24.11.2021 – 14:01 Uhr

Verlängerung der Testphase – Optimierung der Abflugverfahren TORPA und MOROK ab Piste 15

Verlängerung der Testphase – Optimierung der Abflugverfahren TORPA und MOROK ab Piste 15

Die neue Testphase für die weitere Optimierung der Flugrouten bei Südstarts auf Piste 15 mit anschliessendem Weiterflug nach Westen (RNAV*-Verfahren TORPA und MOROK) wird ab dem 2. Dezember um rund sechs Monate verlängert. Die ersten Analysen der Korrektur, im Rahmen derer zudem für alle Starts auf diesen Routen das lärmmindernde Abflugverfahren NADP1** vorgeschrieben ist, zeigen positive Ergebnisse. Die französische Zivilluftfahrtbehörde DGAC, welche die Tests im Juli 2021 gestartet hatte, ist jedoch zum Schluss gekommen, dass noch detailliertere Analysen der gesammelten Daten notwendig sind.

Die seit Juli 2021 andauernde Testphase ist der neueste Schritt in der seit eineinhalb Jahren andauernden Optimierung der Abflugrouten TORPA und MOROK ab Piste 15. Ziel ist es, diese Routen wie ursprünglich geplant über das weniger dicht besiedelte Gebiet zwischen den Gemeinden nördlich und südlich der schweizerisch-französischen Landesgrenze zurückzuführen.

Hintergrund

Eine erste Korrektur der im Januar 2019 eingeführten RNAV-Abflugverfahren TORPA und MOROK ab Piste 15 wurde von Juni bis Dezember 2020 zu Testzwecken vorgenommen. Eine Zwischenbilanz im Herbst 2020 ergab, dass die Korrektur der Prozeduren an sich erfolgreich verlaufen ist: Die neuen Flugspuren verliefen – wie in der ursprünglichen Planung vorgesehen – über dem weniger dicht besiedelten Gebiet zwischen den Gemeinden Allschwil (CH) und Hégenheim (F), zwischen Schönenbuch (CH) und Wentzwiller (F) sowie zwischen Hagenthal (F) und Folgenbourg (F). Allerdings konnten diese neuen Prozeduren nicht von allen Flugzeugtypen geflogen werden, namentlich nicht von den schweren Flugzeugen, die tendenziell mehr Lärm verursachen.

Diese Erkenntnis führte dazu, dass die DGAC die Testphase bis in den Juli 2021 verlängerte und gleichzeitig eine erneute Optimierung der Prozeduren geplant wurde. Am 15. Juli 2021 trat diese ursprünglich bis Ende Dezember geplante Anpassungsphase in Kraft.

Durch die erneute Optimierung besteht nur noch eine einzige Flugbahn für alle Flugzeugkategorien. Zudem wurde die Verpflichtung, auf diesen Routen ein lärmminderndes Abflugverfahren des Typs NADP1** zu fliegen, eingeführt. Ziel ist es, den Lärm in den von diesen Flugrouten betroffenen, dicht besiedelten Gemeinden in Flughafennähe mittels einer anfänglich höheren Steigrate zu reduzieren.

Erste Ergebnisse

Die ersten Analysen dieser zweiten Korrektur zeigen positive Ergebnisse: Wie ursprünglich erwartet, fliegt nun die überwiegende Mehrheit der Flugzeuge über dem weniger dicht besiedelten Gebiet zwischen den Gemeinden nördlich und südlich der schweizerisch-französischen Landesgrenze.

Die DGAC hat jedoch beschlossen, die Testphase bis zum 16. Juni 2022 zu verlängern, um detailliertere Analysen durchführen zu können.

Während diese Testphase lediglich die Abflugprozeduren TORPA und MOROK betrifft, ist im französischen Lärmvorsorgeplan PPBE (Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) 2018-2022 zudem eine Überprüfung sämtlicher Startverfahren nach Süden (also ab Piste 15) durch die DGAC enthalten. Dabei soll überprüft werden, ob das Abflugregime der Piste 15 in Sachen Sicherheit, Kapazität und Begrenzung der Lärmbelastung nach wie vor optimal ist. Die Behörde hat diese Überprüfung, welche eine faktenbasierte technische Einschätzung und gegebenenfalls eine Anpassung des Abflugregimes ermöglichen soll, nun eingeleitet.

Verfolgen der Flugspuren auf TraVis

Anwohner und andere interessierte Personen können die Flugspuren sowie die dazugehörigen Lärmdaten auf dem vom EuroAirport bereitgestellten Online-Tool TraVis einsehen: https://travis.euroairport.com

Die monatlichen Überflugdichten sowie die Bewegungs- und Lärmstatistiken der letzten Jahre können im WebReporting eingesehen werden: https://webreporting.euroairport.com

* RNAV: aRea NAVigation - satellitengesteuerte Flächennavigationsverfahren.

** NADP1: Noise Abatement Departure Procedure 1 – ein lärmmindernde Abflugverfahren, das den Lärm in Flughafennähe reduziert, indem es den Höhengewinn priorisiert.

EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg: im Direktflug zu hundert Destinationen

Der EuroAiport Basel-Mulhouse-Freiburg bedient über hundert Destinationen mit direkten Flügen und ist das Tor zu sämtlichen

Hauptstädten Europas und dem Mittelmeerraum. Der binationale Flughafen gewährleistet die Anbindung der trinationalen Region und ist mit 6000 Arbeitsstellen auf der Plattform ein unumgänglicher Standortfaktor für die regionale Wirtschaft. Die nachhaltige Entwicklung ist im Auftrag des Flughafens verankert und gleichzeitig die Managementphilosophie für seine drei Tätigkeitsfelder Passagierverkehr, Fracht und Industrie. Die Servicequalität steht ebenfalls im Zentrum der Tätigkeit des Flughafens Basel-Mulhouse. Sein Business Center, das für die Pharmaindustrie zertifizierte Cargo-Terminal und die Bereitstellung von Dienstleistungen und Infrastrukturen für eines der weltweit führenden Kompetenzzentren im Bereich des Umbaus und Unterhalt von Privatflugzeugen stehen für die hohe Qualität seiner Dienstleistungen.

www.euroairport.com

Kontakt

Manuela WITZIG

Leiterin Umweltkommunikation

+33 (0)3 89 90 35 45

media@euroairport.com

Flughafen Basel-Mulhouse | Postfach | CH-4030 Basel
Aéroport Bâle-Mulhouse | BP 60120 | F-68304 Saint-Louis Cedex

Diese Meldung kann unter https://www.presseportal.ch/de/pm/100075401/100881748 abgerufen werden.