

### **Medienkonferenz des EAP am 29. Januar 2024**

Anlässlich der Medienkonferenz referieren der Präsident des Verwaltungsrates, Luc Gaillet, sowie der Vizepräsident Raymond Cron über die **Strategie EAP23**. Ein wichtiger Teil davon sind die Umweltmassnahmen. Werner Soltermann berichtet.

### **Die Umweltmassnahmen am EuroAirport**

Die wichtigsten Handlungsschwerpunkte, die Reduktion des CO<sub>2</sub>-Fussabdrucks sowie die Reduktion des Nachtfluglärms, wurden auch 2023 weiterbearbeitet.

### **Lärmstrategie**

Im Zentrum der Lärmstrategie des EuroAirport stehen die Reduktion der nächtlichen Lärmemissionen (zwischen 22:00 und 06:00 Uhr) und die Umsetzung der im Lärmvorsorgeplan 2024 bis 2028 (PPBE -Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement) vorgesehenen Massnahmen. Der Flughafen wird diese prüfen, um den Nachtfluglärm weiter zu reduzieren und sieht folgendes vor:

- Konsequente Umsetzung der seit Februar 2022 geltenden Massnahmen (Erlass vom 6. August 2021: Verbot geplanter Starts nach 23:00 Uhr).
- Starke Erhöhung der Lärmgebühren ab 22:00 Uhr ab 1. Januar 2024, um Starts in den sensiblen Stunden zu vermeiden.

Seit Februar 2022 werden keine Starts nach 23:00 Uhr mehr geplant. Die Anzahl dieser nach 23:00 Uhr ist im Vergleich zu den Vorjahren um 48 Prozent gesunken. Seit der Einführung der Massnahme hat die Lärmbelastung im Norden des Flughafens abgenommen, während sich die Lärmsituation im Süden des Flughafens zwischen 23:00 und 23:15 Uhr verschlechtert hat. Der Hauptgrund liegt darin, dass einige Flüge weiterhin kurz vor 23:00 Uhr angesetzt werden, was dazu führt, dass diese zwischen 23.00 und 23:15 Uhr abheben. Es werden alle Anstrengungen unternommen, um diese Situation zu verbessern.

Gemäss dem Erlass hat die französische Aufsichtsbehörde ACNUSA für von Airlines verschuldete Starts nach 23 Uhr Bussen von über 1,4 Millionen Euro ausgesprochen.

### **SIL-Lärmbericht 2022 (Sachplan Infrastruktur Luftfahrt)**

Als dritter Schweizer Landesflughafen muss der EuroAirport periodisch einen Nachweis über die Lärmbelastung über Schweizer Gebiet erstellen. Der Nachweis für das Jahr 2019 zeigte in den Nachtstunden zwischen 22:00 und 00:00 Uhr erstmals eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte auf Schweizer Territorium auf. Durch den pandemiebedingten Verkehrsrückgang hat sich die Lärmbelastung in den Jahren 2020 und 2021 verringert und die Vorgaben der Lärmschutzverordnung wurden wieder eingehalten. Der letzte Lärmnachweis bezieht sich auf das Jahr 2022. Während die Lärmbelastung am Tag über Schweizer Gebiet unter den massgeblichen Schweizer Immissionsgrenzwerten liegt und sich die Lärmsituation während dieser Zeit im Vergleich zu 2019 verbessert hat, wurden Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte in der ersten und zweiten Nachtstunde festgestellt. Die Strategie EAP23 sieht eine Reduktion des Nachtfluglärms vor. Die weiter oben beschriebenen, bereits eingeleiteten Massnahmen sollten die Immissionen in der Zeit mittelfristig unter die in der Schweiz geltenden Immissionsgrenzwerte senken. Bis 23:00 Uhr be-

steht hingegen Handlungsbedarf, um die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte sicherstellen zu können, Im Hinblick auf eine langfristige Lärmreduktion ist eine genaue Überwachung der Lärmentwicklung weiterzuführen. Diese ist wie erwähnt als Massnahme im Entwurf des Lärmvorsorgeplans 2024 bis 2028 spezifisch vorgesehen. Diese Arbeiten werden im Laufe des Jahres 2024 in Zusammenarbeit mit dem BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) und der DGAC durchgeführt. Zudem werden die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft, das BAZL und der Flughafen eine vertiefte Analyse der Situation vornehmen und gegebenenfalls zusätzliche Lärmreduktionsmassnahmen vorschlagen.

### **Der Anteil Südlandungen**

Dieser beträgt für das Jahr 2023 13,9 Prozent (Vorjahr 11,5 Prozent). Damit liegt der Wert 2023 wetterbedingt deutlich über dem im Verwaltungsabkommen über die Pistenbenützung definierten Schwellenwert von zehn Prozent. Von insgesamt 34'953 IFR-Landungen (Vorjahr: 33'191) erfolgten 4 847 (Vorjahr: 3 814) von Süden her auf Piste 33. Wie schon in den Vorjahren waren vor allem im Frühjahr und im Sommer höhere Werte zu verzeichnen. Gemäss der Vereinbarung ist es Aufgabe der DGAC und des BAZL, Konsultationen aufzunehmen, damit die Schwellenwerte des Verwaltungsabkommens aus dem Jahr 2006 eingehalten werden.

### **Massnahmen im CO<sub>2</sub>-Bereich**

Der Flughafen handelt hier auf zwei Ebenen: Er setzt sich zum einen dafür ein, seine eigenen CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Zum anderen will er in Zusammenarbeit mit den Akteuren der Flughafenplattform die Gesamtemissionen des Flughafens verringern. Für die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche die Flughafenbetreiberin selbst verantwortet und damit auch direkt beeinflussen kann, hat sich der EuroAirport im Herbst 2021 das freiwillige Ziel von «Netto-Null-Emissionen» für spätestens 2030 gesetzt. Zusätzlich zu den bereits umgesetzten Massnahmen wie Umstellung auf grünem Strom und den Anschluss an die Fernwärmeanlage von St. Louis sind zur Erreichung dieses Ziels folgende Projekte geplant:

- Bau einer Biomasse-Heizzentrale auf dem Gelände des EAP
- Installation von Photovoltaikanlagen
- Ersetzen des bestehenden Fuhrparks durch Elektroautos 4

Im Hinblick auf die Gesamtemissionen des Flughafens werden verschiedene Massnahmen im CO<sub>2</sub>-Bereich in Zusammenarbeit mit den Akteuren am EuroAirport umgesetzt. Dies vor allem Rahmen eines umfassenden Mobilitätskonzepts, bei dem alle Flughafenpartner einbezogen werden, um die landseitige Erreichbarkeit des Flughafens fossilfreier zu gestalten.

Werner Soltermann