



Beurteilungsbericht

Flughafen Basel-Mulhouse – Lärmnachweis 2019

Aktenzeichen: BAZL-361.521-LFSB/4/2

Im Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse zum Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) ist festgelegt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse mindestens alle drei Jahre einen Nachweis über die Lärmbelastung erstellen und beim BAZL einreichen muss. Die Verantwortlichen des Flughafens sind dieser Vorgabe nach 2018 zum zweiten Mal nachgekommen und haben einen entsprechenden Bericht mit Schreiben vom 10.11.2021 eingereicht.

Die Berechnung der Lärmbelastung für das Betriebsjahr 2019 erfolgte nach den massgebenden Grundsätzen der Lärmschutzverordnung (LSV, SR 814.41). Das bei der französischen Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) zum Einsatz kommende Berechnungsprogramm IMPACT der Eurocontrol ist zwar kein vom BAFU empfohlenes Programm, stellt aber den europaweit verwendeten Standard dar. Die Resultate sind mit dem bisher verwendeten amerikanischen Programm INM vergleichbar und es ist keine systematische Differenz zu erwarten (IMPACT erfüllt die Vorgaben aus ECAC Doc. 29, 4th Edition). Die Analyse hat ergeben, dass die vorliegenden Berechnungen nach den vom BAZL anerkannten Grundsätzen erfolgten, wie dies schon für die ursprünglichen Berechnungen für das SIL-Objektblatt, den Lärmbelastungskataster (LBK) und auch für den Nachweis 2016 für den Flughafen Basel-Mulhouse der Fall war.

Berechnungsgrundsätze: Für die Lärmbelastung am Tag wird der effektive Flugbetrieb zwischen 06:00 und 22:00 Uhr berücksichtigt. Die erste Nachtstunde umfasst den Betrieb von 22:00 bis 23:00 Uhr. In der 2. Nachtstunde wird neben dem eigentlichen Betrieb zwischen 23:00 und 24:00 Uhr auch jener nach Mitternacht, von 24:00 bis 05:00 Uhr berücksichtigt. Die 3. Nachtstunde umfasst den Betrieb von 05:00 bis 06:00 Uhr und wurde erstmals gesondert ausgewiesen. Der Flugverkehr in diesem Zeitfenster ist jedoch so gering, dass die Lärmbelastung auf Schweizer Territorium weit unter den massgebenden Grenzwerten liegt und daher vernachlässigbar ist.

Erkenntnisse: Die Berechnungen der DGAC weisen gegenüber der letzten Berechnung von 2016 eine deutliche Zunahme der Lärmbelastung in der ersten und zweiten Nachtstunde (22-23; 23-24 Uhr) aus. Diese Zunahme führt dazu, dass 2019 die im SIL Objektblatt festgelegte und im Lärmbelastungskataster ausgewiesene Belastung überschritten wurde und es erstmals Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte gemäss LSV während den ersten beiden Nachtstunden auf Schweizer Territorium gab. Durch den pandemiebedingten Verkehrsrückgang ist die Lärmbelastung 2020 bereits wieder deutlich geringer, so dass diese bis heute wieder alle Vorgaben einhält. Die Verantwortlichen des Flughafens planen im Rahmen des Ausgewogenen Ansatzes (EU RL 598/2014) bereits die Einführung von weitergehenden Massnahmen wie einem Verbot der Planung

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
Daniel Hiltbrunner
3003 Bern
Standort: Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen
Tel. +41 58 465 91 14, Fax +41 58 465 80 32
Daniel.Hiltbrunner@bazl.admin.ch
<https://www.bazl.admin.ch/>



von Abflügen nach 23 Uhr und Einschränkungen für die lautesten Flugzeuge. Diese Massnahmen werden von den franz. Behörden verfügt und werden voraussichtlich am 1. Februar 2022 in Kraft treten. Mit diesen Massnahmen soll langfristig die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte während der zweiten Nachtstunde in der Schweiz sichergestellt werden.

Das Augenmerk wird in den kommenden Jahren auf der ersten Nachtstunde liegen, weil die erwähnten Massnahmen zu einer Zunahme des Flugbetriebes in dieser ersten Nachtstunde führen könnten. Ob die reguläre Flottenerneuerung durch die Fluggesellschaften ausreichen wird, um die Lärmbelastung tief zu halten, wird sich zeigen müssen. Allenfalls sind weitere Massnahmen vorzusehen. Um zeitnah auf die Entwicklung reagieren zu können, wird die Berechnung der Lärmbelastung durch den EAP neu jährlich vorgenommen.

2.12.11.2021/hil

Planungswerte, Vergleich SIL/LBK und Belastung 2019 (Empfindlichkeitsstufe II)



Immissionsgrenzwert, Belastung 2019 (Empfindlichkeitsstufe II)

