

## **Binationaler Flughafen Basel – Mulhouse**

Flughafen am 8. Mai 1946 eingeweiht

Französisch-schweizerischer Staatsvertrag vom 4. Juli 1949  
über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim

In Kraft getreten am 25. November 1950

Euroairport ist ein Markenname

Freiburg hat sich 1987 in das label für ca 50,000 DM eingekauft

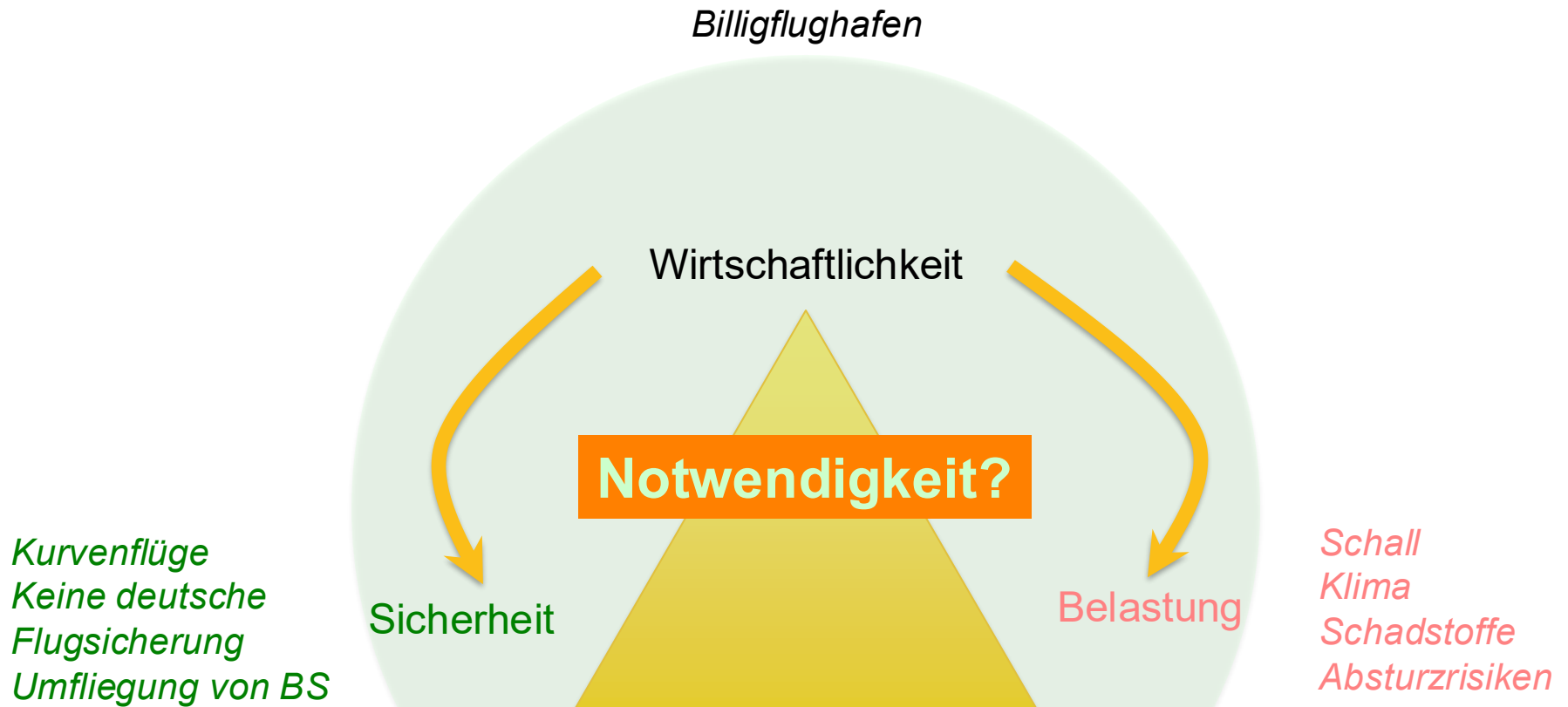
Über 5km<sup>2</sup> gross mit 2 Pisten mit 1,7 und 3,9km Länge

1999 nach Aufgabe des militärischen Sperrgebietes „Bremgarten“  
vermehrte Nutzung deutschen Luftraumes (40-50% aller Bewegungen)

2000 Gründung der BISF als e.V.

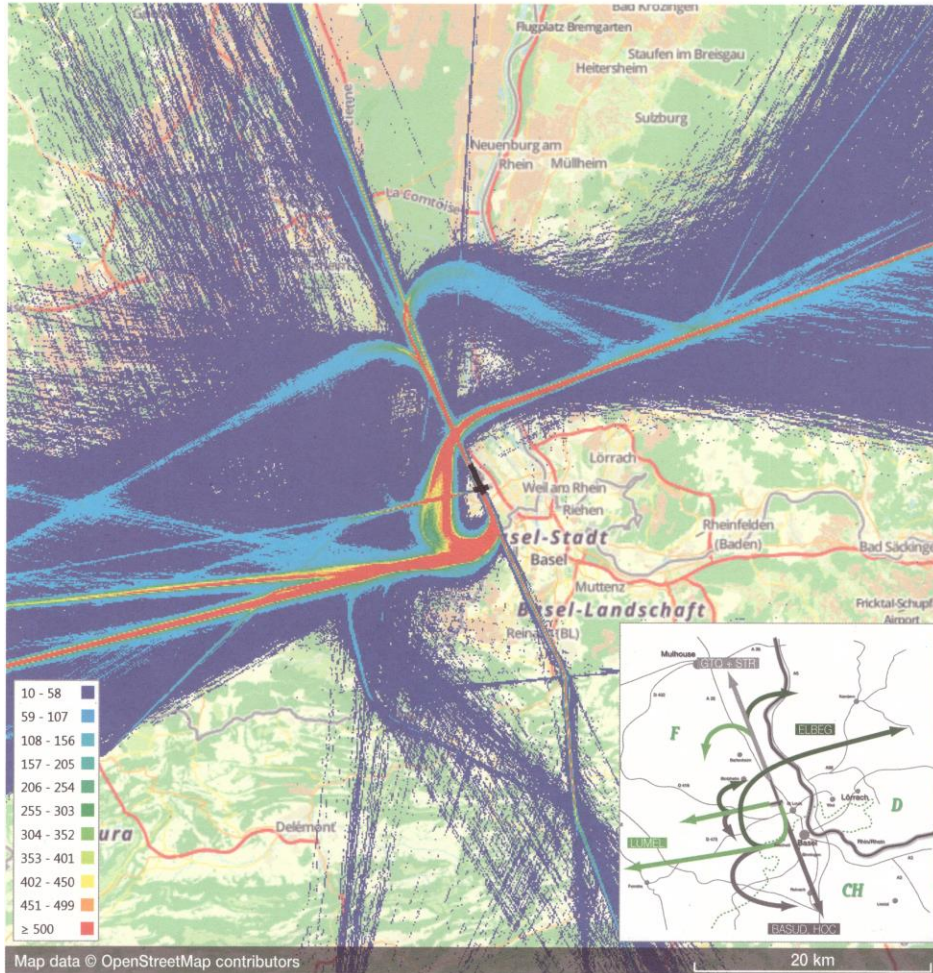
# Luftfahrt ein zentrales Element moderner Kommunikation

Alle wollen fliegen - wir auch

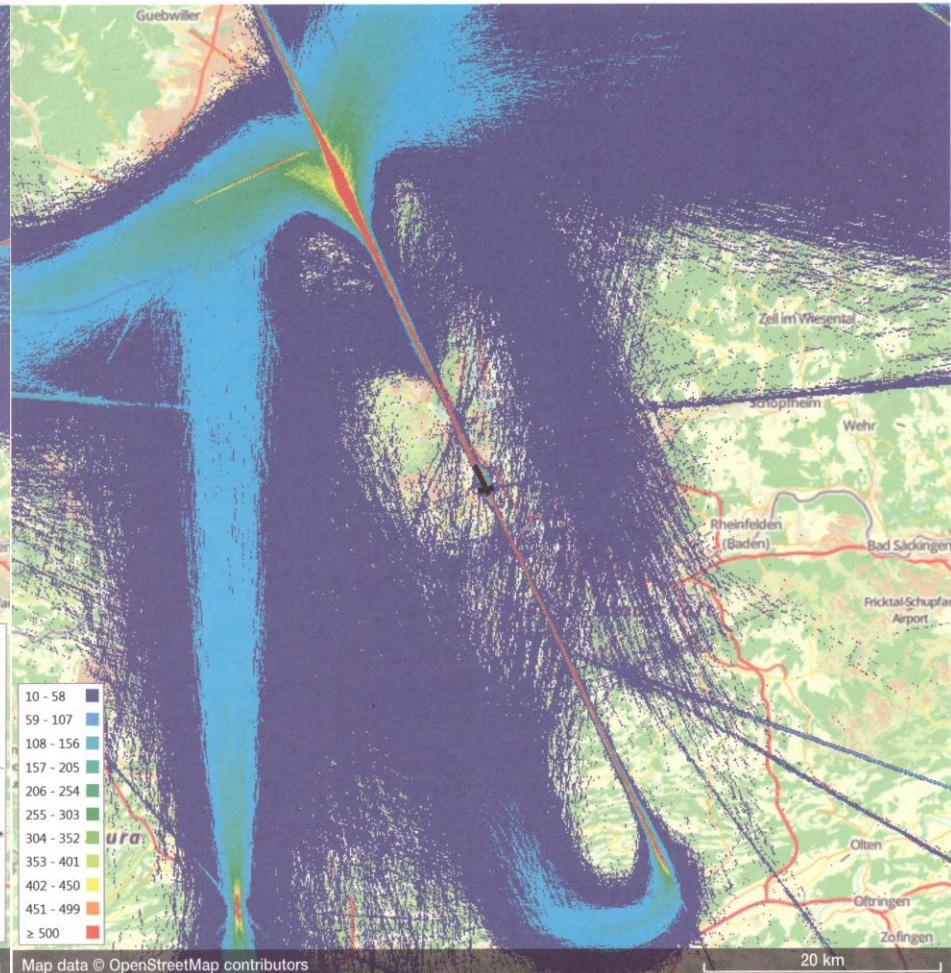


# Belastungsverteilung bis 2018 am Flughafen Basel-Mulhouse

Abflüge pro Jahr

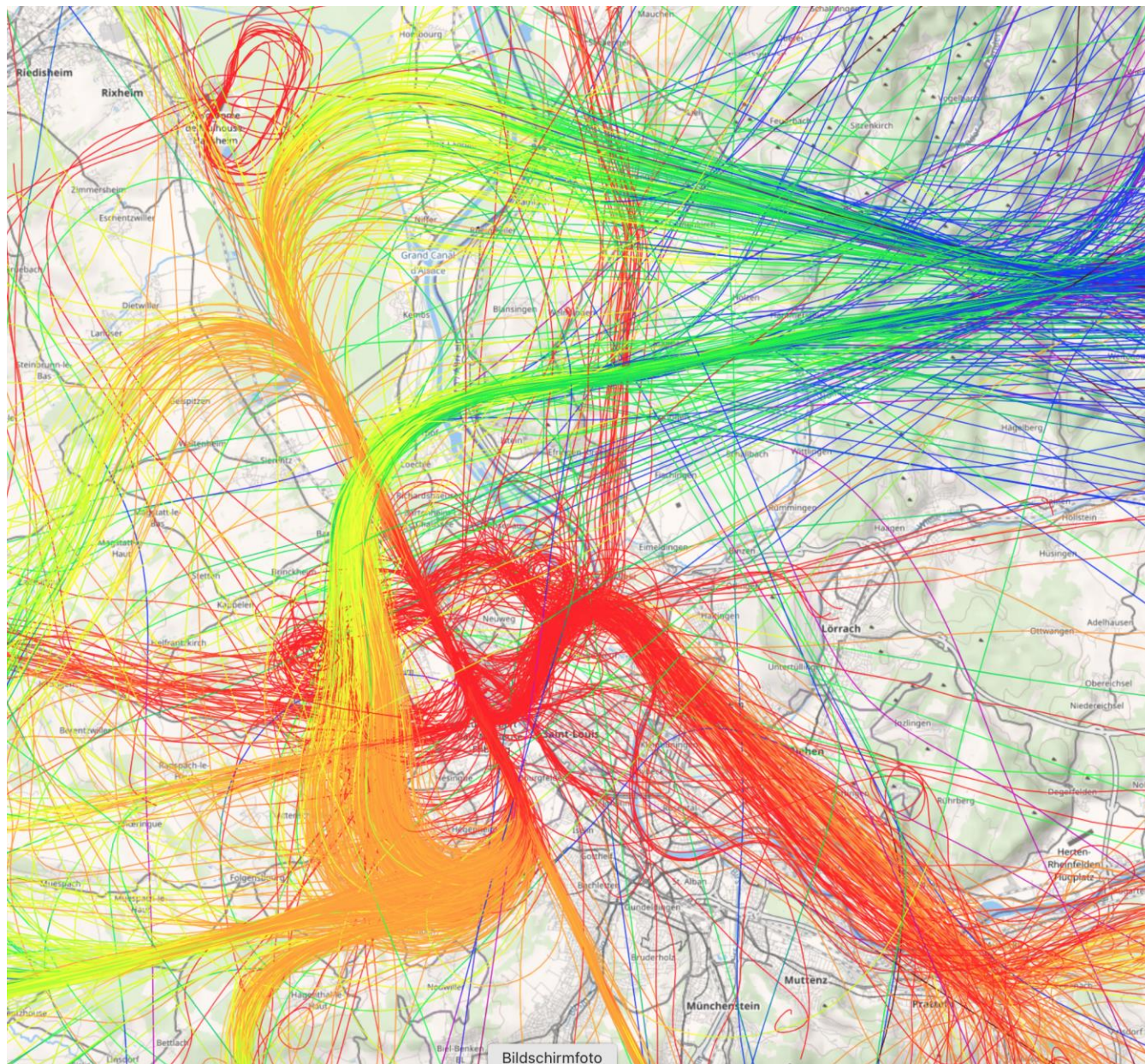


Landungen pro Jahr

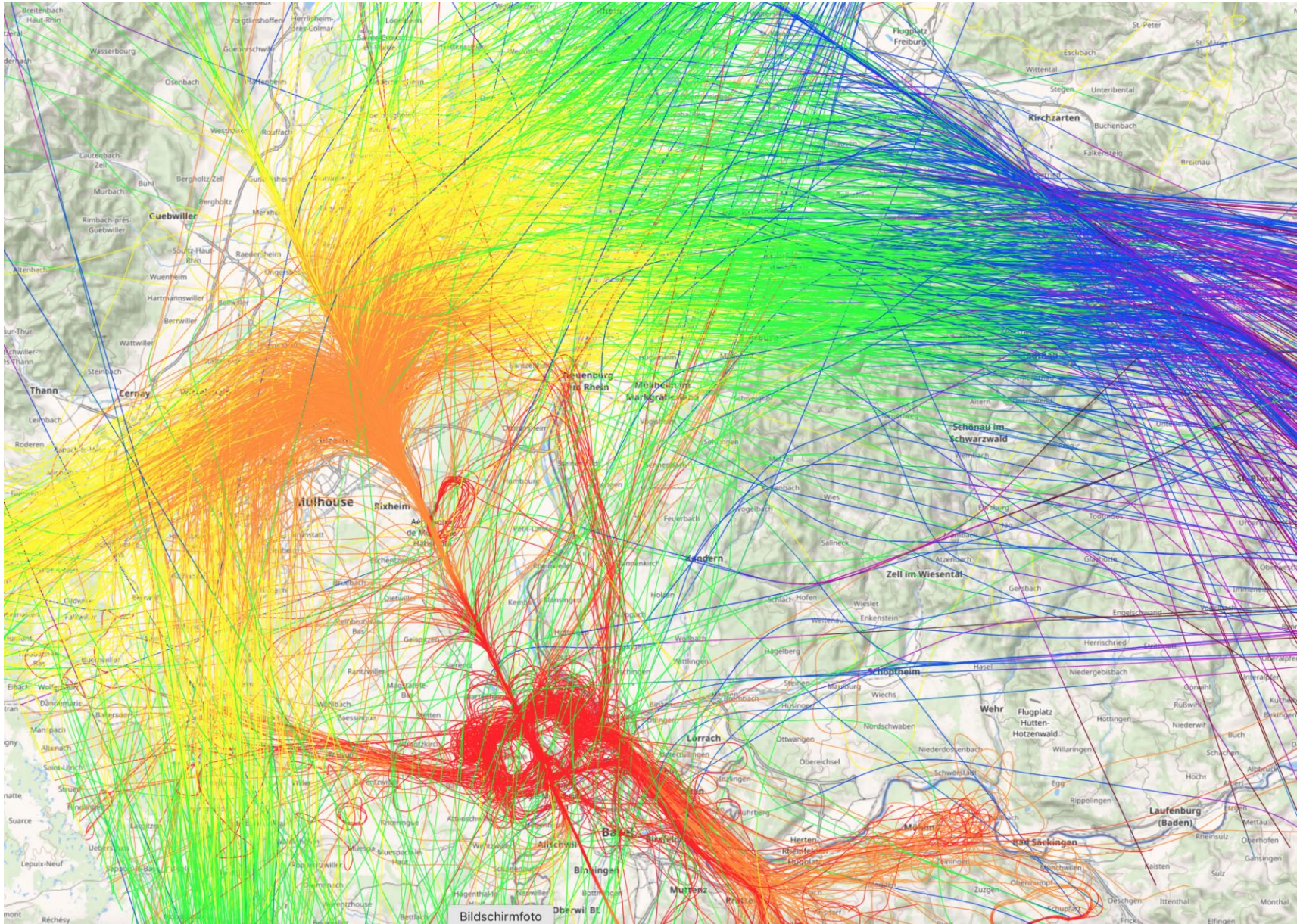


Beispiel: Flugspuren 2017

# Aktuelle Starts in 2 Wochen April 2025



# Aktuelle Landungen in 2 Wochen April 2025



# Einseitige Schweizerische Beschränkungen des Flugbetriebes am Flughafen Basel Mulhouse

ILS 33 Landungen – maximal 10% aller Landungen

*Übereinkommen erreicht auf der Basis von ESPOO obwohl CH auch Flughafenbetreiber ist*

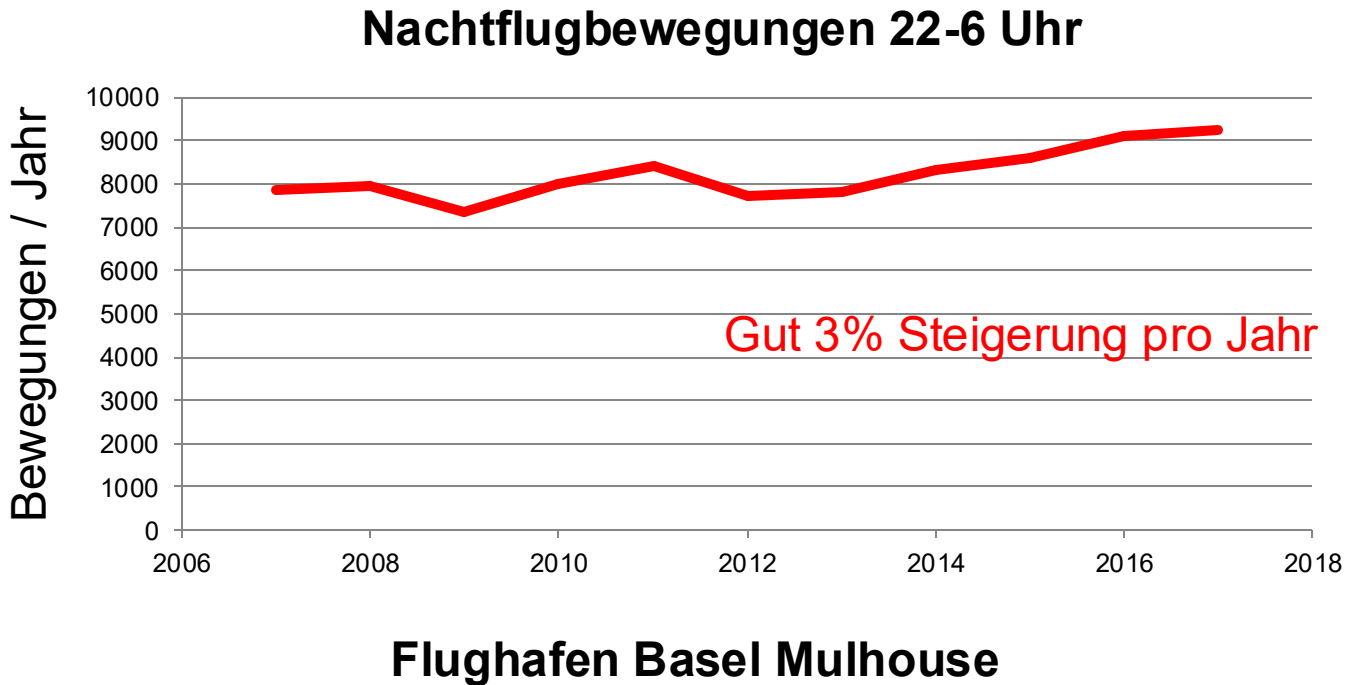
Direktstarts nach Süden (Basel-Stadt) sind auf max 8 (real 4)/Tag begrenzt

Direktstarts nach Süden sind auf **7 bis 22 Uhr** begrenzt (**sonst 5-23 Uhr**)

Der von An- und Abflügen betroffene Deutsche Luftraum ist

- vom BAF einschränkungslos freigegeben
- nicht von der Deutschen DFS kontrolliert, sondern in 5 verschiedenen Höhengschichtungen zwischen der Schweizerischen Skyguide und der Französischen DGAC aufgeteilt

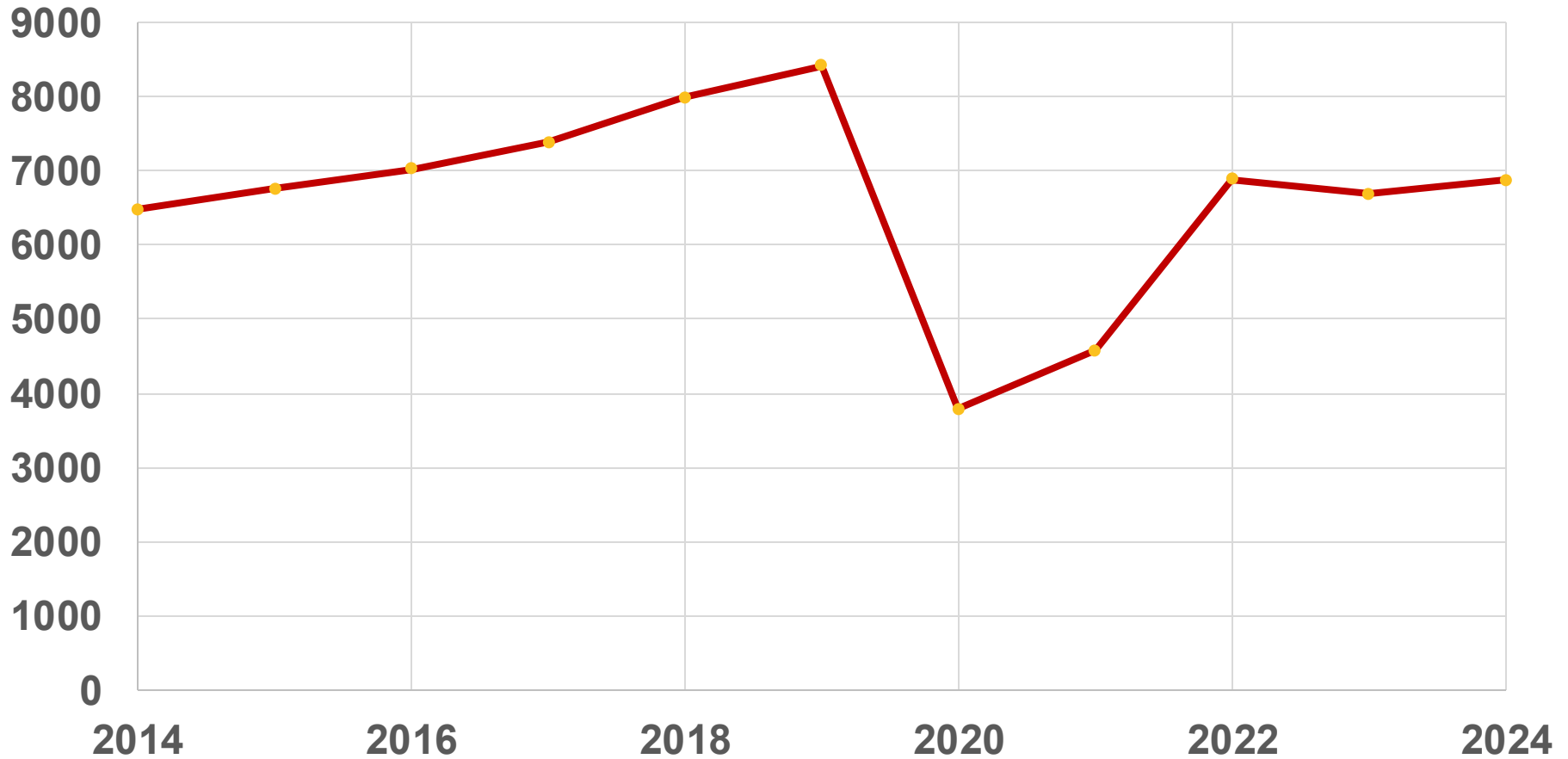
# Ca 25 Nachtflugbewegungen bis 2018 täglich



Chat gpt 4/25:

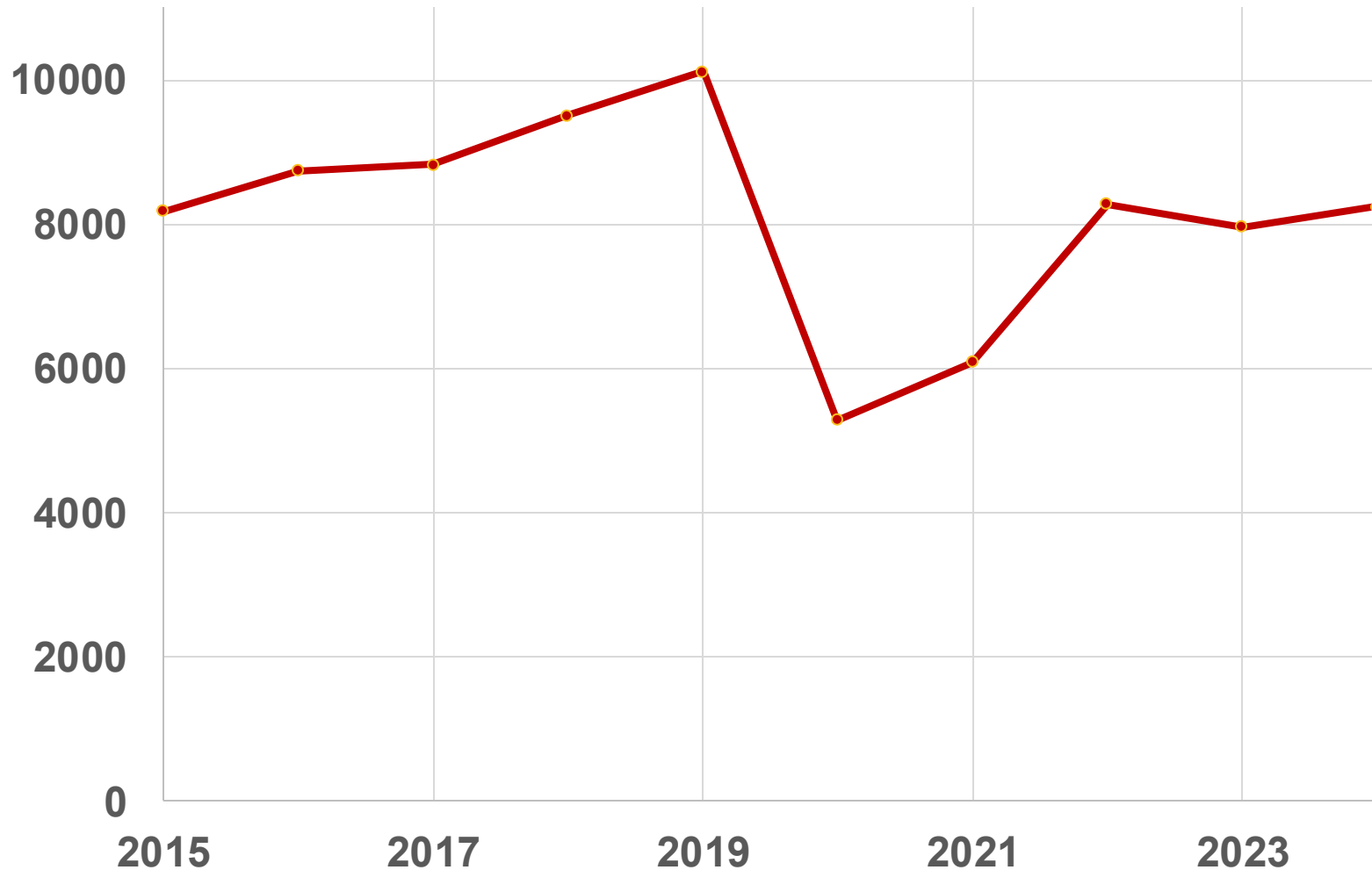
Die genauen Zahlen zu Nachtflügen (22:00 - 06:00 Uhr) auf dem Flughafen Basel-Mulhouse der letzten 10 Jahre sind wahrscheinlich nicht direkt online zugänglich. Die besten Anlaufstellen sind die offiziellen Berichte des Flughafens und der zuständigen Luftfahrtbehörden. Falls du eine detaillierte Analyse benötigst, könnte auch eine direkte Anfrage an den Flughafen oder die zuständigen Institutionen notwendig sein.

# Anzahl Starts und Landungen zwischen 22 und 5 Uhr am EAP



*Bis zum Coronaknick gingen die Zahlen der Nachtflüge ständig hoch,  
jetzt stagnieren sie scheinbar auf einem Niveau von 7000  
oder 20/Tag  
oder 10/Tag über Deutschland*

## Anzahl Starts und Landungen zwischen 22 und 6 Uhr am EAP



*Bis zum Coronaknick gingen die Zahlen der Nachtflüge ständig hoch, jetzt stagnieren sie scheinbar auf einem Niveau von 8000 oder 20/Tag*

**Association de Défense des Riverains de l'Aéroport, ADRA** (Frankreich)  
**Bürgerinitiative Südbadischer Flughafenanrainer BISF e.V.** (Deutschland)  
**Forum Flughafen - nur mit der Region, FORUM** (Schweiz)  
**Gemeindeverbund Flugverkehr\*, GVF** (Schweiz)  
**Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen, SV** (Schweiz)

## **Trinationale Charta zur Verbesserung des Schutzes der Anrainer am Flughafen Basel - Mulhouse**

### **Strikte Nachtflugsperrre von 23 bis 6 Uhr**

Alle fünf benachbarten Flughäfen haben bereits eine längere Nachtflugsperrre als Basel. Die Kantonsparlamente beider Basel haben mit regierungsverbindlichen Beschlüssen eine Nachtflugsperrre von 23 bis 6 Uhr verlangt.

### **Plafonierung der Flugbewegungen auf 100 000 pro Jahr**

Der Fluglärm ist dabei generell auf den heutigen Stand zu begrenzen und von 22-23 Uhr sowie von 6-7 Uhr um mindestens Leq 3dB zu reduzieren.

### **Abschaffung der lärm- und schadstoffintensiven Kurvenflüge bei Start und Landung**

Flugrouten wie Elbeg, Lumel und Basud 6T mit ihren Kurven von 90 bis 270° sind durch neue Verfahren zu ersetzen.

**Alle Interessenvertreter der Anrainer verfolgen die selben Ziele**

# Übergeordnete Zusammenarbeiten / Gremien

**LUPO (Luftfahrtpolitischer Bericht der Schweiz)**

**sieht Zürich am Kapazitätende und Basel mit Luft nach oben**

**– max 147 tausend Flugbewegungen**

**– Deshalb sind wir gegen einen Bahnanschluss solange keine Plafonierung auf 110000 Starts/Jahr vereinbart ist**

**Zürich Kloten – Zusammenarbeit mit den deutschen BIs**

**Schadstoffe – Zusammenarbeit im Netzwerk Feinstaub (deutschlandweit)**

**Landkreisebene – Mitarbeit im sogenannten Arbeitskreis Euroairport des LRA**

**Trinationale Ebene – Trinationale Umweltkommission (je 5 Mitglieder der 3 Länder + 1 Verwaltungsrat)**

Legislative:	Kreis – Land – Bund
Exekutive:	Kreis – Regierungspräsidium – Land – Bund
Behörden:	DFS – BAF – UBA BAZL – DGAC – ACNUSA
Flughafen:	Direktion – Umweltstelle - Pressestelle

# Der Flughafen publiziert fragwürdige Zahlen



2017



## Inventaire des émissions atmosphériques sur la plateforme aéroportuaire de l'EuroAirport®

Pour l'année de référence 2015

**EuroAirport®**  
BASEL MULHOUSE FREIBURG

REF : ACC-EN-170



Mise en œuvre d'une campagne de mesure composée de deux phases :

- une phase hivernale réalisée du 28 janvier au 25 février 2016 ;
- une phase estivale réalisée du 28 juin au 26 juillet 2016.



ASPA 16121901-ID, version du 21.04.2017 (PROJ-EN-032)

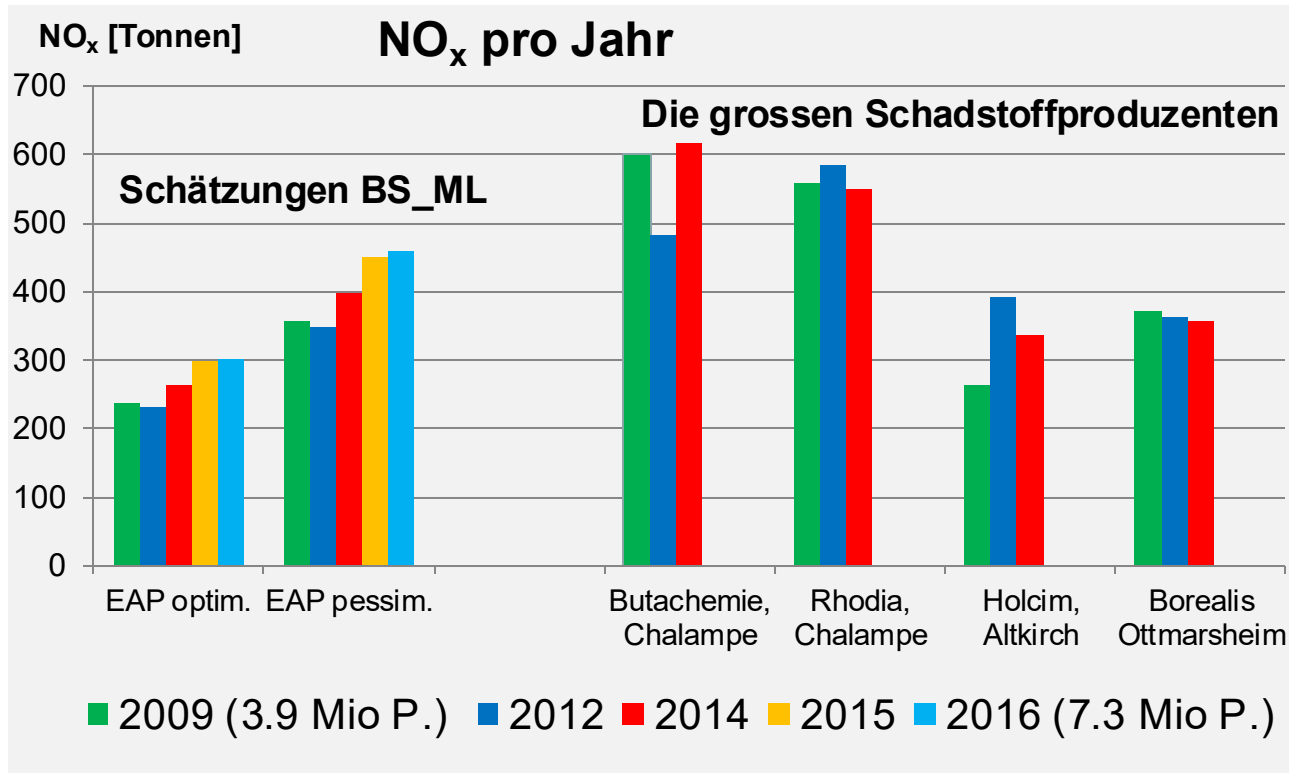
Association pour la Surveillance et l'étude de la Pollution Atmosphérique en Alsace

# Flughafendokumentation ignoriert Daten der französischen Flugaufsicht DGAC

	AtMO 2015	DGAC 2015	DGAC 2015	AtMO/DGAC
Ausstoss	Tonnen/Jahr	Tonnen/Jahr	kg/Tag	
CO <sub>2</sub>	7`464.0	61`100.0	167`397	- 88%
CO	203.3	166.0	455	+22%
Flüchtige Stoffe	19.3	16.5	45	+17%
NO <sub>x</sub>	180.4	248.1	680	- 27%
SO <sub>2</sub>	17.8	19.4	53	-8%
Kerosin	-	19`300.0	52`877	?

Mit ca 20000 Tonnen Diesel könnten ca 17.000 Diesel PKW ein Jahr lang fahren  
(14.500 km/Jahr und 8 l/100km)

# Der Flughafen Basel-Mulhouse gehört zu den grössten NO<sub>x</sub> Emittenten im Elsass

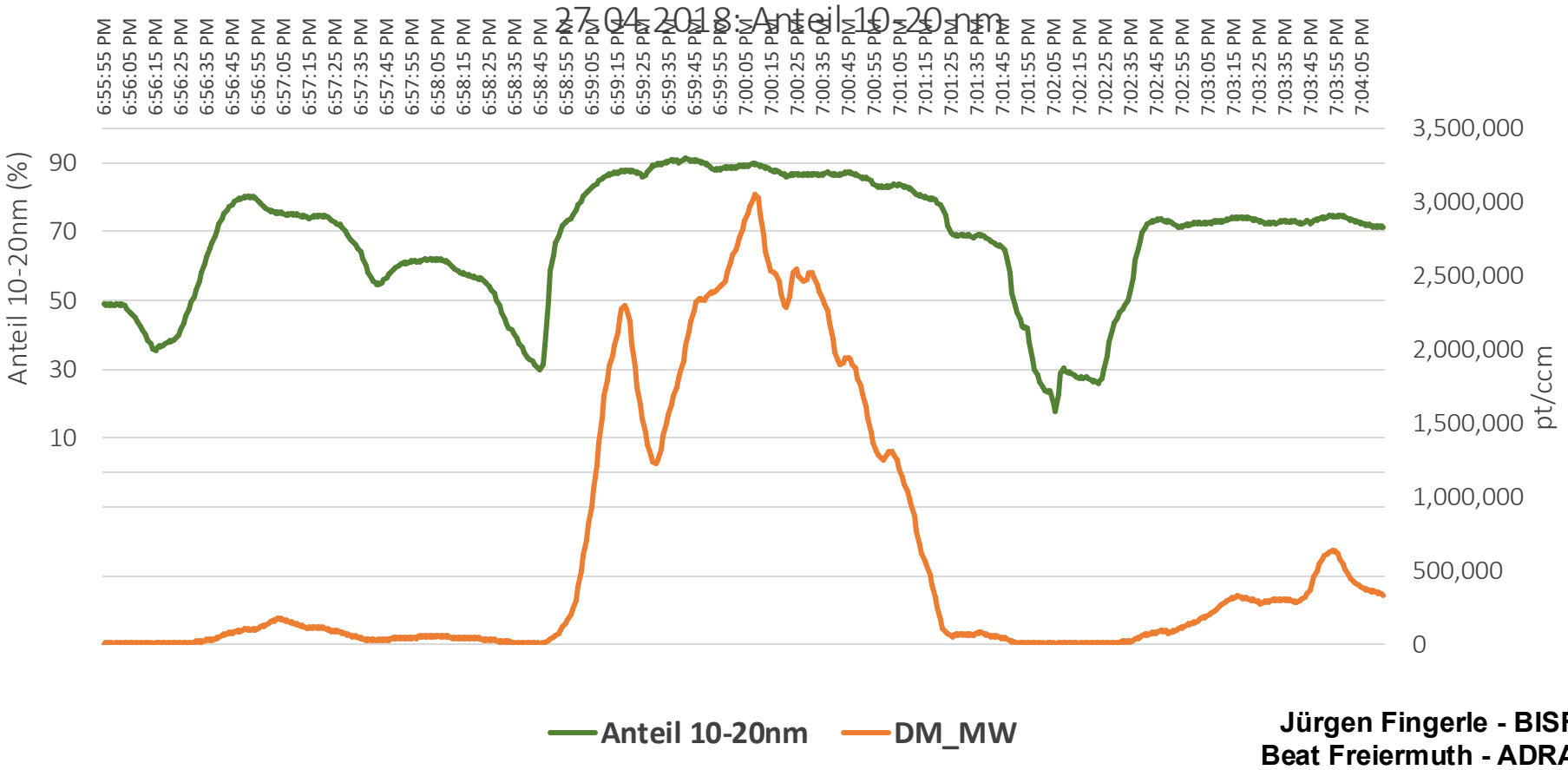


**Billig fliegen heisst die Umwelt belasten**

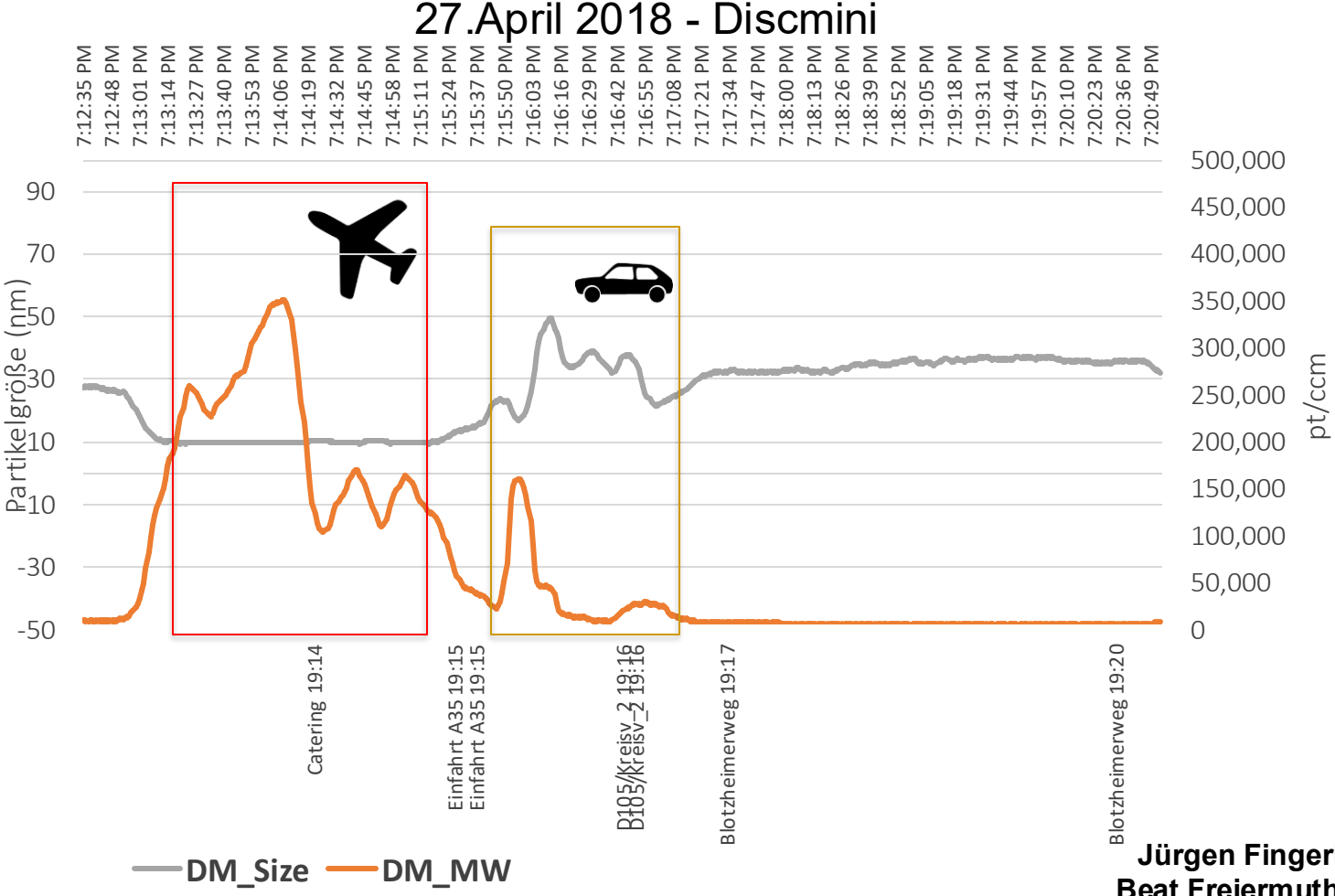
# Exemplarische Ultrafeinstaubmessungen



# UFP Messung am Cateringgebäude mit vorbeifahrendem Jet



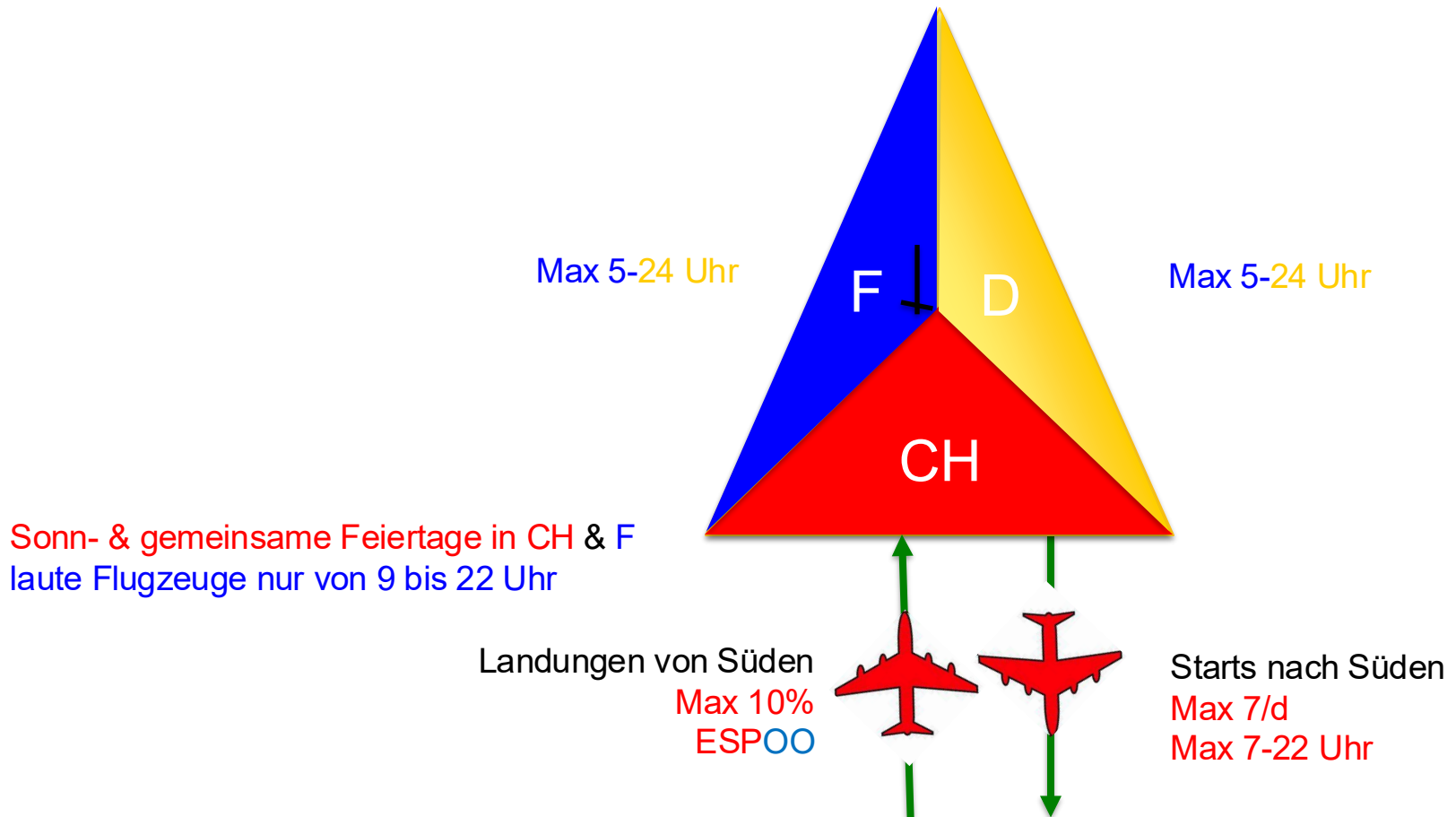
# UFP-Partikel von Jets sind kleiner als von Autos



Jürgen Fingerle - BISF  
Beat Freiermuth - ADRA

# Die Flugverkehrsbelastung

*I Selektive Einschränkungen des Flugverkehrs*

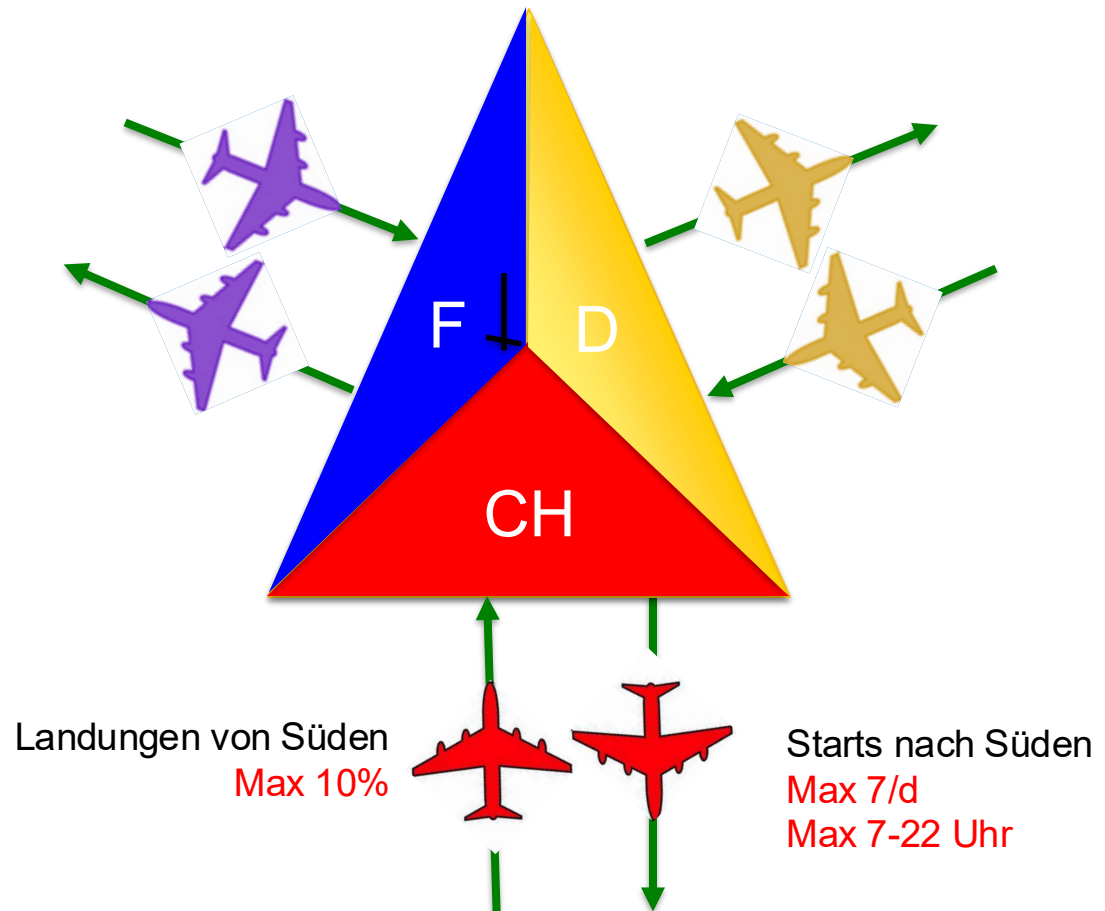


**Über Deutschland kann der EAP von 5 – 24 Uhr fliegen wie er will**

# Die Flugverkehrsbelastung

*Selektive Einschränkungen des Flugverkehrs – quo vadis*

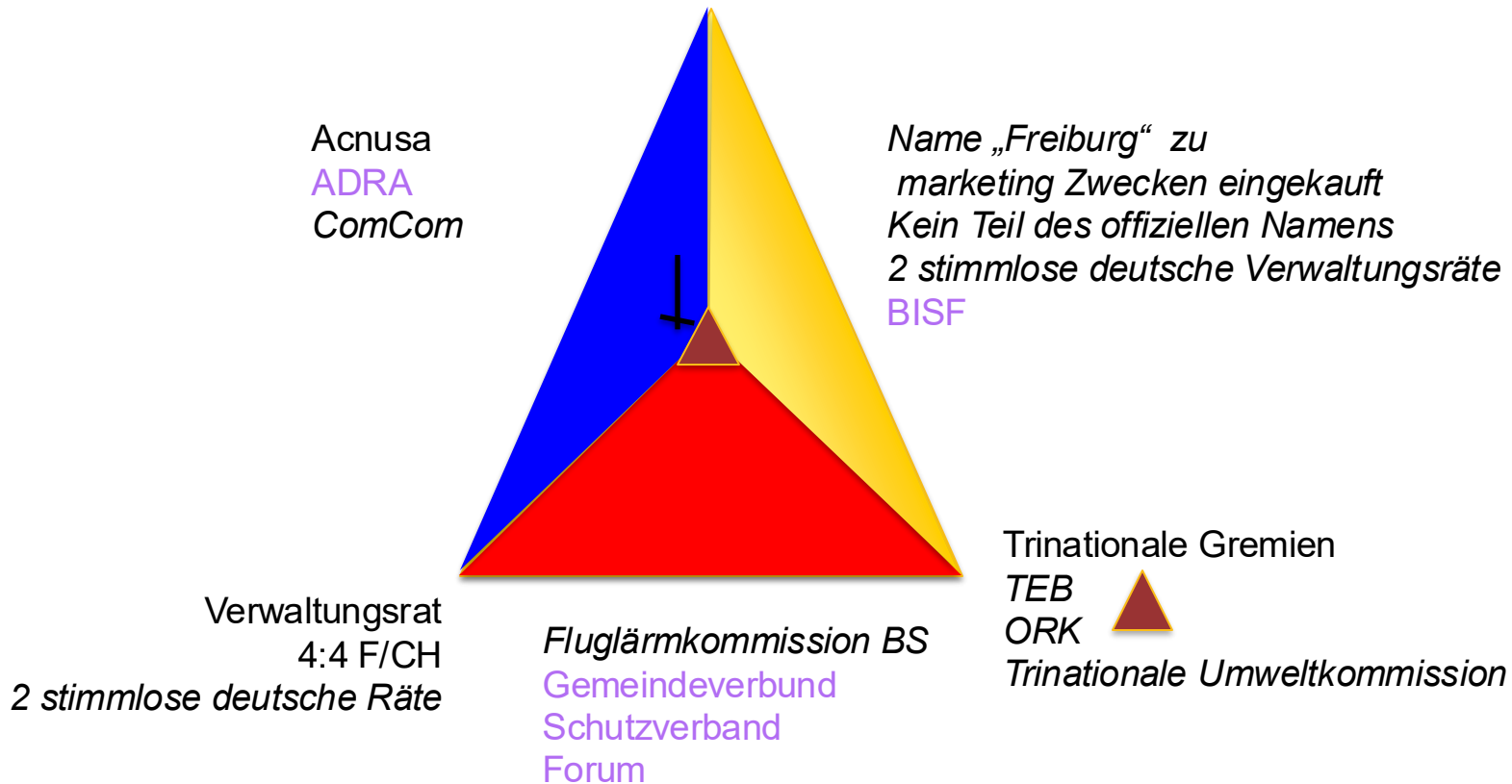
Max 5-24 Uhr



**Über Deutschland kann der EAP von 5 – 24 Uhr fliegen wie er will**

# Die Flugverkehrsbelastung

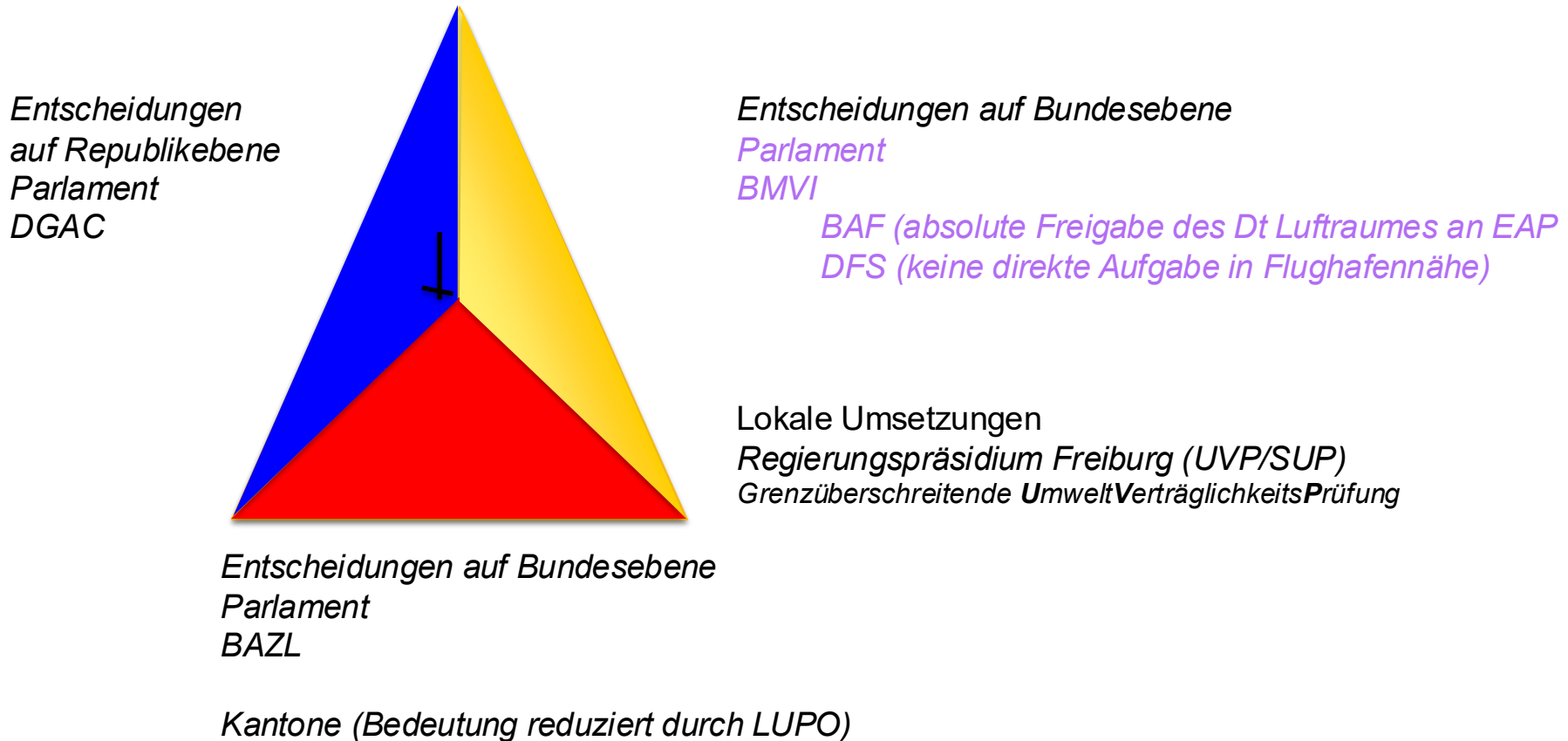
## Gremien - Zuständigkeiten



**Um den EAP existieren viele Gremien, aber nur wenige entscheiden**

# Die Flugverkehrsbelastung

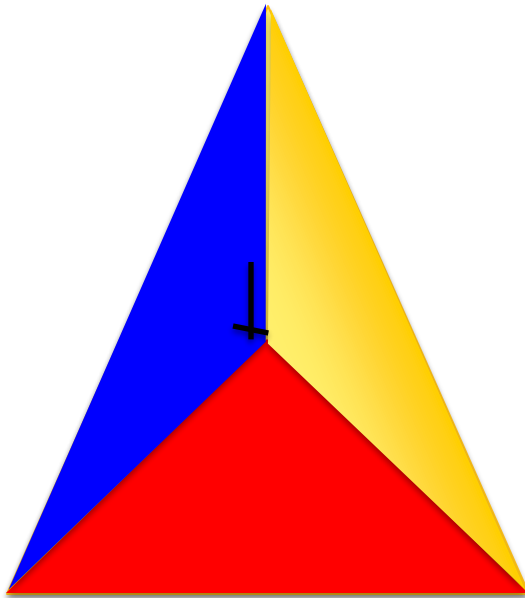
## Zuständigkeiten



**Entscheidungen über Betrieb und Flugverfahren treffen die Hauptstädte**

# Die Flugverkehrsbelastung

*Regularien*



*ESPOO – Regeln für die grenzüberschreitende UVP*  
*Oberheinkonferenz*  
*EuG/EuGH C-547/10 P ab 45 dB*  
*Mannheimer Verwaltungsgerichtsurteil*  
*FABEC*

**Regularien zum Schutz der Anrainer werden in Deutschland nicht genutzt**

# Die Flugverkehrsbelastung

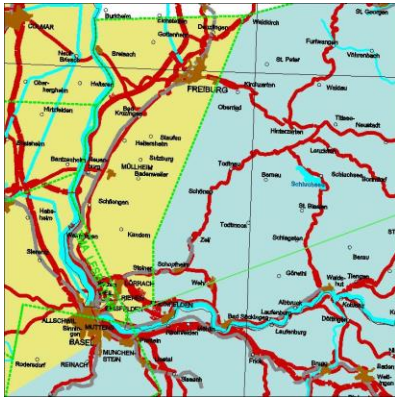
IV Aufteilung des Luftraums über dem Markgräflerland durch drei Flugsicherungen

**DGAC**

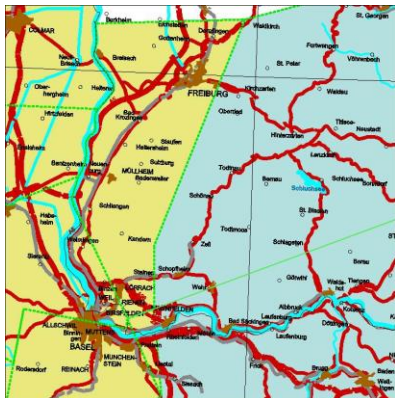
**Skyguide**

**DFS**

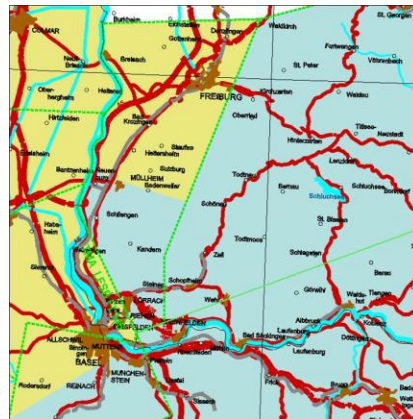
... bis 3200m Höhe



... bis 2900m Höhe



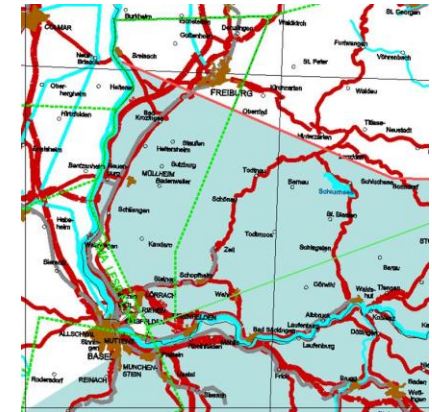
...bis 4100m Höhe



...bis 7200m Höhe



...bis 20000m Höhe



20000m

7200m

4100m 3200m

2900m

## Voraussetzungen für das Verständnis der Prognosen

SIL

LUPO

Gutachten BRD

Szenario 3b+

FABEC

ESPOO

Argumente für die Umsetzung der Prognosen

-Bahnanschluss

Terminal halle vergrössern

Parkäuser

Hotels

Busanschluss Zürich

Konsequenz der Schweizer Nachbarn

# Planungselemente der Schweiz (LUPO/SIL) als Anhaltspunkte für die zu erwartende Belastung

- Basel-Mulhouse gilt in der Schweiz als einziger Flughafen mit Kapazitätsreserven (LUPO)
- Raumplanerisches CH-Ziel für 2030:  
147000 Flugbewegungen/Jahr entsprechend 3.1% Steigerung/Jahr (SIL)
- Selektiver Belastungsschutz CH (basierend auf ESPOO):  
**Maximal 10% ILS33 Landungen**; maximal **7 Direktstarts-S**; nur **7-22 Uhr**
- Die im SIL für 2030 erarbeiteten Flugverfahren sind nicht durchführbar:  
Zu kurze Ost-West Piste
- *Bereits jetzt ist Basel-Mulhouse der Flughafen mit dem höchsten Anteil an Nachtflügen in Frankreich (Acnusa)*

# Sicherheit?

**Der von An- und Abflügen betroffene Deutsche Luftraum ist**

- vom **BAF** einschränkungslos freigegeben
- nicht von der Deutschen **DFS** kontrolliert, sondern in 5 verschiedenen Höhengschichtungen zwischen der Schweizerischen **Skyguide** und der Französischen **DGAC** aufgeteilt



**Merci für Ihre Aufmerksamkeit**

# Probleme – Lösungen - Lösungswege

## Die Probleme

- Fehlende Beurteilung der Notwendigkeit
- Fehlende Beurteilung der Flugverfahren
- Fehlende Beurteilung der Belastung
- Fehlende Mechanismen zur Belastungsbeurteilung und –begrenzung
- Fehlende Unterstützung durch Landesregierung/MVI

## Die Teile zur nachhaltigen Lösung

- Wirtschaftlichkeitsstudie
- Umweltverträglichkeitsstudie (SUP und UVP)
- Einführung einer zeitnahen und nachvollziehbaren Belastungskontrolle

## Der Lösungsweg

Massnahme	der Weg dorthin	Entscheidungsebene
Wirtschaftlichkeitsstudie	Druck auf	Verwaltungsrat
Umweltverträglichkeitsstudie	Kommunen/Regprärs	ORK
Einführung Belastungskontrolle	Kommunen/Land	BMVBS/BAF

# **LUPO 2015 und SIL 2013 – einige Auszüge.....**

**LUPO=Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz**

**SIL=Sachplan Infrastruktur Luftfahrt**

LUPO Seite 8 :

Nur der Flughafen Basel verfügt über Reserven, die für die weitere Zukunft ausreichen.

LUPO Seite 15 :

Noch vorhandene Reserven des Flughafens Basel .....sollen zur Deckung der schweizerischen Nachfrage nach Luftverkehrsverbindungen nutzbar gemacht werden.

LUPO Seite 55:

Im Rahmen seiner Möglichkeiten wird der Bund auf den Ausbau von Pisten und Rollwegen sowie die Optimierung (z. B. Ausnahmeregelungen) oder Verlängerung der Betriebszeiten und die Optimierung von Flugverfahren hinwirken.

LUPO Seite 65:

Die Fluglärmbelastung wird sich .... an den Landesflughäfen Zürich und Genf nicht unbegrenzt ausdehnen. In Basel ist zwar ebenfalls dicht besiedeltes Gebiet betroffen, doch sind die Lärmimmissionen auf schweizerischem Gebiet nicht vergleichbar mit jenen bei den anderen Landesflughäfen.

*SIL:*

*Raumplanung geht von der Erhöhung des Flugaufkommens bis 2030 auf 147000 Bewegungen pro Jahr aus  
Die Abwicklung dieses Volumens soll nach Szenario 3b erfolgen*

# Was könnte getan werden, um die Situation zu verbessern

## Transparenz schaffen:

- Bereitstellung einer Datenbank für Flugspuranalysen (eg vergleichbar stanly track)
- Durchführung einer Lärmschleppanalyse über ein ganzes Jahr basierend auf realen Flugspuren
- Bereitstellung einer adäquaten Technologie zur Bestimmung der Emmission von Nanopartikeln
- Bereitstellung einer Studie zu Wirtschaftlichkeit, Wertschöpfung und Arbeitspätzen für die drei Anrainer Staaten sowie der Beitrag des Flugbetriebes während Tages-, Tagesrand- und Nachtstunden
- Durchführung einer SUP/UVP zur Beurteilung der Belastung bei zunehmendem Flugverkehr

## Mögliche Massnahmen

- Harmonisierung der Flugsicherung
- Harmonisierung der Nachtsperrezeiten
- Harmonisierung der Feiertagsregelungen
- Harmonisierung der Volumenbeschränkungen
- Anwendung des EuG Urteils C-547/10 P ab 45 dB
- Schaffung einer Stelle, zur Sammlung, Beurteilung und Weiterleitung von Empfehlungen an die Entscheidungsgremien
- Verbesserung der Einflussnahme auf die Entscheidungsträger beim Bund durch Landbehörden u. -politik)

# Im SIL definierte EAP Nutzung (Starts)

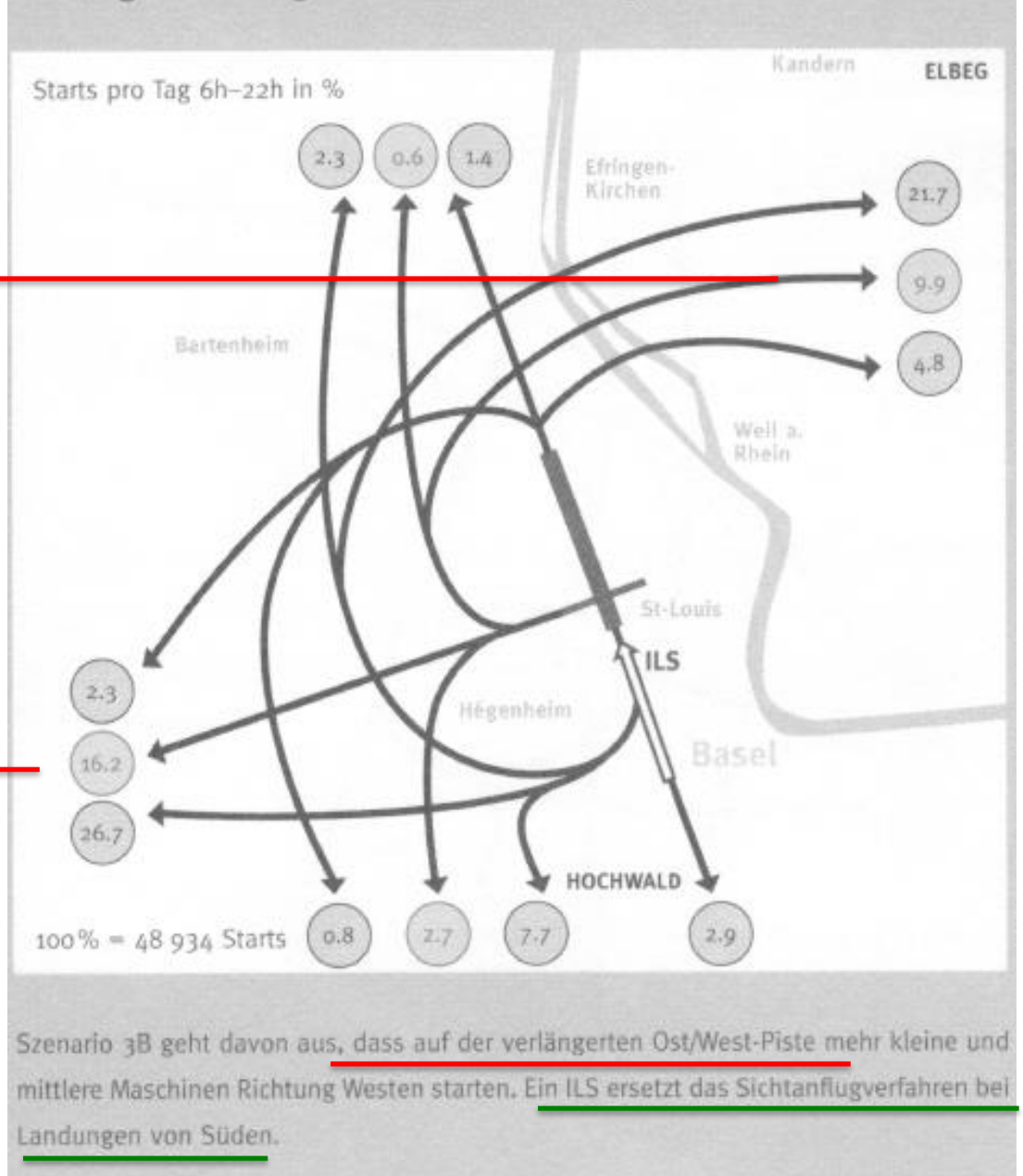
Danach sollen 36,4% der Starts Über Deutschland erfolgen

Diese 16,2% der Starts sind aktuell nicht möglich

Für eine Pistenverlängerung ist definitiv eine UVP nötig

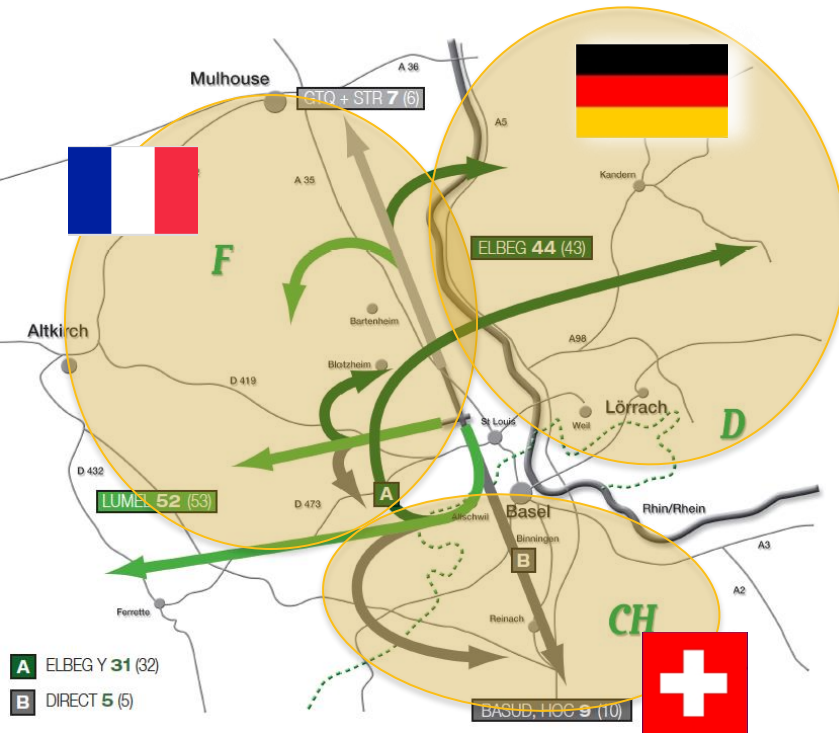
Für alternative Szenarien sowie Landeszenarien ist eine SUP/UVP wichtig

## Nutzung der Abflugrouten bei Szenario 3B

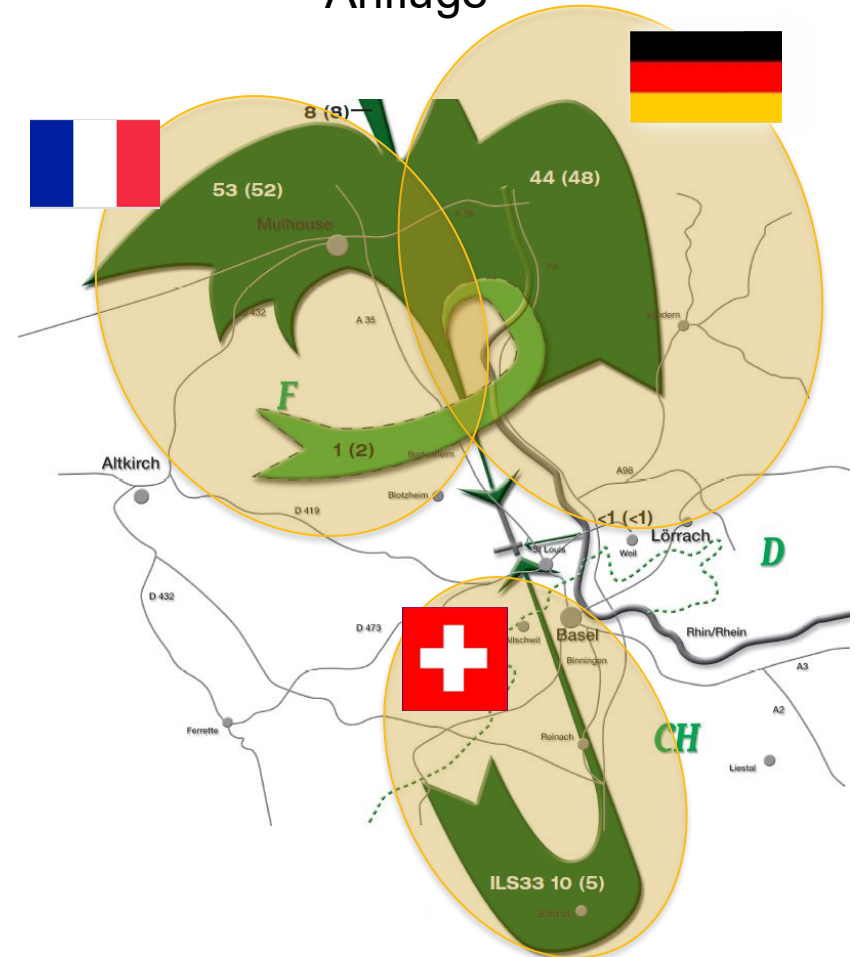


# Die Flugverkehrsbelastung

## Abflüge



## Anflüge



Durchschnittlich ca je 110 IFR An- und Abflüge / Tag

Gesamt 95600 Bewegungen / Jahr (ca 260/ Tag)

Insgesamt knapp 8 Millionen Passagiere 2017

Frachtflüge werden nicht mehr separat aufgeführt - geschätzt ca 5000

# UFP Messung mit 2 Messgeräten Anzahl Strasse < 100.000 Partikel/ml

