

**Mitgliederversammlung
Schutzverband**

05. Juni 2023



Themen:

- 1. Information zu den Verantwortlichkeiten am Flughafen Basel Mulhouse**
- 2. ILS-33 Landungen: Bilanz 2022 und Stand 2023**
- 3. Umsetzung der Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms seit Februar 2022**

Bilanz nach einem Jahr und mögliche Massnahmen zur Verbesserung
- 4. Tarifsysteem: Vergleich Gebühren 2022 und 2023 sowie Ausblick auf 2024**

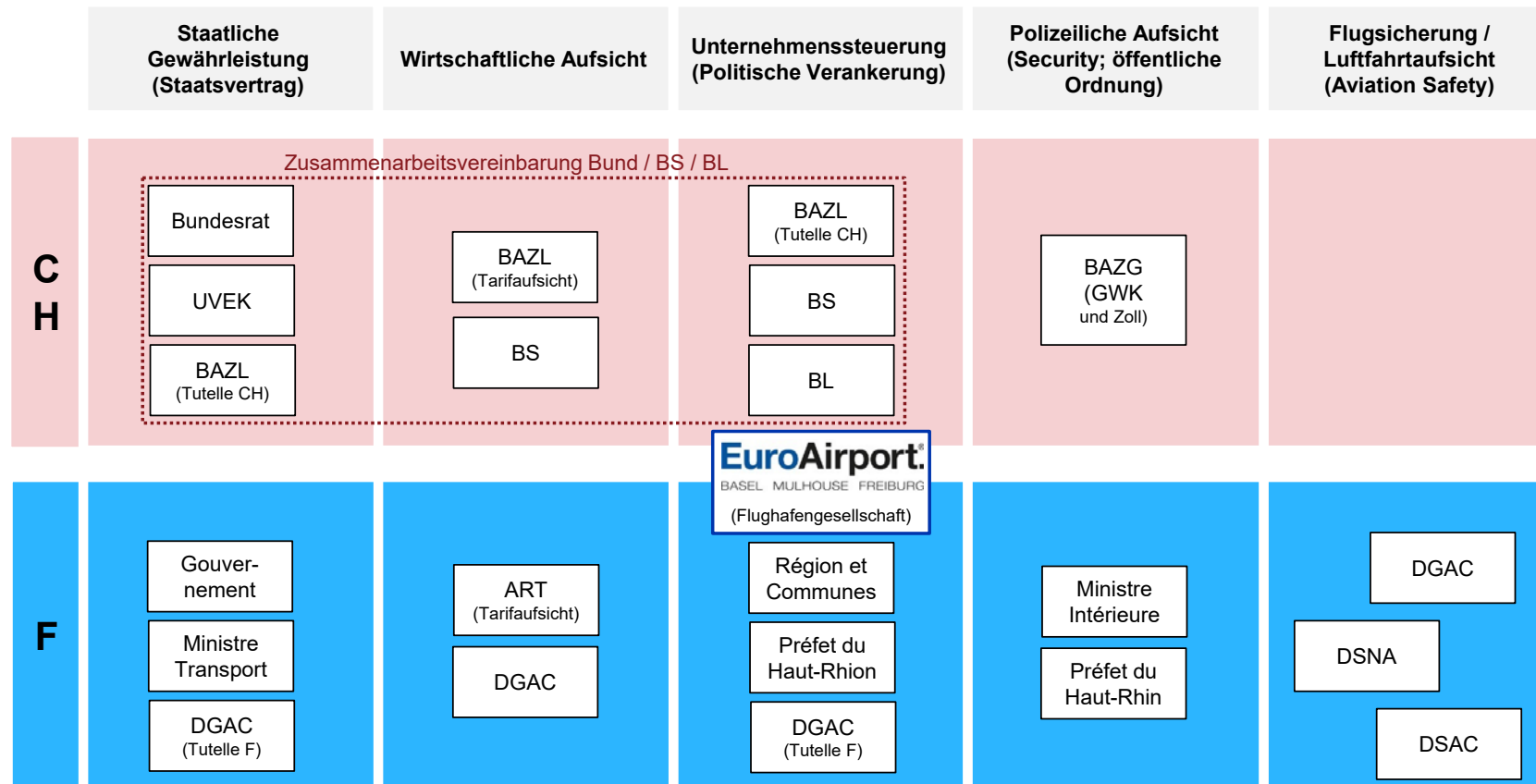
1.

**Information zu den Verantwortlichkeiten am
Flughafen Basel Mulhouse**

1. Information zu den Verantwortlichkeiten (1/4)

- Grundsatz: In CH und in F ist Luftfahrt Sache des Bundes (Art. 87 Bundesverfassung) bzw. des französischen Staates. Das gilt für auch für den EAP.
- Der EAP ist eine französisch-schweizerische Anstalt des öffentlichen Rechtes, die auf dem Staatsvertrag F – CH aus dem Jahr 1949 basiert. Eigentümer sind somit die Schweizerische Eigenossenschaft und Frankreich.
- Im schweizerischen Innenverhältnis werden die Einflussmöglichkeiten der Schweiz in der Vereinbarung vom 25.11.1997 betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf den binationalen Flughafen Basel-Mulhouse geregelt.
- Grundsatz: In allen Bereichen, die nicht explizit im Staatsvertrag geregelt sind, gilt französisches Recht. Damit erfolgt der Betrieb des Flughafens und die Abwicklung des Flugverkehrs nach französischem Recht.
- In Frankreich liegen die Kompetenzen grossmehrheitlich in Paris.

1. Information zu den Verantwortlichkeiten (2/4)



1. Information zu den Verantwortlichkeiten (3/4)

- **Verwaltungsrat** ist oberstes Organ der französisch-schweizerischen Anstalt des öffentlichen Rechtes, weitreichende Kompetenzen gem. Staatsvertrag von 1949.
- 8 Mitglieder F / 8 Mitglieder CH, 3 Mitglieder mit Beobachter Status
- Präsidium F/CH = Binom
- **Delegation Suisse (Stand 31.Oktober 2022):**

Name	Berufliche Funktion	Delegiert	Funktionen VR EAP
Cron Raymond	Unternehmer	Kanton BL	Vizepräsident, Mitglied CODIR, Vorsitzender CDI
Bittel Jan	Sektion Wirtschaftsfragen BAZL	Bund	VR
Keller Esther	Regierungsrätin BS	Kanton BS	VR
Caroline Steiner	SBB	Kanton BS	VR, Vorsitzende CAR
Kübler Thomas	Leiter Wirtschaftsförderung BL	Kanton BL	VR
Sutter Kaspar	Regierungsrat BS	Kanton BS	VR, Mitglied CODIR, Mitglied CDI, delegiert an Claus Wepler
Daniel Egloff	Egloff Tourismus Management	Kanton BS	VR
Francine Zimmermann	Leiterin Luftfahrtentwicklung BAZL	Bund	VR, Mitglied CDI

1. Information zu den Verantwortlichkeiten (4/4)

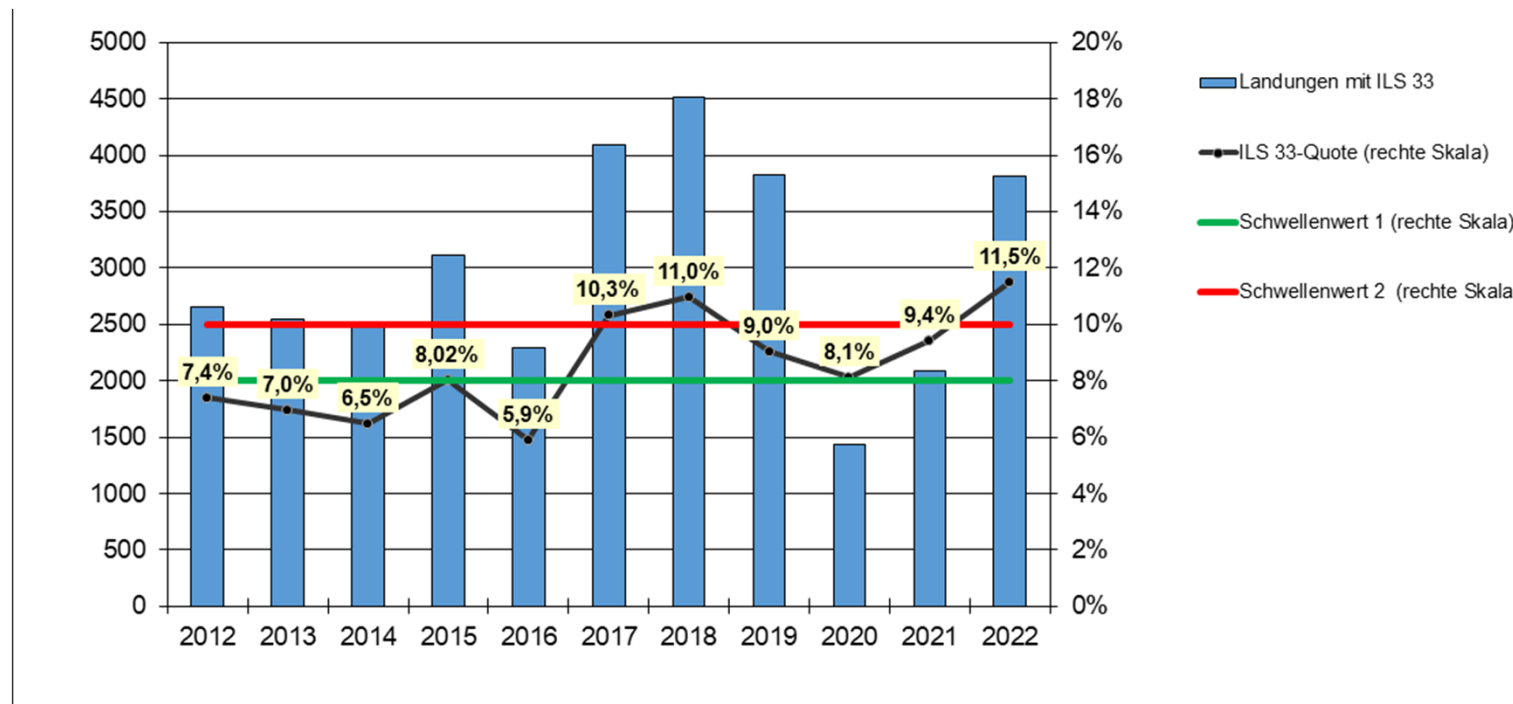
Verfahrensdauer am Beispiel des Verbots der geplanten Starts nach 23 Uhr

Wann	Verfahrensschritt	Federführung
12/2018	VR EAP beschliesst auf Initiative der BL Verwaltungsräte bei der DGAC die Auslösung eines Verfahrens zum Verbot der geplanten Starts zwischen 23.00 und 24.00 zu beantragen	VR EAP
08/2019	DGAC beauftragt EAP mit der Erstellung einer Studie auf der Grundlage der Methode «ausgewogener Ansatz»	DGAC
09/2019 - 05/2020	Externes Büro erstellt Studie auf der Grundlage der Methode «ausgewogener Ansatz» → Antrag VR EAP an DGAC: Verbot geplante Starts 23.00-24.00, Verbot Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge zwischen 22.00 und 24.00 und 05.00-06.00	EAP
09/20-12/20	Erarbeitung Betriebserlass	DGAC
02/21-05/21	Konsultation der Behörden und der Öffentlichkeit in F/CH/D	DGAC
6.8.2021	Publikation des Betriebserlasses	DGAC
07/21-12/21	Konsultation Europäische Kommission	DGAC
1.2.2022	Inkrafttreten Betriebserlass	DGAC

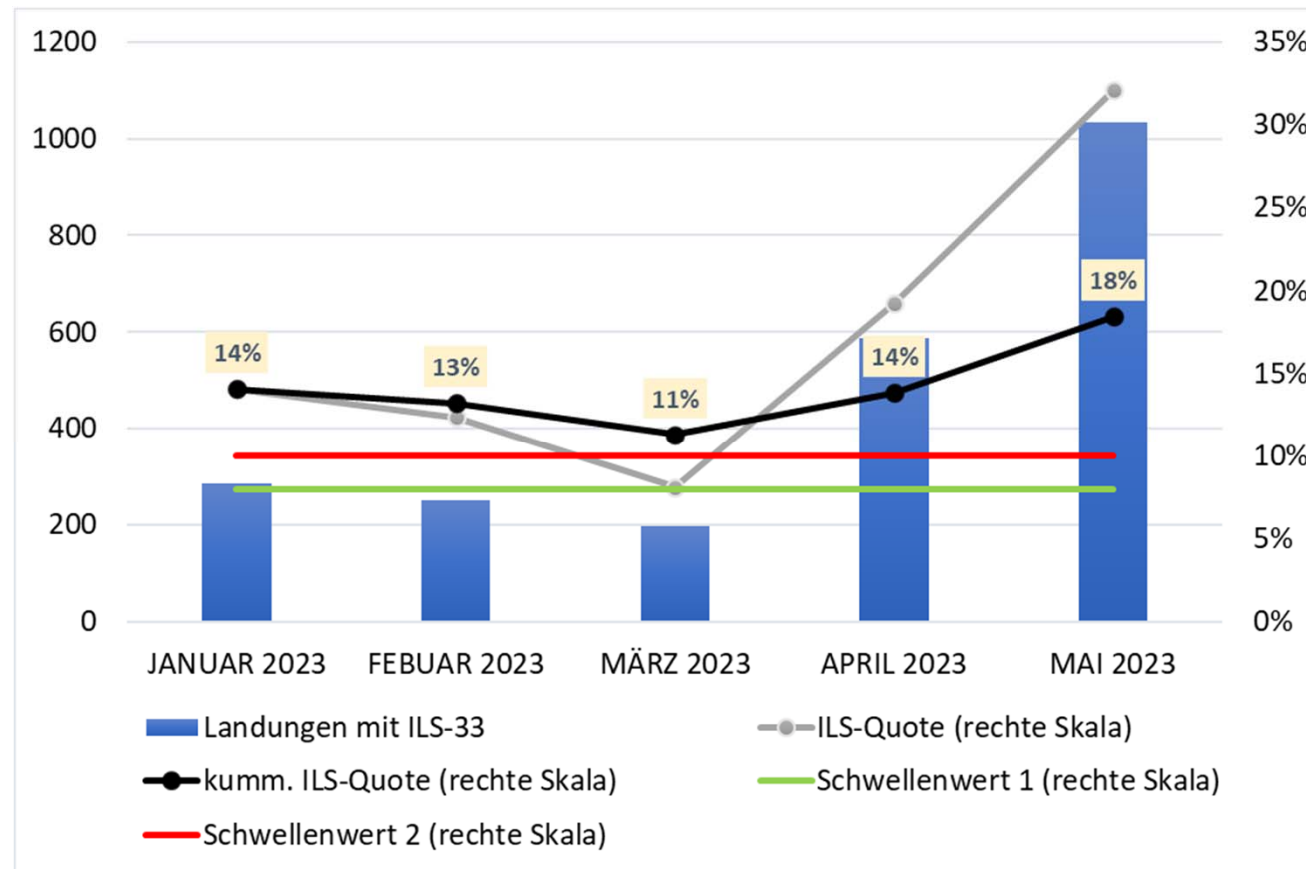
2.

ILS-33 Landungen: Bilanz 2012-2022 und Stand 2023

2. ILS 33 Landungen Bilanz 2012-2022



2. ILS 33 Landungen Stand 2023



3.

Umsetzung der Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms seit Februar 2022

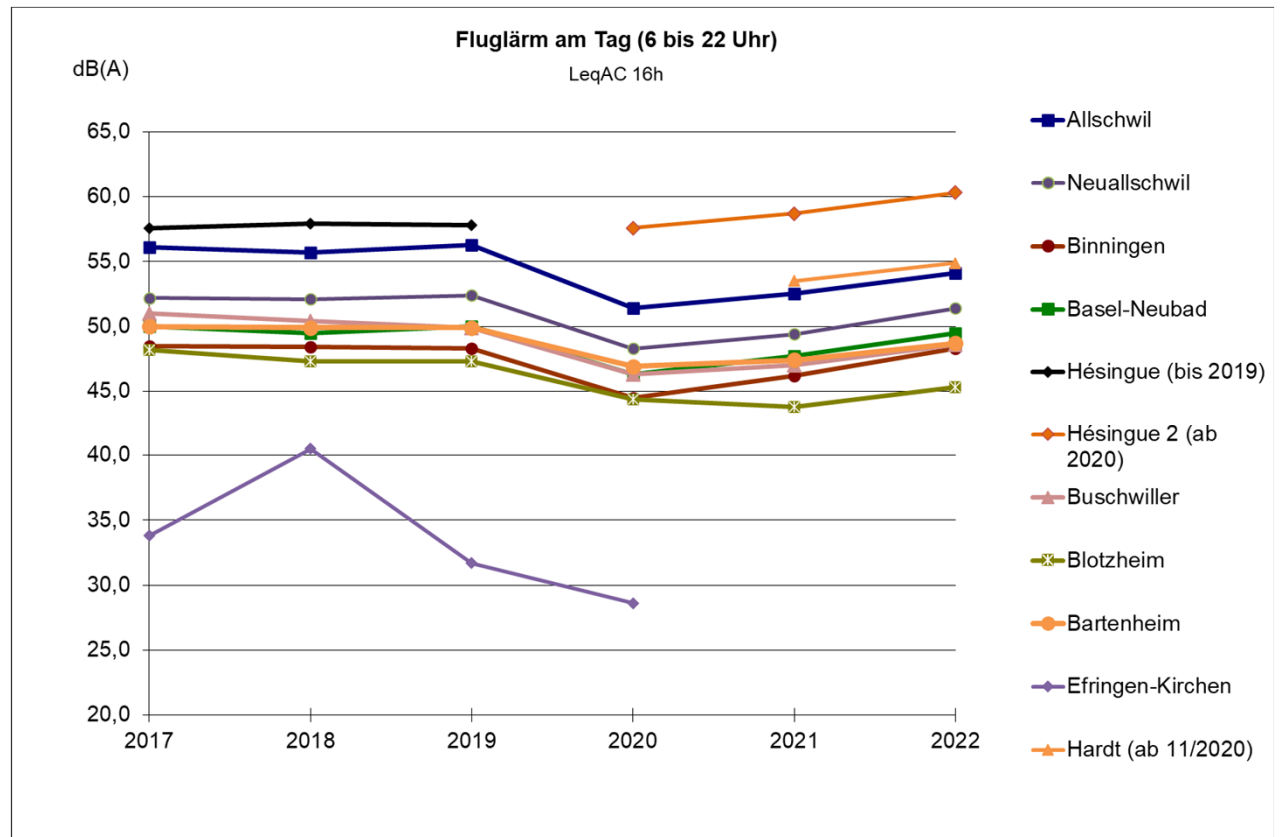
3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (1/10)

Neue Beschränkungen aus dem Erlass vom 6. August 2021, der am 1. Februar 2022 in Kraft trat:

- Erhöhung der Marge von 10 auf 13 EPNdB (Effective Perceived Noise Decibel) zwischen 22:00 und 06:00 Uhr.
- Verbot von geplanten Starts nach 23.00 Uhr

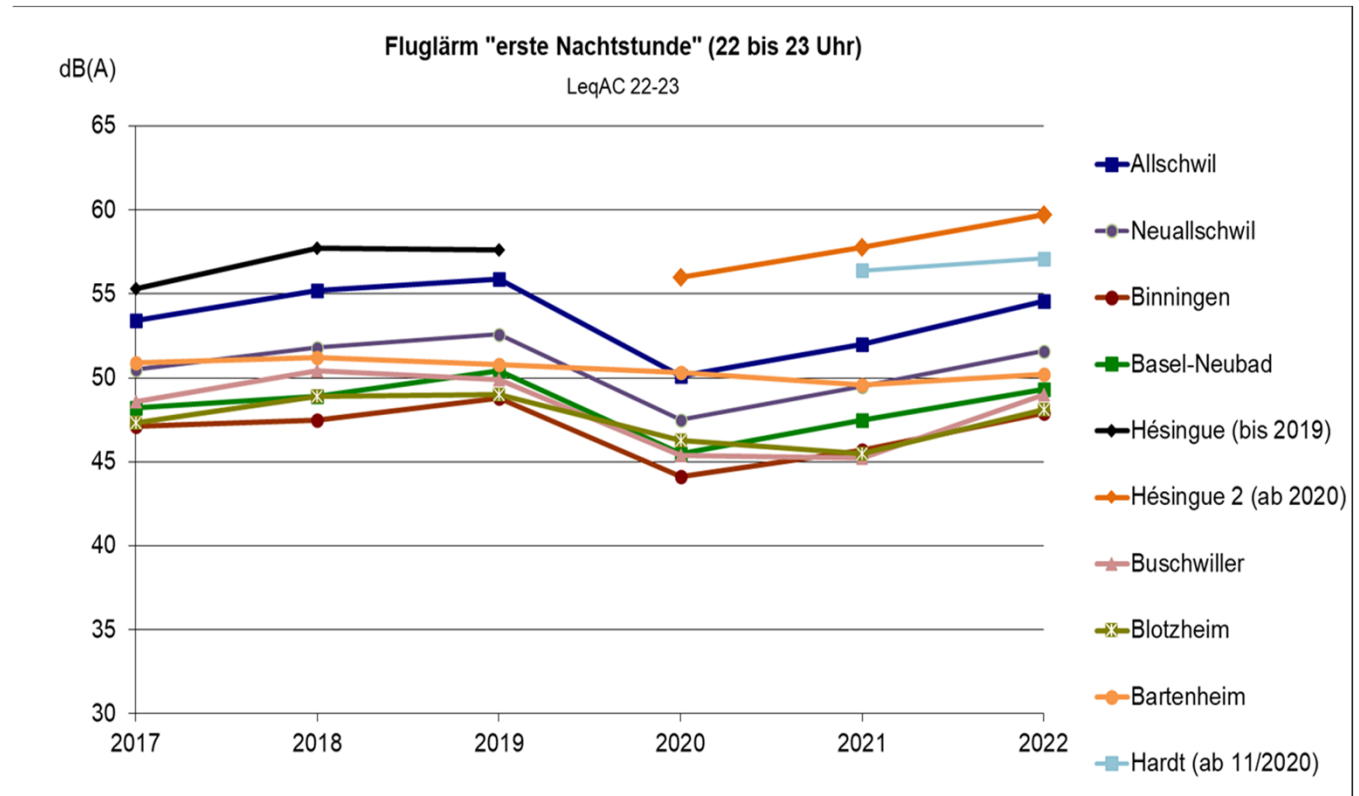
3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (2/10)

Entwicklung Fluglärm am Tag (6 bis 22 Uhr – LeqAC 16h)



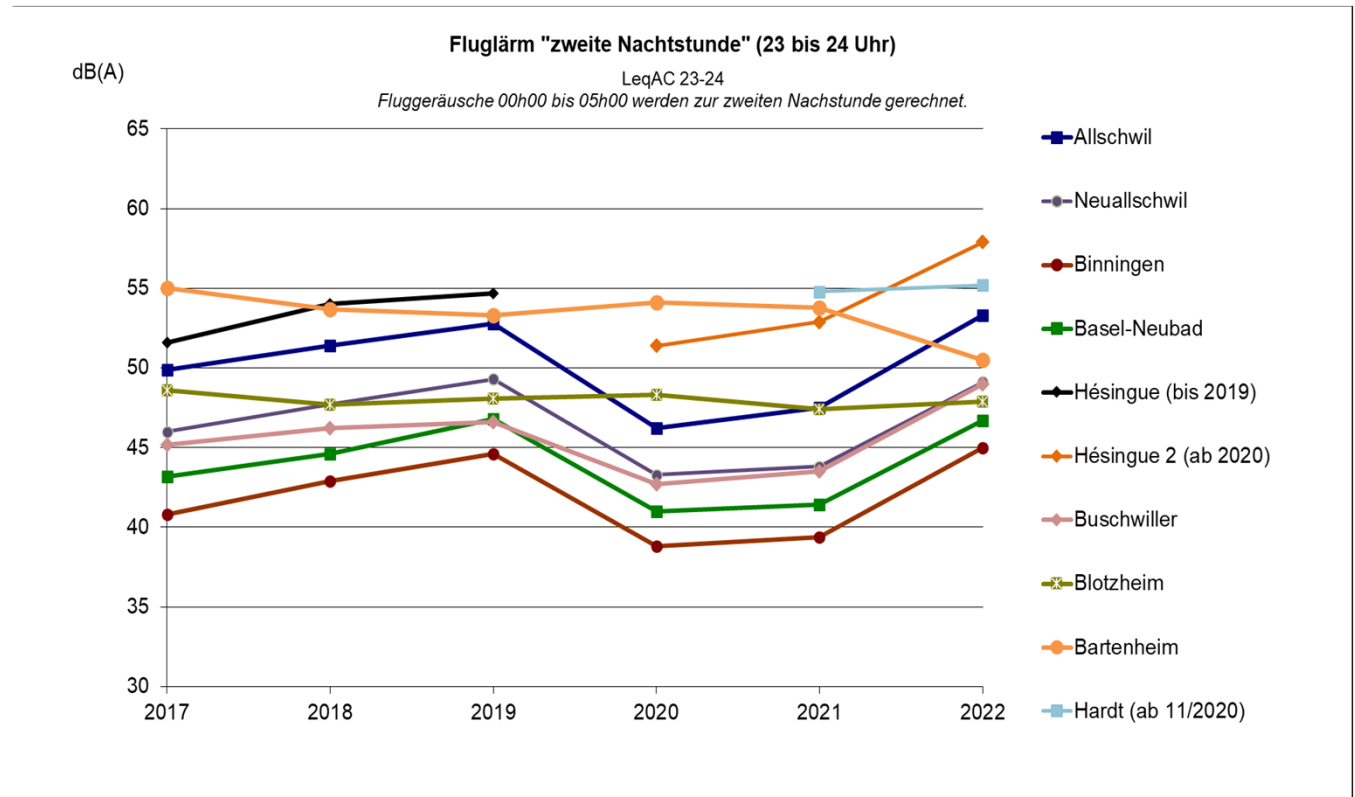
3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (3/10)

**Entwicklung Fluglärm «erste
Nachtstunde»
(22 bis 23 Uhr – LeqAC 22-23h)**



3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (4/10)

Entwicklung Fluglärm «zweite Nachtstunde» (23 bis 24 Uhr – LeqAC 23-24h)



3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (5/10)

Umsetzung des Erlass vom 6. August 2021: Bilanz nach einem Jahr

Lärmentwicklung bei der Messstation in Allschwil – 2022 vs. 2019

- Deutliche Lärmzunahme in der ersten Viertelstunde nach 23 Uhr
- Planung von Flügen, die zuvor nach 23 Uhr geplant waren, kurz vor 23 Uhr

LeqAC (dBA) 2019 vs 2022 EAP Messstation in Allschwil (NMT09)

NMT09 Allschwil	02.2019-01.2020	02.2022-01 2023	2022 vs 2019
22h00-22h15	55,6	54,5	-1,0
22h16-22h30	55,1	55,3	0,3
22h31-22h45	56,3	54,8	-1,6
22h46-23h00	56,1	54,5	-1,6
23h00-23h15	55,4	57,8	2,4
23h16-23h30	54,5	52,0	-2,4
23h31-23h45	48,9	45,1	-3,9
>= 23h46	45,5	44,2	-1,3

Fluglärmereignisse von Starts auf Piste 15 in Allschwil (Messtation EAP)

Zeitfenster	Feb-Dez 2019	Feb-Dez 2022	
23h01-23h15	250	482	} +93%
23h16-23h30	191	134	
23h31-23h45	77	32	
23h46-00h00	36	26	
Total:	554	674	+22%

3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (6/10)

Umsetzung des Erlass vom 6. August 2021: Bilanz nach einem Jahr

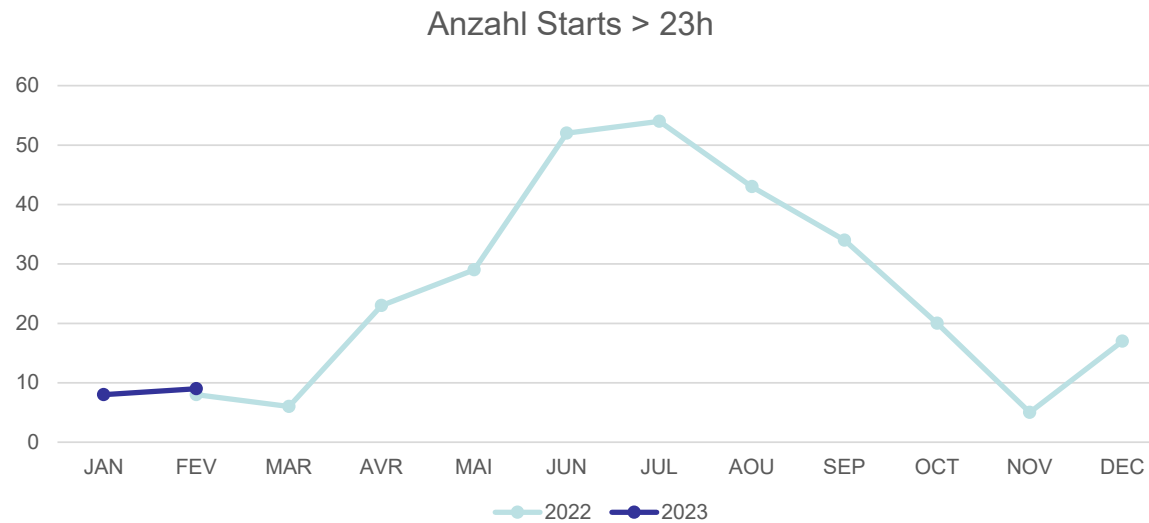
Lärmentwicklung bei der Messstation in Bartenheim - 2022 vs. 2019

- Anstieg in Viertelstunden um 23 Uhr
- Deutlicher Rückgang nach 23.15 Uhr

NMT07	02.2019-01.2020	02.2022-01 2023	2022 vs 2019
Bartenheim			
22h00-22h15	50,0	47,8	-2,2
22h16-22h30	50,0	48,3	-1,7
22h31-22h45	51,4	50,4	-1,0
22h46-23h00	51,7	53,0	1,3
23h00-23h15	53,9	54,3	0,4
23h16-23h30	55,5	48,1	-7,4
23h31-23h45	51,3	43,6	-7,7
>= 23h46	47,2	42,1	-5,1

3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (7/10)

Anzahl Starts nach 23.00 Uhr



Rückgang der Starts (Verlassen der Parkposition) nach 23.00 Uhr um 74% kumuliert über 12 Monate

- 1108 im Zeitraum Februar 2019 – Ende Januar 2020
- 299 im Zeitraum Februar 2022 – Ende Januar 2023

3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (8/10)

Rechtliche Beurteilung der Verspätungen:

299 Starts nach 23h vom 01.02.2022 bis 31.01.2023 wurden von der DGAC geprüft. Davon wurden **150** an die französische Aufsichtsbehörde ACNUSA zur Beurteilung weitergeleitet. Die übrigen **149** Fälle wurden mangels Fehlverhalten der Airline nicht weiterverfolgt.

47 Fälle wurden den ACNUSA-Plenarsitzungen am 06.12.2022, 10.01.2023, 07.02.2023 und 04.04.2023 vorgelegt.

In **42** Fällen wurden die fehlbaren Fluggesellschaften mit einer Busse zwischen **EUR 4'000** und **18'000** bestraft (der Mittelwert liegt bei EUR 11'300). Fünf Fälle wurden als nicht strafrechtlich relevant beurteilt. Die Gesamtsumme der Busen liegt bisher bei **EUR 448'000**.

- 32 Fälle und 376 000€ für eine einzelne Fluggesellschaft
- Nur wenige Bussen gegen Fracht- und Frachtexpress-Transportunternehmen

Seit Beginn 2023 wurden 9 Berichte an die ACNUSA weitergeleitet

3. Massnahmen zu Reduzierung des nächtlichen Fluglärms (9/10)

Korrekturmassnahmen:

Freiwillige Massnahmen Airlines

Erste freiwillige Optimierungen in der Programmierung von Flügen:

- EasyJet plant Starts nach Gatwick eine Stunde früher
- Sprintair/UPS mit Vorverlegung von vier wöchentlichen Flügen um 40 Minuten

Massnahmen EAP

- Spezifische Betriebsoptimierung für die Expressfracht:
 - Einsetzung einer Arbeitsgruppe (EAP /DGAC und Expressfrachtunternehmen)
 - Vereinfachung des Zugangs zu den Infrastrukturen der Flughafenplattform
- Weitere Erhöhung der lärmrelevanten Gebühren per 2024

Massnahmen DGAC/BAZL

- DGAC und BAZL haben EasyJet, Wizzair, Sun Express, DHL, FEDEX und UPS angehört und Massnahmenpläne zur Verbesserung der Einhaltung des neuen Betriebsreglements angefordert.

4.

Tarifsystem: Vergleich Gebühren 2022 und 2023 sowie Ausblick auf 2024

4. Neue Flughafenengebühren seit 1. Januar 2023

Grundsätzliches:

- Die für den EAP geltenden Gebühren sind in der EU-Richtlinie 2009-12-EG geregelt
- Die Gebühren des Flughafens unterliegen grundsätzlich einer Bewilligung durch die schweizerischen (BAZL) und französischen (ART) Behörden.
- Die vom Flughafen erhobenen Gebühren müssen verhältnismässig sein, d.h. sie müssen dem Aufwand des Flughafens entsprechen.
- Der Flughafen darf weder Strafzahlungen noch Steuern erheben.
- Prinzip der Preismässigung gemäss ART => Begrenzung der durchschnittlichen Gebührenerhöhung um maximal 5%

4. Neue Flughafenengebühren seit 1. Januar 2023

Ausgewählte Beispiele:

- A306, MTOW 153 t, Lärmklasse C, Start und Landung bei Nacht
 - 2022: 1'367 EUR
 - 2023: 1'804 EUR → +32%
- B738, MTOW 80 t, Lärmklasse B, Start und Landung bei Tag
 - 2022: 278 EUR
 - 2023: 534 EUR → +91%
- B738, MTOW 80 t, Lärmklasse B, Start bei Tag und Landung bei Nacht
 - 2022: 409 EUR
 - 2023: 1'019 EUR → +149%

4. Neue Flughafenengebühren seit 1. Januar 2023

In Diskussion stehende Massnahmen für 2024:

- Nochmalige Erhöhung der Gebühren zulasten von lauten Flugzeugen in sensiblen Zeiten
- Erhöhung der Abgabe für Schallschutzmassnahmen für Starts zwischen 22.45 bis 24 Uhr

**Besten Dank für
Ihre Aufmerksamkeit**



à bientôt. bis bald.

4. Neue Flughafengebühren seit 1. Januar 2023

- **Gebührenordnung für Lande- und Lärmgebühren je nach Lärmklassen**
 - EAP-Gebührenordnung 2022
 - Lärmgebühr gemäss Lärmklassen **DGAC 2008**
 - Landegebür gemäss Lärmklassen **ACI 2002**
 - EAP-Gebührenordnung 2023
 - Lande- und Lärmgebühr gemäss Lärmklassen **DGAC 2023** für die lautesten Flugzeuge (A, B, C und D) und **ACI 2010** für die weniger lauten gemäss **ACI 2010** (E, F, G)

Marge acoustique cumulée * [EPNdB]	<0	≥0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	≥30
EAP 2023	A										B	C	D	E			F			G												

* = Summe der für jeden der drei zertifizierten Lärmmess-Referenzpunkte berechneten Lärmrängen gemäss der ICAO-Kapitel (Annex 16 des Abkommens über die internationale Zivilluffahrt)