

ABFLÜGE BASUD DIREKT UND KURVE

UMWELTAUSWIRKUNGEN

Die neuen Routen im Norden und die Änderung der bestehenden Südstarts schaffen keine zusätzlichen Kapazitäten und zielen nicht auf eine Erhöhung Flugverkehrs ab. Das einzige Ziel der Änderungen ist es, den Flughafen Basel-Mulhouse mit dem neuen europäischen Netz kompatibel zu machen, indem alle technischen Anforderungen respektiert werden.

Im Norden des Flughafens ändert das Startverfahren in Richtung Nordwesten nördlich von Mulhouse und betrifft nur wenige Flugzeuge (durchschnittlich 3 pro Tag auf Piste 33 und 3 pro Tag auf Piste 15). Gemäss den durchgeführten Umweltanalysen sind die Auswirkungen gering, insbesondere in Bezug auf Lärmemissionen.

Im Süden des Flughafens wählt jede Besatzung in Abhängigkeit von den technischen Eigenschaften ihres Flugzeugs eine der zwei bestehenden Routen zum BASUD-Punkt (gerade Route, die als „Direktstarts“ bezeichnet werden, oder das sogenannte „Lärm-S“). Die Neuorientierung der Südwestflüge sollte die Auswahlkriterien der Piloten zwischen den zwei Routen nicht beeinflussen und die Überflughöhen der Flugzeuge werden nicht geändert.

REGELMÄSSIGES MONITORING DER ENTWICKLUNG

Die Schweizerischen und französischen Zivilluftfahrtsbehörden haben beschlossen, einen Begleitausschuss zu schaffen. Dieser Ausschuss wird sich regelmässig treffen, um die Situation der Südstarts zu verfolgen. Im Bedarfsfall wird der Ausschuss im Geist der Zusammenarbeit – der für die gemeinsame Nutzung des Flughafens Basel-Mulhouse massgebend ist – die Möglichkeit der Umsetzung von Schutzmassnahmen untersuchen. Der jährliche Bericht über die Arbeiten des Ausschusses wird den zuständigen beratenden Gremien für Umweltbelange des Flughafens Basel-Mulhouse zugestellt.

Projekt Luftraum „Südost“ des FABEC Flughafen Basel-Mulhouse



KONTAKTE

fabec_se_france@fabec.eu

fabec_se_switzerland@fabec.eu



DER FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE PASST SICH AN DAS NEUE EUROPÄISCHE FLUGROUTENNETZ AN

Am 31. März 2016 wird unter der Verantwortung der Staaten des FABEC (Functional Airspace Block Europe Central) – zu denen Frankreich und die Schweiz zählen – eine Änderung der Flugrouten im oberen Luftraum zwischen Genf und Brüssel eingeführt. Dies erfolgt auf Grundlage des Luftraumprojektes „Südost“ (siehe Broschüre „Nachhaltige Vorteile für die Europäische Luftfahrt - Das South-East-Projekt“). Das Projekt wird zu einigen Veränderungen in der Umgebung gewisser Flughäfen der zwei Staaten führen. Für den Flughafen Basel-Mulhouse ist es notwendig, einige Startrouten teilweise anzupassen. Diese Änderungen werden den beratenden Gremien in Umweltbelangen unterbreitet: der Commission Consultative de l'Environnement (Frankreich), der Fluglärmkommission der Kantone Basel-Stadt und Basel-Land sowie der trinationalen Umweltkommission, an der Vertreterinnen und Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Bürgerinitiativen der drei Grenzländer teilnehmen.

BEITRAG ZU M PROJEKT DES EINHEITLICHEN EUROPÄISCHEN LUFTRAUMS

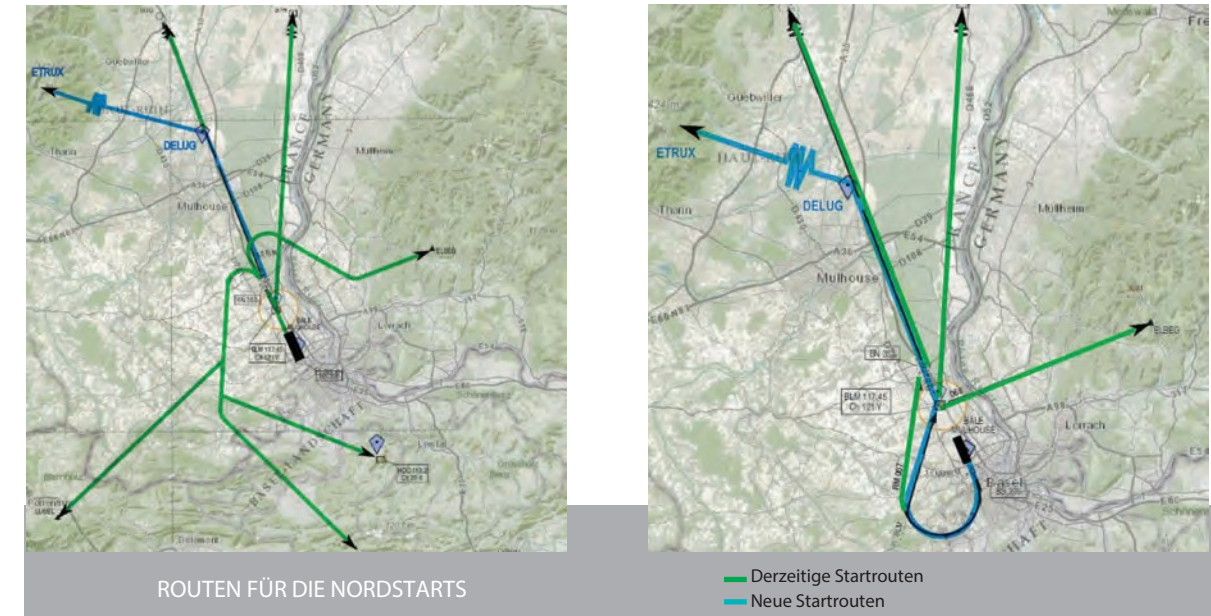
Die Entscheidung der EU-Staaten und der Europäischen Kommission, einen einheitlichen europäischen Luftraum zu schaffen, beruht insbesondere auf der Schaffung eines Netzes direkterer und leistungsfähigerer Routen im oberen Luftraum. Das Projekt „Luftraum Südost“ zählt zu den Projekten, die vom FABEC-Verbund zwischen Frankreich, der Schweiz, Deutschland, Belgien, Luxemburg und den Niederlanden getragen werden. Das Projekt bringt zahlreiche Vorteile: Beitrag zur Verbesserung der Sicherheitsniveaus, zur Reduzierung des Kerosinverbrauchs (und damit der Emissionen) durch die Optimierung der Flugstrassen im oberen Luftraum und Verbesserung der Effizienz durch militärischen Trainings. Diese Nutzen führen zur Anpassung gewisser Startrouten einiger Flughäfen – darunter auch Basel-Mulhouse.

EINE NORD-SÜD-HAUPTPISTE, ZWEI RICHTUNGEN

Der Flughafen Basel-Mulhouse verfügt über zwei Konfigurationen seiner Hauptpiste: Wenn der Verkehr Richtung Norden abhebt, wird sie als Piste 33 bezeichnet, wenn er nach Süden abhebt als Piste 15. Die Nutzung der einen oder anderen Richtung hängt von der Windrichtung und -stärke ab (durchschnittlich erfolgen etwa 75 % der Starts von Piste 15). Damit der aus Basel-Mulhouse abfliegende Flugverkehr ins Netz jener Luftstrassen eingegliedert werden kann, die im Rahmen des „Südost“-Projektes der FABEC abgeändert werden, müssen gewisse Kurse im Norden des Flughafens geändert werden. Etwa zwanzig Flüge pro Tag, die Richtung Süden starten, müssen auf andere, bestehende Routen umverteilt werden.

DIE VERÄNDERUNGEN IM DETAIL

Im Norden des Flughafens wird die Schaffung neuer Abflugverfahren (Starts auf den Pisten 15 und 33) nötig sein, um den Anschluss an die neuen Routen im oberen Luftraum sicherzustellen. Die neuen Verfahren werden so gestaltet, dass sie sich möglichst eng an die derzeitigen Verfahren anlehnen, und die Veränderungen finden in einer relativ grossen Höhe statt (durchschnittliche Höhe am Punkt DELUG: 10.000 Fuss (3.000 m) auf Piste 33 und 12.500 Fuss (3.750 m) auf Piste 15).



Im Süden des Flughafens werden keine neuen Verfahren eingeführt. Die Veränderungen betreffen die neue Verteilung von etwa zwanzig in Richtung Südwesten startenden Flügen (nach Südfrankreich, Spanien und Portugal) zwischen den zwei bestehenden Abflugrouten:

• einer geraden Route, die als „BASUD-Direktstartroute“ bezeichnet wird und nur zwischen 7 Uhr und 22 Uhr von lärmarmen Luftfahrzeugen genutzt werden kann, die rasch auf 7.000 Fuss (ca. 2.150 Meter) aufsteigen können

• einer „BASUD S“ genannte Route, die den ganzen Tag über verfügbar ist.

SÜDSTARTS: UMVERTEILUNG AUF BESTEHENDE ROUTEN AUS SICHERHEITSGRÜNDEN



Nach ihrem Start in Basel-Mulhouse werden die Flugzeuge von Skyguide (Schweizer Flugsicherung) kontrolliert. Bei den Simulationen haben die Fachleute von Skyguide festgestellt, dass die derzeitigen Starts von Basel-Mulhouse Richtung Südwest mit den neuen Luftrouten im oberen Luftraum in Konflikt geraten. Um die Sicherheit der Flüge sicherzustellen, ist es daher notwendig, einen Teil des derzeitigen Routennetzes zu eliminieren. Etwa zwanzig Flüge pro Tag, die in Richtung Südwesten starten, nutzen derzeit den Teil des Netzes, der aufgehoben wird, und müssen also mittels des bereits existierenden BASUD-Verfahrens (Direkt-Verfahren oder S-Verfahren) auf bestehende Routen Richtung Süden umverteilt werden.