco Greiner*
2. *2.1 Begrüssung Kaspar Sutter*
3. *2.2 Begrüssung Thomas Weber*
4. *3. Infos zur Studie BAZL-EAP*
5. *4. Fragen*
6. *5. Schluss*



2.1 Begrüssung

Regierungsrat Kaspar Sutter

Departement für Wirtschaft, Soziales und Umwelt

Kanton Basel-Stadt

2.2 Begrüssung

Regierungsrat Thomas Weber

Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion

Kanton Basel-Landschaft

3.1 Die Rolle des Bundes am EAP – Dr. Urs ZIEGLER

Der Flughafen Basel-Mülhausen EAP ist einer der drei Landesflughäfen der Schweiz, aber:

- Er befindet sich vollumfänglich auf französischem Territorium
- **Soweit nicht im Staatsvertrag von 1949, seinen Anhängen oder anderen Übereinkommen anderweitig geregelt, erfolgt der Betrieb nach französischem Recht**
- Die Flugsicherung erfolgt durch die franz. Direction de la Sécurité de la Navigation Aérienne (DSNA)

Der formelle Einbezug des Bundes (BAZL) erfolgt in folgenden Gremien und flughafenbezogenen Aktivitäten:

- Einsitznahme im Verwaltungsrat (2 Sitze)
- Teilnahme im CODIR Finances (Festlegung der Gebühren)
- Einsitz in der trinationalen Umweltkommission des EAP
- Festlegung des Kostendeckungsbeitrags an die DGAC (Steuerabkommen von 2018)
- Einsitz in der Fluglärmkommission beider Basel
- Beurteilung der Nutzung des ILS33 (Südanflüge)
- Durchführung von SAFA-Checks (sicherheitsbezogene Überprüfung von ausl. Flugzeugen)

3.1 Die Rolle des Bundes beim ausgewogenen Ansatz

- Mitglied der Projektleitung und Begleitgruppe zur Studie
- Prinzipien des ausgewogenen Ansatzes sind auch in der Schweizer Gesetzgebung verankert
- Die Übernahme der EU Verordnung 598/2014 ist geplant, wann dies aber geschieht, ist z.Zt. noch offen, möglicherweise dieses Jahr

3.2

INFORMATIONEN EUROAIRPORT ZUM AUSGEWOGENEN ANSATZ

Matthias Suhr, Direktor
Jan Robra, Leiter Abteilung Umwelt

Übersicht:

3.2.1 Lärmstrategie EuroAirport

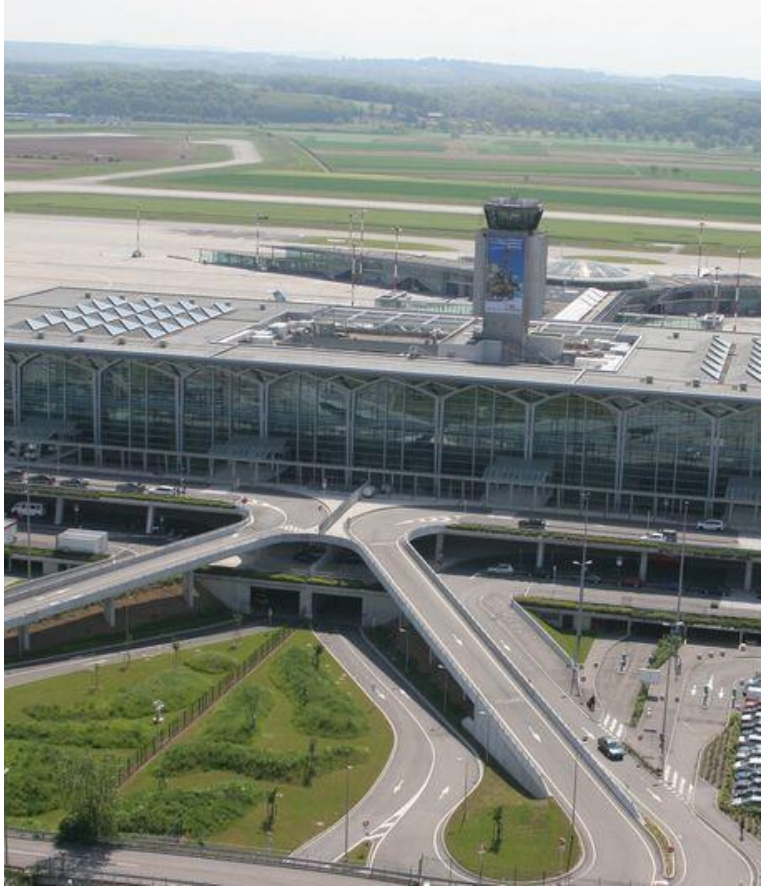
3.2.2 Lärmsituation am Flughafen

3.2.3 Informationen zur Studie

3.2.4 Massnahmen

3.2.5 Notwendige Anpassungen im Betriebserlass

3.2.6 Nächste Schritte



3.2.1

LÄRMSTRATEGIE EUROAIRPORT

Ziel

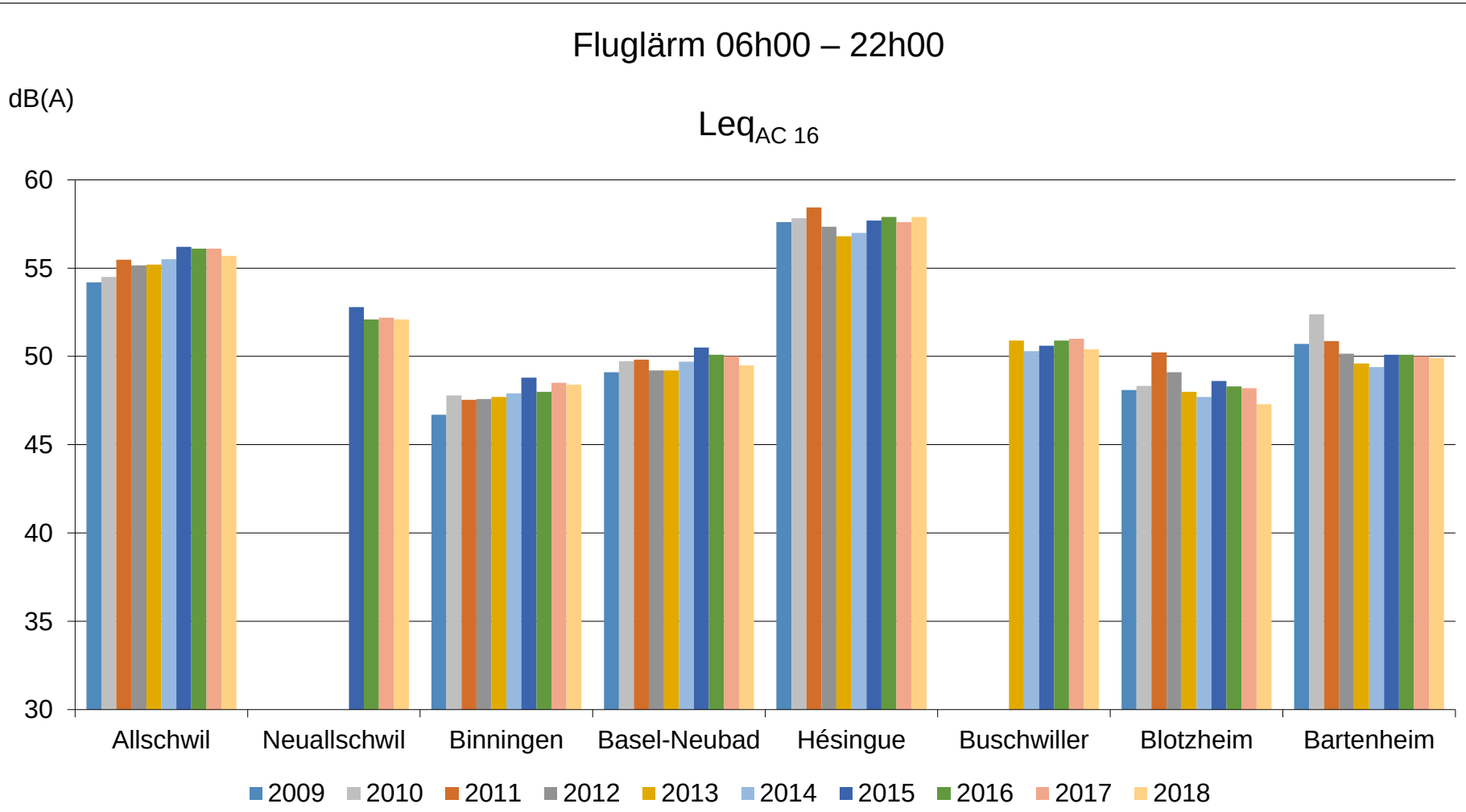
- Deutliche Reduktion des Lärms 23.00 – 24.00 Uhr
- Langfristige Stabilisierung des Fluglärms

Massnahmen

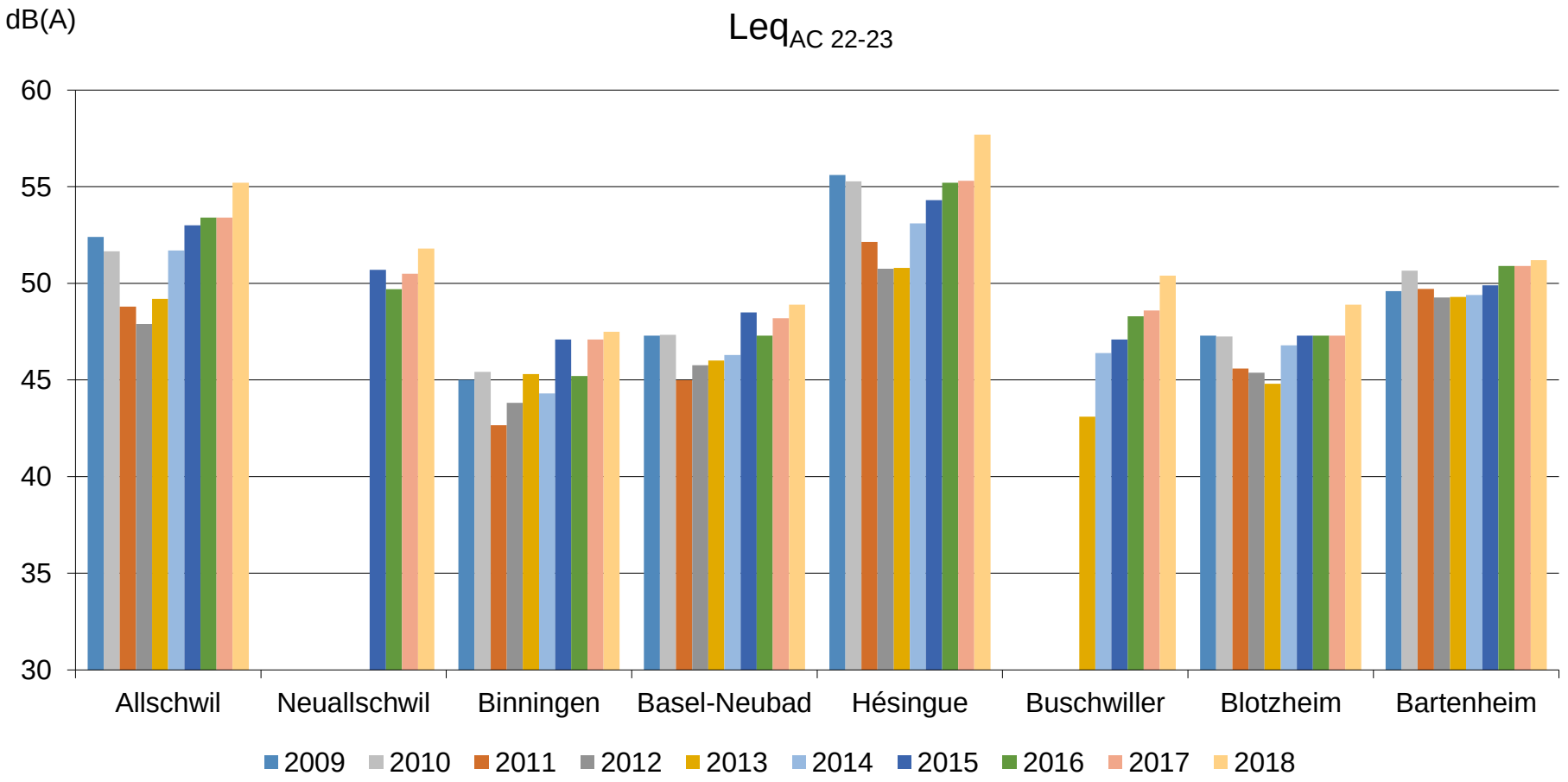
- Kurzfristig: ausgewogener Ansatz
- Langfristig: begrenzende Lärmkurve

3.2.2

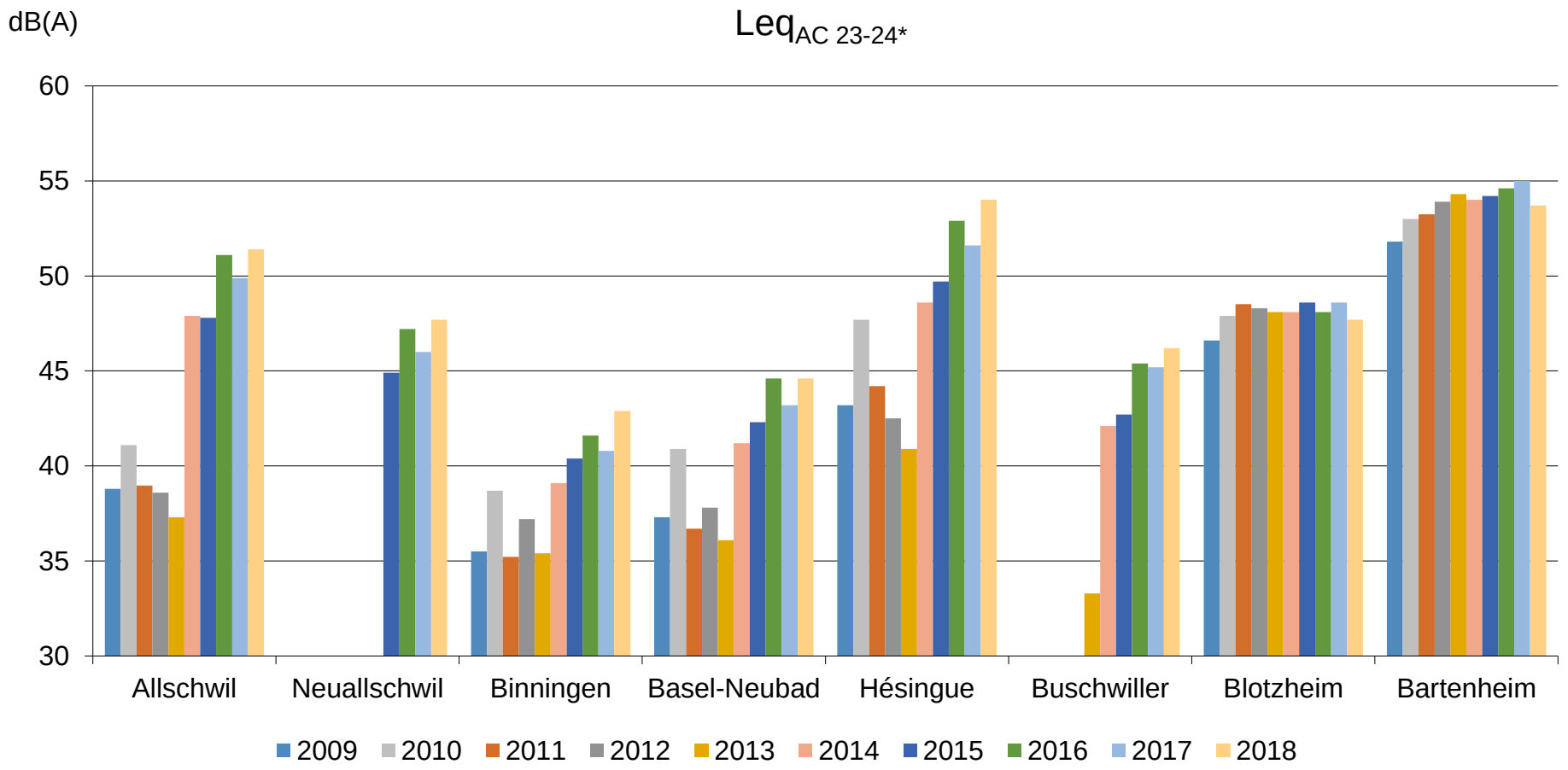
LÄRMSITUATION AM FLUGHAFEN


Fluglärm 06h00 – 22h00
dB(A)
Leq AC 16
60
55
50
45
40
35
30
Allschwil
Neuallschwil
Binningen
Basel-Neubad
Hésingue
Buschwiller
Blotzheim
Bartenheim
2009
2010
2011
2012
2013
2014
2015
2016
2017
2018

Fluglärm 22h00 – 23h00

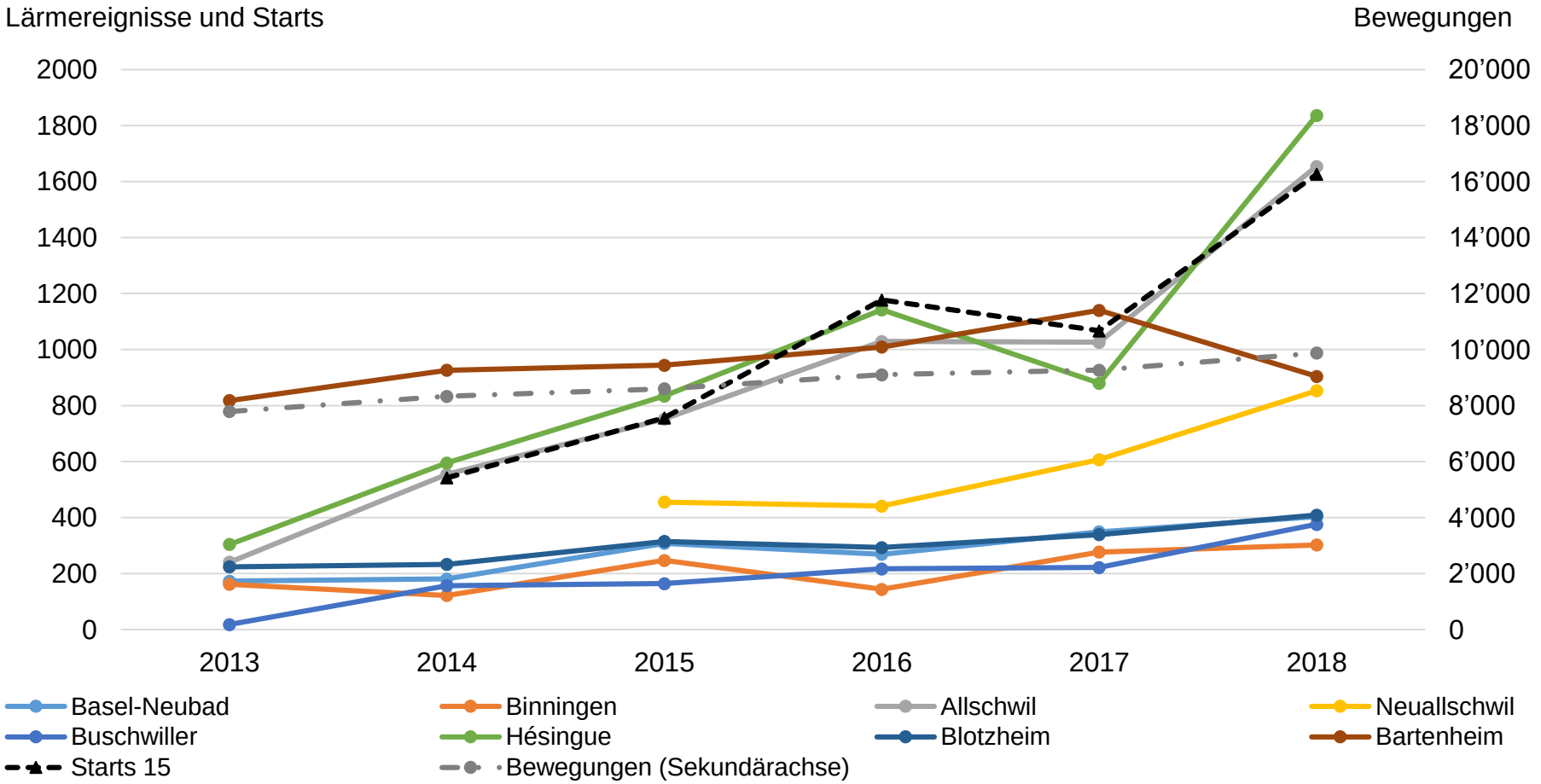


Fluglärm 23h00 – 24h00*



* Inklusive Fluggeräusche zwischen 00h00 und 05h00

Lärmereignisse über 70 dB und Bewegungen in der Nacht (22-06 Uhr)



Daten bis 2018:

- Studiengrundlage: Mittelwert der Jahre 2016-2017-2018
- Verkehrsprognosen in der Studie bauen auf der Situation 2018 auf

→ **Die Lärmdaten 2019 und 2020 werden auf der Webseite des EAP veröffentlicht**

Zusammenfassung:

- Deutliche Zunahme des Lärms zwischen 23-24 Uhr, während die Situation in den anderen Tages- und Nachtzeiten eher stabil war
- Der Grund dafür ist die starke Zunahme an Südstarts während der Nachtzeit

→ **Dies sind auch die Gründe weshalb die Studie dort ansetzt**

3.2.3

INFORMATIONEN ZUR STUDIE

Feststellungen

- Zunahme des Flugverkehrs wirkt den bisherigen Anstrengungen beim Lärmschutz entgegen
- Ausgeprägte Zunahme der Lärmbelastung in der sensiblen Zeit von 23.00 bis 24.00 Uhr

→ **Lärmminderungsmassnahmen gemäss Ausgewogenem Ansatz**

Ziel

- Deutliche und langfristige Reduktion des Lärms zwischen 23.00 und 24.00 Uhr (mindestens 5dB weniger Lärm)
- Langfristiger Schutz der Anwohner vor Lärmbelastung durch Flugzeuge mit geringer akustischer Leistung (= besonders laute Flugzeuge)

Verfahren

- Verfahren nach ICAO, EU Verordnung 598/2014 – Leitprinzipen gelten nicht nur in Frankreich und Deutschland, sondern auch in der Schweiz
- Gilt für Flughäfen mit mehr als 50 000 Bewegungen/Jahr

Bisherige Entscheide:

- **Herbst 2018:** Entscheid des Verwaltungsrats einschliesslich Antrag an DGAC zur «Durchführung der Studie»
- **Ende März 2019:** Mandatserteilung durch die französische Aufsichtsbehörde DGAC an den Flughafen
- **August 2019 bis April 2020:** Durchführung der Studie durch drei spezialisierte Unternehmen (CGX, EBP, Gamba)
- **Mai 2020:** Entscheid des Verwaltungsrats und Antrag an die DGAC zur Umsetzung der aus der Studie hervorgegangenen Massnahmen (Verschärfung der Marge von 10 auf 13 EPNdB in der gesamten Nachtzeit und Verbot der geplanten Starts zwischen 23 und 24 Uhr)
- **Dezember 2020:** Entscheid der DGAC über die Massnahmen, die in den Entwurf des neuen Erlasses über Betriebsbeschränkungen aufgenommen werden sollen und das zur Konsultation und Anhörung der Öffentlichkeit vorgelegt wird

Grundlagen «Ausgewogener Ansatz»

4 Säulen des ausgewogenen Ansatzes

1. Lärmreduktion an der Quelle

2. Raumplanung

3. Flugbetriebs-verfahren

4. Betriebsein-schränkungen

Die Lärmreduktionsmassnahmen müssen in den drei Bereichen der Nachhaltigkeit (Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft) vertieft geprüft werden.

Wesentliche Elemente des ausgewogenen Ansatzes:

- Die Erarbeitung der technischen Grundlagen
- Der Einbezug aller relevanten Stakeholder

Schrittweises Vorgehen

Analyse der aktuellen Situation
Akustische Bestandesaufnahme, bisherige Lärmschutzmassnahmen, Flugbewegungen

↓

Interviews mit interessierten Parteien

↓

Definition von Szenarien zur Zielerreichung

↓

Bei jedem Szenario: Berechnung der akustischen wirtschaftlichen und volkswirtschaftlichen Auswirkungen

↓

Multi-Kriterien-Analyse als Entscheidungshilfe

↓

Empfehlung und Zeitplan für die Umsetzung

Integration der Stakeholder (S. 98ff)

Diversität der Stakeholder

- Politik und Administration
- Anrainerverbände
- Wirtschaftsvertreter
- Airlines

>90
Parteien

Berücksichtigung in der Studie

- Interviews
- Ateliers

→ Die verschiedenen Anliegen wurden dabei erfasst und in der Studie berücksichtigt (vgl. S. 98ff.)

~40
Sitzungen

Untersuchte Szenarien – Festlegung (S. 202)

Aktuell gültige Betriebseinschränkungen:

Uhrzeit	22h00-23h00	23h00-24h00	00h00-05h00	05h00-06h00
Aktuelle Situation Referenzszenario	10 EPNdB		Nachtflugverbot	Startverbot 10 EPNdB für Landungen
	Startverbot, respektive Landeverbot zwischen 00h00 und 09h00 sowie zwischen 22h00 und 00h00 an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen allgemeinen Feiertagen für Flugzeuge deren zertifizierter Überflugwert, respektive Anflugswert >97 EPNdB ist			

Szenarien für den empfindlichen Zeitraum 23h00 – 24h00:

Szenario	23h00 - 00h00
Szenario $1_{13EPNdB}$	Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmarge <13 EPNdB
Szenario $2_{15EPNdB}$	Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmarge <15 EPNdB
Szenario $3_{17EPNdB}$	Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmarge <17 EPNdB
Szenario $4_{Verbot.gepl.Starts}$	Verbot der geplanten Abflüge
Szenario $5_{Flugverbot_PM}$	Ausdehnung des Nachtflugverbots

Zusätzliche Szenarien für den Zeitraum 05h00-06h00, um die Nacht umfassender abzudecken:

Szenario	05h00 - 06h00
Szenario $6_{13EPNdB_AM}$	Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmarge <13 EPNdB
Szenario $7_{Flugverbot_AM}$	Ausdehnung des Nachtflugverbots

Verkehrsprognosen (S.146 ff):

- Zwei Horizonte: in 5 Jahren (10 Mio. PAX) und in 10 Jahren (12 Mio. PAX)
- Geplante Flottenerneuerung (in Zukunft etwa 20% modernste Flugzeuge)
- Verteilung der Lärmleistung (nach Flugzeugtyp und Zeitfenster)

Hypothese: kein langfristiger Einfluss der Pandemie auf die Prognosen

22h00 - 06h00		Passagier	Expressfracht	Fracht	Hubschrauber	Allgemeine Luftfahrt	Industrielle	Andere	Insgesamt
5 Jahre Horizont	Anzahl Flugbewegungen	5 679	3 630	7	550	20	28	18	9 932
	% der Flugbewegungen	*57%*	*37%*	*0%*	*6%*	*0%*	*0%*	*0%*	*100%*
10 Jahre Horizont	Anzahl Flugbewegungen	6 588	3 791	7	473	20	29	14	10 922
	% der Flugbewegungen	*60%*	*35%*	*0%*	*4%*	*0%*	*0%*	*0%*	*100%*

Referenzszenario (ohne zusätzliche Betriebseinschränkungen) = Vergleichsgrundlage für die Wirkungsprognosen zu den verschiedenen Szenarien.

Multikriterienanalyse der Szenarien (S. 205):

Verkehrsprognosen « 10 Jahre »

Massnahmen zwischen 23 und 24 Uhr			
Szenarien	**Volkswirtschaftliche Folgen Wertschöpfung und Beschäftigung** (jährliche direkte und indirekte Auswirkungen)	**Kalkulierte Lärmreduktion** (in dB)	**Bewertungselemente in Bezug auf die Fluggesellschaften**
Szenario $1_{13EPNdB}$	Geringe Auswirkung	Geringfügige Gewinne	Geringe Auswirkung, da nur sehr wenige Bewegungen betroffen
Szenario $2_{15EPNdB}$	Geringe Auswirkung	Nordbereich: 4 Südbereich: 6	Auswirkung bewältigbar: viele Kapitel-4- Flugzeuge und höher; für Gesellschaften, die Kapitel-3- Flugzeuge betreiben, erscheint eine Anpassungsfähigkeit angesichts ihrer Flotte möglich.
Szenario $3_{17EPNdB}$	Geringe Auswirkung	Nordbereich: 4 Südbereich: 7	Auswirkung bewältigbar: viele Kapitel-4- Flugzeuge und höher; für Gesellschaften, die Kapitel-3- Flugzeuge betreiben, erscheint eine Anpassungsfähigkeit angesichts ihrer Flotte möglich.

- **Reduktion des Lärms um 3 dB = Halbierung der Lärmemissionen**
- **Reduktion des Lärms um 10dB = Halbierung des empfundenen Lärms**

Multikriterienanalyse der Szenarien (S. 205):

Verkehrsprognosen « 10 Jahre »

Massnahmen zwischen 23 und 24 Uhr			
Szenarien	**Volkswirtschaftliche Folgen Wertschöpfung und Beschäftigung** (jährliche direkte und indirekte Auswirkungen)	**Kalkulierte Lärmreduktion** (in dB)	**Bewertungselemente in Bezug auf die Fluggesellschaften**
Szenario $4_{Verbot.gepl.Starts}$	- 0,6 M€ - 6 ETP	Nordbereich: 6 Südbereich: 11	Auswirkungen vor allem auf die Planung von Flügen der Expressfracht (ungleiche Anpassungsfähigkeit der verschiedenen Fluggesellschaften / ein Teil der Fracht kann nicht mehr gleich umgeschlagen werden wie heute)
Szenario $5_{Flugverbot_PM}$	- 65 M€ (*) - 824 ETP (*)	Nordbereich: 14 Südbereich: 22	Auswirkungen vor allem auf die Flugplanung der am Flughafen basierten Gesellschaften (Abzug der stationierten Flugzeuge mit Aufrechterhaltung der meistfrequentierten Ziele / erhebliches Risiko einer Basisschliessung für die betroffenen Fluggesellschaften)

Reduktion des Lärms um 3 dB = Halbierung der Lärmemissionen

Reduktion des Lärms um 10dB = Halbierung des empfundenen Lärms

Multikriterienanalyse der Szenarien (S. 206):

Verkehrsprognosen « 10 Jahre »

Massnahmen zwischen 05 und 06 Uhr			
Szenarien	**Volkswirtschaftliche Folgen Wertschöpfung und Beschäftigung** (jährliche direkte und indirekte Auswirkungen)	**Kalkulierte Lärmreduktion** (in dB)	**Bewertungselemente in Bezug auf die Fluggesellschaften**
Szenario $6_{13EPNdB_AM}$	Geringe Auswirkung	Nordbereich: 2 Südbereich: 3	Bewältigbare Auswirkungen: viele Kapitel-4- und höhere Flugzeuge; für Unternehmen, die Kapitel-3-Flugzeuge betreiben, erscheint eine Anpassungsfähigkeit angesichts ihrer Flotte möglich
Szenario $7_{Flugverbot_AM}$	- 11,0 M€ (*) - 106 ETP (*)	Nordbereich: 25 Südbereich: 12	Einschneidende Auswirkungen auf Expressfracht (Gefährdung des Geschäftsmodells des Expressfrachtverkehrs und der davon bedienten Industrieunternehmen / erhebliches Risiko eines Weggangs von Expressfrachtunternehmen vom Flughafen Basel-Mulhouse, wenn Szenario 7 mit Szenario 4 kombiniert wird)

(*) Die Auswirkungen wurden nur für die Expressfrachtunternehmen ermittelt, nicht aber für ihre verschiedenen Kunden.

Reduktion des Lärms um 3 dB = Halbierung der Lärmemissionen

Reduktion des Lärms um 10dB = Halbierung des empfundenen Lärms

Vergleich der Szenarien und Zielereichung (S. 207):

Szenarien	Vergleich mit dem Lärmziel	Zusätzliche Elemente zur Bewertung der Szenarien
MASSNAHMEN ZWISCHEN 23 UND 24 UHR		
Szenario $1_{13EPNdB}$	Ziel nicht erreicht	Szenario, das die Beibehaltung der aktuellen Situation ermöglicht, indem der Flughafen von Flügen weniger lärmleistungsfähigen Flugzeugen freigehalten wird.
Szenario $2_{15EPNdB}$	Ziel erreicht im Südbereich*, Ziel nicht erreicht im Nordbereich*	Positivere Effekte als Szenario 1, aber in Bezug auf die Zielsetzungen unzureichend.
Szenario $3_{17EPNdB}$	Ziel erreicht im Südbereich*, Ziel nicht erreicht im Nordbereich*	Szenario 3 bietet im Vergleich zu Szenario 2 keinen signifikant grösseren Nutzen.
Szenario $4_{Verbot.gepl.Starts}$	Ziel erreicht	Für das Lärmziel relevantes Szenario mit kontrollierbaren sozioökonomischen Auswirkungen.
Szenario $5_{Flugverbot_pm}$	Ziel erreicht	Szenario mit inakzeptablen sozioökonomischen Auswirkungen.
MASSNAHMEN ZWISCHEN 05 UND 06 UHR		
Szenario $6_{13EPNdB_am}$	Ziel nicht erreicht	Szenario, das die Beibehaltung der aktuellen Situation ermöglicht, indem der Flughafen von Flügen weniger lärmleistungsfähigen Flugzeugen freigehalten wird.
Szenario $7_{Flugverbot_am}$	Ziel erreicht	Szenario mit inakzeptablen sozioökonomischen Auswirkungen.

3.2.4

MASSNAHMEN

Kanton Basel-Stadt
Kanton Basel-Landschaft

EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG

Durch die DGAC bestätigte Empfehlung (S. 208)

22h00 - 23h00	23h00 - 00h00	00h00 - 05h00	05h00 - 06h00
	Verbot der geplanten Abflüge ***(Szenario 4)***	Nachtflugverbot	Startverbot
Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit Lärmmarge < 13 EPNdB ***(Szenarien 1 und 6 + Erweiterung Szenario 1 auf 22.00–23.00 Uhr)***			
Startverbot, respektive Landeverbot zwischen 00h00 und 09h00 sowie zwischen 22h00 und 00h00 an Sonntagen und gemeinsamen französisch-schweizerischen allgemeinen Feiertagen für Flugzeuge deren zertifizierter Überflugwert, respektive Anflugswert >97 EPNdB ist			

Ab Inkrafttreten des Betriebserlasses anwendbar

Grau hinterlegt die bereits gültigen Betriebseinschränkungen am Flughafen Basel-Mulhouse

➔ **Vertretbare gesellschaftliche und wirtschaftliche Auswirkungen**

➔ **Akustische Wirkung der Massnahmen in der 2. Nachtstunde**

- Gewinn von mehr als 10 dB im Südbereich: signifikante, langfristig spürbare Wirkung
- Spürbare Verringerung des Lärms (mehr als 5 dB) im Nordbereich, mit positiver Wirkung auf den Schlaf

➔ **Akustische Wirkung der Massnahmen von 22h00 – 06h00**

- Schutz der Plattform vor den lautesten Flugzeugen (im Sinne der ICAO)

Auswirkungen der Massnahmen auf die Flugbewegungen (angepasst auf Basis der Darstellung S.157):

Aufteilung der Bewegungen:

63% 22-23 Uhr
16% 23-24 Uhr
21% 05-06 Uhr

5 / 10 Jahre

Anteil 23-24 Uhr:

1590 / 1747
-82% / -83%

Anteil 22-23 Uhr:

6257 / 6881
+21% / +21%

	5-Jahres-Horizont	10-Jahres-Horizont
Gesamtzahl Flugbewegungen, 22.00–06.00 Uhr, Referenzszenario	9932	10 922
Anzahl wegfallende, geplante Starts zwischen 23-24h (= betroffene Flüge)	1301 13 %	1448 13 %
davon Anzahl annullierte Flüge *davon Anzahl vor 23 Uhr verlegte Starts*	*4* *1297*	*6* *1442*
Anteil Expressfracht an den betroffenen Flügen	857 66 %	901 62 %
Anteil Passagierflüge an den betroffenen Flügen	297 23 %	421 29 %

Bei den wenigen gestrichenen Flügen handelt es sich um Taxiflüge.

Auswirkungen der Massnahmen auf die Lärmsituation (S. 209):

Die Kombination dieser Massnahmen ergibt folgenden Reduktion der Lärmbelastung (in dB):

	10-Jahres-Horizont	
	Zone Nord*	Zone Süd*
ΔL_{eqAC22}	-2	-1
ΔL_{eqAC23}	6	11
ΔL_{eqAC05}	2	3
ΔL_{night} / $\Delta L_{eqn22-06}$	1	0
ΔL_{den}	0	0

3.2.5

NOTWENDIGE ANPASSUNGEN IM BETRIEBSERLASS

Artikel 1

V. a) Vorbehaltlich der spezifischen Bestimmungen unter b) ist es gewerblichen Flügen untersagt, zwischen 23.00 und 00.00 Uhr zu starten.

b) Die Bestimmungen unter a) hindern Flugzeuge, die gewerbliche Flüge ausführen, die ausserhalb des in Buchstabe a) vorgesehenen Zeitfensters geplant sind und die sich aus Gründen verspäten, welche die Fluggesellschaft nicht zu verantworten hat, nicht, zwischen 23.00 Uhr und 00.00 Uhr zu starten.

VI. Es ist Flugzeugen, die gemäss Norm in «Kapitel 3» zertifiziert sind und eine kumulierte Lärmmarge von weniger als 13 EPNdB aufweisen, untersagt,

- zwischen 22.00 Uhr und 00.00 Uhr und zwischen 05.00 Uhr und 06.00 Uhr zu landen;
- zwischen 22.00 und 00.00 Uhr zu starten;

Artikel 5

Die Bestimmungen des vorliegenden Erlasses treten am 1. Tag des 6. Monats nach seiner Veröffentlichung im Gesetzblatt der Französischen Republik in Kraft.

3.2.6

NÄCHSTE SCHRITTE

Nächste Schritte

- **Vom 11. Februar bis 11. Mai 2021:** Anhörung in den drei Ländern (F, CH und D) und Sammlung der Eingaben durch die DGAC
- **11./12. März 2021:** Informationsveranstaltungen in CH und D
- **Mitte Mai bis Juni:** Analyse/Beantwortung der Eingaben und Umsetzung der eventuell notwendigen Anpassungen am neuen Betriebserlass
- **Juli bis Ende 2021:** Auflage vor der Europäischen Kommission und parallele Veröffentlichung des Betriebserlasses
- **Anfang 2022:** Inkrafttreten des neuen Betriebserlasses (ohne Berücksichtigung von mögl. Rechtsmittelverfahren)

4.

FRAGEN UND ANTWORTEN

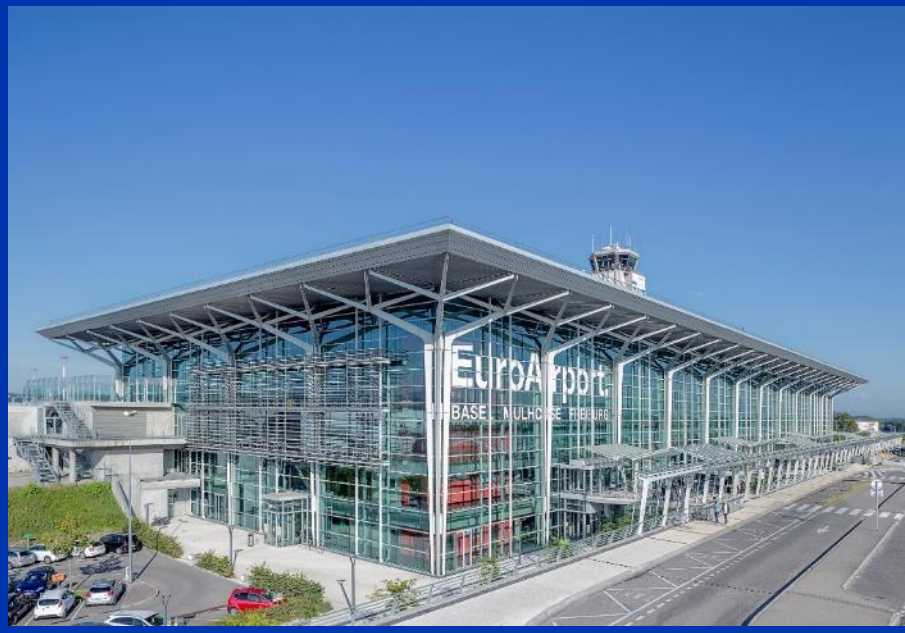
5.

SCHLUSS

Kanton Basel-Stadt
Kanton Basel-Landschaft

EuroAirport®
BASEL MULHOUSE FREIBURG

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!



à bientôt. bis bald.