

# MEDIENKONFERENZ

**Aktuelle Situation des EuroAirport**

**Lärmstrategie**

**Ausgewogener Ansatz**

**Flächennavigationsverfahren RNAV**

10. Juni 2020



**à bientôt. bis bald.**

## Inhalt

### TEIL 1:

**Überblick über die aktuelle Situation des EuroAirport**

### TEIL 2:

**1. Lärmstrategie des EuroAirport**

**2. Ausgewogener Ansatz – Reduktion des Nachtfluglärms**

**3. RNAV – Korrektur bei Abflügen ab Piste 15 nach Westen**

## ÜBERBLICK ZUR AKTUELLEN SITUATION DES EUROAIRPORT

3

### Ausgangslage 2019

- Ein sehr erfolgreiches Jahr 2019 liess ein ebenfalls erfolgreiches 2020 erwarten...



4

## Aktuelle Situation

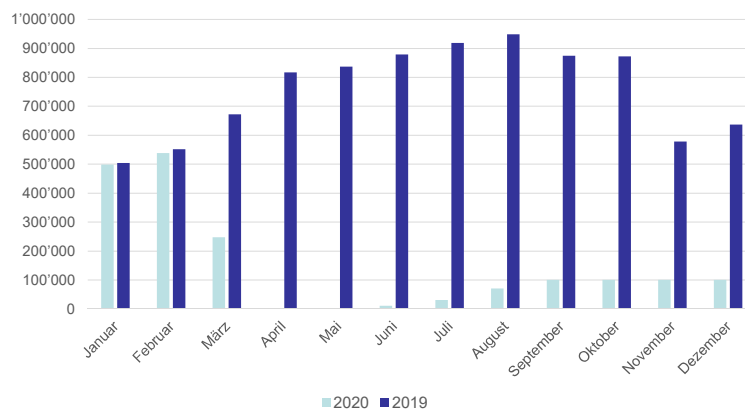
### Passagiere

- Seit Mitte März drastischer Rückgang der Passagierzahlen
- Rückgang der Passagierzahlen um 99,8% in April und Mai
- auf das Jahr 2020 kumuliert bis zu -80% im Vergleich zu 2019 (1,8 Mio Passagiere anstelle von 9,1 Mio Passagieren im Jahr 2019)

5

## Ausblick Passagierentwicklung 2020

Monatliche Passagierentwicklung Januar 2019 bis April 2020 und geschätzter Verlauf bis Jahresende. Prognose Ende 2020: 1.8 Mio Pax (Vergleich 2019: 9.1 Mio Pax)



6

## Wiederaufnahme des Flugbetriebs

Airline	Anzahl Destinationen 1. Juli 2020	
EasyJet	50	<b>80 Ziele</b> <b>rund 80% unseres ursprünglichen Netzwerks</b>
Wizzair	13	
TUIfly	7	
Turkish Airlines	2	<small>(Stand 09.06.2020)</small>
Lufthansa	1	
Austrian Airlines	1	
KLM	1	
Ryanair	1	
Vueling	1	
British Airways	1	
SunExpress	1	
Pegasus	1	

7

## Aktuelle Situation

### Fracht

- Stabile Entwicklung, 1. Quartal 2020 etwa gleich wie 2019, 4,3 % Zunahme insgesamt, 6,1 % Zunahme bei Luftfracht
- Zeitweise Zunahme von Vollfrachtflügen, leichte Abnahme bei der Expressfracht
- Sonderflüge zur Evakuierung und anschliessend zur Rückführung von Covid-Patienten aus dem Elsass
- Sonderflüge mit Sanitäts- und Schutzmaterial

8

## Aktuelle Situation

### Industrie

- Industrielle Aktivitäten (Jet Aviation, Amac Aerospace, Air Service Basel, Nomad) sind nach wie vor vorhanden
- Schwierigkeiten durch die behördlichen Einschränkungen sowie durch den Rückgang von Bestellungen (vgl. Jet Aviation mit Ankündigung von Stellenabbau von bis zu 300 Stellen, Air Service Basel mit Einstellung der Maintenance Services ab August 2020)

## Sicherung der Liquidität

### Prioritäre Massnahme

- Sicherung der Liquidität als entscheidende Voraussetzung zur Aufrechterhaltung der Zahlungsfähigkeit des Flughafens
- Der Flughafen meistert die Krise aus eigener Kraft, ohne staatliche Hilfen
- Liquidität ist derzeit grundsätzlich komfortabel. Aber: unklar, wie lange die Krise dauert
- Fokus: Reduktion der Investitionen sowie der Personal- und Sachkosten

## Sicherung der Liquidität

### Investitionen

- Kürzung Budget 2020 auf ein Fünftel des vorgeschlagenen Budgets
- Überprüfung des langfristigen Investitionsprogrammes
- Bahnanschluss: Ist Teil eines grenzüberschreitenden S-Bahnnetzes. Planungen werden derzeit weiterverfolgt. Federführung bei der SNCF Réseau

### Personalkosten

- Vorläufiger Anstellungsstopp
- Der grösste Teil der Mitarbeitenden arbeitet entweder zuhause, bezieht seine Ferien- oder Überzeitguthaben oder ist auf Kurzarbeit
- 60 Mitarbeitende (von 400) arbeiten derzeit auf dem EuroAirport

11

## Wiederaufnahme des Betriebs

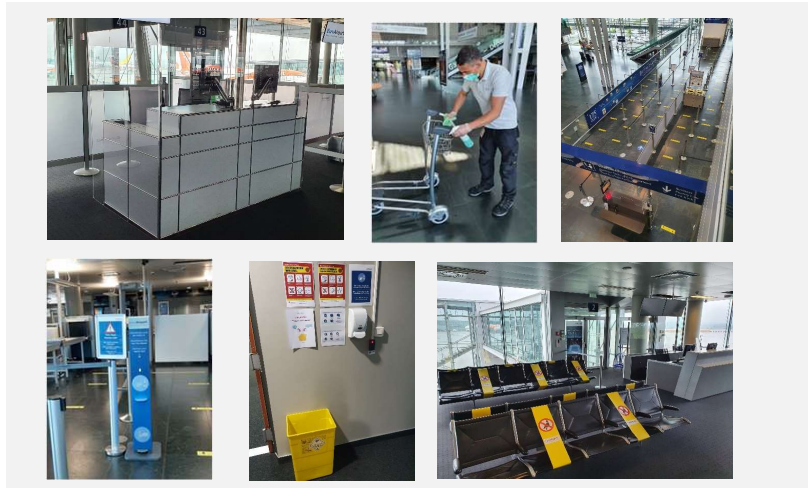
### Die wichtigsten Massnahmen:

- Maskentragpflicht im Terminal für alle Personen ab 11 Jahren  
Hinweis: Maskentragpflicht in Frankreich auch im ÖV, in der Schweiz sehr empfohlen
- Distanz einhalten (Markierungen angebracht) und Desinfektionsspender
- Plexiglas bei Kundenkontakt
- Zusätzliche Reinigung und Desinfektion

### Laufende Informationen auf

<https://www.euroairport.com/sicher-reisen.html>

12



## Strategischer Auftrag bleibt

Die Der EuroAirport stellt die Erreichbarkeit der trinationalen Region Basel-Mulhouse-Freiburg auf dem Luftweg sicher.

Er berücksichtigt dabei die Grundsätze der nachhaltigen Entwicklung.

Das bedeutet für uns:

- Eine rasche wirtschaftliche Erholung der Region steht aktuell im Mittelpunkt
- **Der EuroAirport trägt als wichtiger, verantwortungsvoller und solider Partner der trinationalen Region dazu bei.**
- **Deshalb haben wir auch während der COVID-Krise weiter an der Umsetzung von Lärmreduktionsmassnahmen gearbeitet.**

## LÄRMSTRATEGIE DES EUROAIRPORT

### Ziele und Massnahmen

#### Ziel

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

#### Massnahmen

- Mittelfristig: ausgewogener Ansatz
- Langfristig: begrenzende Lärmkurve
- Zusätzlich:
  - Optimierung der Flugrouten und Abflugverfahren
  - Tarifäre Massnahmen: Anreize für leisere, umweltfreundlichere Flugzeuge
  - Anpassung des Lärmmesssystems und verbesserte Kommunikation der Umweltdaten
  - Optimierung der Südanflüge

#### Massnahmen EAP im Lärmvorsorgeplan (Plan de Prévention du Bruit dans son Environnement PPBE)



## PPBE-Massnahmen des EuroAirport

	Massnahmen	Frist	Erfüllungsgrad
1	Verbesserung der flugbetrieblichen Verfahren am Flughafen	2019	
2	Gemeinsame Charta	2019	
3	Modulierbare Gebührenverordnung	2019-22	
4	Überwachung der Entwicklung der Lärmbelastung und des Radarspurtrackings	2019	
5	Webreporting – Umweltdaten auf dem Internet veröffentlichen	2019	
6	TraVis – Visualisierung der Flugspuren auf dem Internet	2019	
7	Raum der nachhaltigen Entwicklung	2020	
8	Einsatz des 400Hz-Netzes	2021-22	
9	Überprüfung von spezifischen Massnahmen und Kundenbedürfnissen zur Reduktion der Lärmbelastung von Motorenversuchen	2020	
10	Schallschutzprogramm für Wohnungen	Fortlaufend	
11	Schutz vor Umgebungslärm und Verringerung der Lärmbelastung	Start 2019	

17

## PPBE-Massnahmen der DGAC

	Massnahmen	Frist	Erfüllungsgrad
11	Verringerung der Streuung der Flugspuren bei Abflügen durch generellen Einsatz von Flächennavigationsverfahren RNAV	2018	
13	Verringerung der Streuung der Flugspuren bei Abflügen durch Anhebung der Flughöhe, ab welcher Flugzeuge an die Radarführung übergeben werden können	2018	
14	Untersuchung, ob die Nutzung „visueller“ Flächennavigationsverfahren (RNAV) die Streuung der Flugspuren bei Anflügen verringern kann	2022	
15	Überprüfung des Abflugregimes von Piste 15	2022	
16	Überprüfung Anpassungsmöglichkeiten der Flugrouten der REGA-Helikopter zwischen 00.00 und 06.00	2019	
17	Optimierung der Pistennutzung	2020	
18	Überprüfung der Betriebs- und Umwelteffizienz systematischer Abflüge von den Pistenschwellen 15 und 33	2020	
19	Aktualisierung und Konsolidierung des Erlasses über Betriebsbeschränkungen	2019	
20	Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung	2022	

18

## AUSGEWOGENER ANSATZ REDUKTION DES NACHTFLUGLÄRMS

### Zielsetzung

#### 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

#### → Lärminderungsmassnahmen gemäss Ausgewogenem Ansatz

#### Ziel

- Deutliche und nachhaltige Reduktion des Lärms zwischen 23.00 und 24.00 Uhr
- Langfristiger Schutz der Anwohner vor Lärmbelastung durch Flugzeuge mit geringer akustischer Leistung

#### Verfahren

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

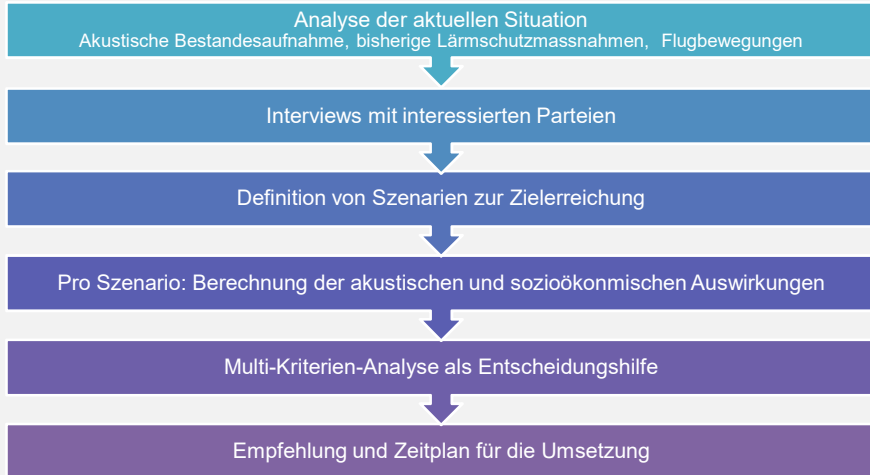
## Priorisierung der Massnahmen



## Bisherige Entscheide

- Herbst 2018: Entscheid des Verwaltungsrats, Antrag an DGAC zur Durchführung der Studie
- Ende März 2019: Mandatserteilung durch die DGAC an den Flughafen
- 22. August 2019 bis 19. Januar 2020: Durchführung der Studie
- Mai 2020: Entscheid des Verwaltungsrats und Antrag an die DGAC

## Verfahrensschritte



23

## Entwicklung von Szenarien

SZENARIOEN	BESCHREIBUNG
Szenario 1: 13 EPNdB	Von 23.00 bis 24.00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 13 EPNdB
Szenario 2: 15 EPNdB <i>Prospektiv/zum Vergleich</i>	Von 23.00 bis 24.00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 15 EPNdB
Szenario 3: 17 EPNdB <i>Prospektiv/zum Vergleich</i>	Von 23.00 bis 24.00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 17 EPNdB
Szenario 4: Verbot geplanter Starts	Von 23.00 bis 24.00 Uhr: Verbot geplanter Starts
Szenario 5: Ausweitung des Nachtflugverbots	Von 23.00 bis 24.00 Uhr: Ausweitung des Nachtflugverbots
Szenario 6: 13 EPNdB	Von 05.00 bis 06.00 Uhr: Verbot von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 13 EPNdB
Szenario 7: Ausweitung des Nachtflugverbots	Von 05.00 bis 06.00 Uhr: Ausweitung des Nachtflugverbots

24

### Auswirkungen (23.00 -24.00 Uhr)

	AKUSTISCH	SOZIÖKONOMISCH	AUF FLUGGESELLSCHAFTEN
<b>Szenario 1:</b> 13 EPNdB	Geringfügige Gewinne	Geringe Auswirkungen	Geringe Auswirkungen, nur sehr wenige Bewegungen betroffen
<b>Szenario 2:</b> 15 EPNdB <i>zum Vergleich</i>	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 4 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 6	Geringe Auswirkungen	Bewältigbare Auswirkungen, Anpassungen für Unternehmen mit Kap-3-Flugzeugen möglich
<b>Szenario 3:</b> 17 EPNdB <i>zum Vergleich</i>	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 4 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 7	Geringe Auswirkungen	Bewältigbare Auswirkungen, Anpassungen für Unternehmen mit Kap-3-Flugzeugen möglich
<b>Szenario 4:</b> Verbot geplanter Starts	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 6 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 11	- 0,6 Mio EURO (0,6% für Expressfracht) - 6 Stellen (VZÄ, 0,5% für Expressfracht)	Auswirkung v.a. auf Expressfracht
<b>Szenario 5:</b> Ausweitung Nachtflugverbot	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 14 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 22	- 65 Mio EURO (25% des Personenverkehrs) - 824 Stellen (VZÄ, 25% des Personenverkehrs)	Auswirkungen auf am Flughafen basierte Gesellschaften (Abzug stationierter Flugzeuge, Basisschliessung)

25

### Auswirkungen (05.00 bis 06.00 Uhr)

	AKUSTISCH	SOZIÖKONOMISCH	AUF FLUGGESELLSCHAFTEN
<b>Szenario 6:</b> 13 EPNdB	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 2 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 3	Geringe Auswirkungen	Bewältigbare Auswirkungen, Anpassungen für Unternehmen mit Kap-3-Flugzeugen möglich
<b>Szenario 7:</b> Ausweitung Nachtflugverbot	Lärmreduktion Leq <sub>AC23_Nord</sub> : 25 Leq <sub>AC23_Süd</sub> : 12	- 11,0 Mio EURO (10% für Expressfracht) - 106 Stellen (VZÄ, 9% für Expressfracht)	Sehr einschneidende Auswirkungen auf Expressfracht: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Infragestellung des Geschäftsmodells</li> <li>• Verlust von Frachtunternehmen, wenn mit Szenario 4 kombiniert</li> </ul>

26

**Folgerungen (23.00 bis 24.00 Uhr)**

	AKUSTISCHES ZIEL	ZUSÄTZLICHE ELEMENTE
<b>Szenario 1:</b> 13 EPNdB	Ziel nicht erreicht	Keine Verschlechterungen der Situation, da keine Flüge mit akustisch schlechteren Flugzeugen
<b>Szenario 2:</b> 15 EPNdB <i>zum Vergleich</i>	Ziel im Süden erreicht, im Norden nicht erreicht	Positiver als Szenario 1, aber immer noch unzureichend
<b>Szenario 3:</b> 17 EPNdB <i>zum Vergleich</i>	Ziel im Süden erreicht, im Norden nicht erreicht	kein signifikanten höherer Nutzen gegenüber Szenario 2
<b>Szenario 4:</b> Verbot geplanter Starts	Ziel erreicht	Akustisch relevant und sozioökonomisch ausgewogen, Nachhaltige Wirkung im Süden Spürbare Verbesserung im Norden
<b>Szenario 5:</b> Ausweitung des Nachtflugverbot	Ziel erreicht	Massive inakzeptable sozioökonomische Auswirkungen

27

**Folgerungen (05.00 bis 06.00 Uhr)**

	AKUSTISCHES ZIEL	ZUSÄTZLICHE ELEMENTE
<b>Szenario 6:</b> 13 EPNdB	Ziel nicht erreicht	Keine Verschlechterungen der Situation, da keine Flüge mit akustisch schlechteren Flugzeugen
<b>Szenario 7:</b> Ausweitung des Nachtflugverbots	Ziel erreicht	Massive existenzgefährdende sozioökonomische Auswirkungen

28

## Entscheid des Verwaltungsrats

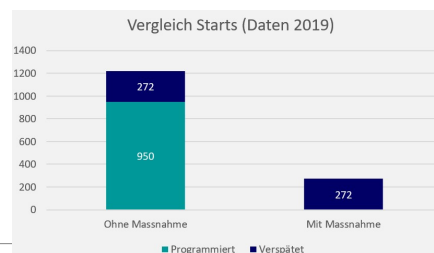
22.00 – 23.00	23.00 – 24.00	00.00 – 05.00	05.00 – 06.00
	Verbot geplanter Starts (Szenario 4)	Nachtflugverbot (bestehend)	Verbot von Starts (bestehend)
Verbot von Kapitel-3- Flugzeugen mit einer Marge von weniger als 13 EPNdB (Szenarien 1 und 6, Erweiterung Szenario 1 auf 22.00 bis 24.00 Uhr)			

- Verbot geplanter Starts im Zeitfenster von 23.00 bis 24.00 Uhr
- Verbot von Flugbewegungen von Kapitel-3-Flugzeugen mit einer Lärmarge unter 13 EPNdB zwischen 22.00 und 06.00 Uhr

29

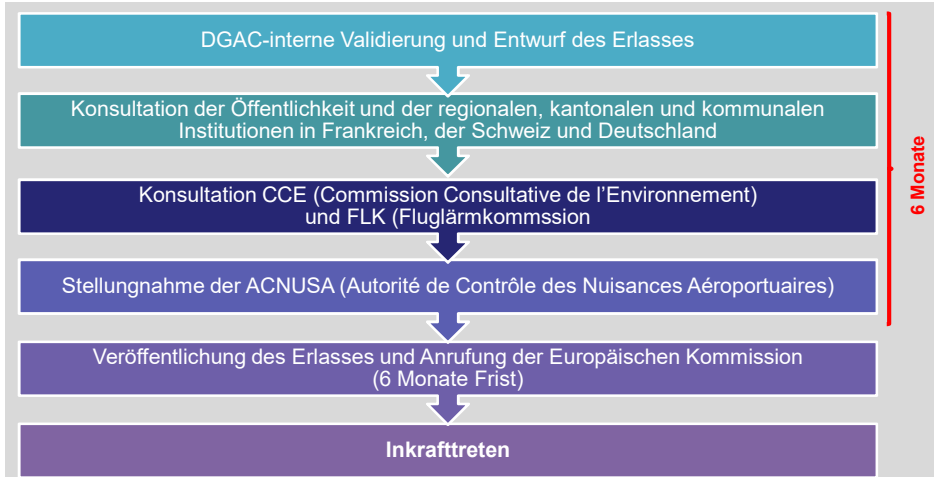
## Ergebnisse

- Eine nachhaltige und signifikante Lärmreduktion in der zweiten Nachtstunde, nördlich und südlich des Flughafens (berechnete Lärmreduktion  $Leq_{AC23\_Nord}$ : 6 /  $Leq_{AC23\_Süd}$ : 11)
- Schutz vor besonders lauten Flugzeugen während der Nachtzeit von 22.00 bis 06.00 Uhr
- Verhältnismässige und ausgewogene sozioökonomischen Auswirkungen der geplanten Massnahmen in der trinationalen Region
- Reduktion der Starts pro Jahr zwischen 23.00 und 24.00 Uhr um 78%



30

## Weiterer Fahrplan



31

## **RNAV – KORREKTUR BEI ABFLÜGEN AB PISTE 15 NACH WESTEN**

32



## Flächennavigationsverfahren RNAV

RNAV: Orientierung des Flugzeuges an virtuellen Wegpunkten, die per Satellitendaten (GPS) definiert werden.

### Ausgangslage

- Unerwünschte Verschiebung gewisser Flugspuren (TORPA7S und MOROK7S) nach Süden

### Ziel

- Flugspuren konzentrieren
- Flugrouten über möglichst dünn besiedeltes Gebiet führen

### August 2019

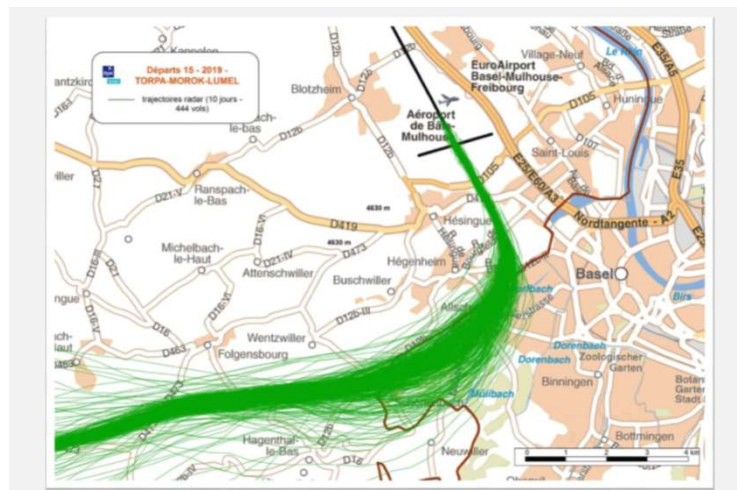
- Analyse der neu eingeführten Abflugverfahren zeigen Handlungsbedarf
- Unerwünschte Verschiebung der Flugspuren nach Süden
- Korrekturen notwendig - Südstarts für Abflüge nach Westen werden angepasst

### Anpassung Abflugverfahren ab 18. Juni 2020

Die Starts nach Westen werden wie ursprünglich geplant wieder konsequent über möglichst dünn besiedeltes Gebiet zurückgeführt.

33

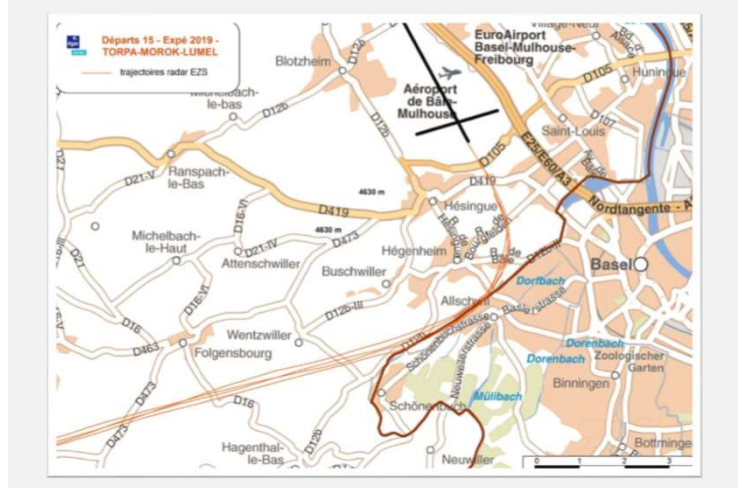
## Abflugverfahren vor Korrektur



34

## Abflugverfahren nach Korrektur

Testflüge  
EasyJet



35



à bientôt. bis bald.