

Umwelt Bulletin

1. Quartal 2019
Nummer 73

-  **Im Blickpunkt**
> Seite 2
-  **Editorial**
> Seite 3
-  **Flugbewegungen**
> Seiten 4 bis 5
-  **Pistenbenutzung**
> Seiten 6 bis 8
-  **Lärm**
> Seiten 9 bis 11
-  **Lärmschutz**
> Seite 12
-  **Beschwerden**
> Seite 13
-  **Weitere Umweltthemen**
> Seiten 14 bis 15

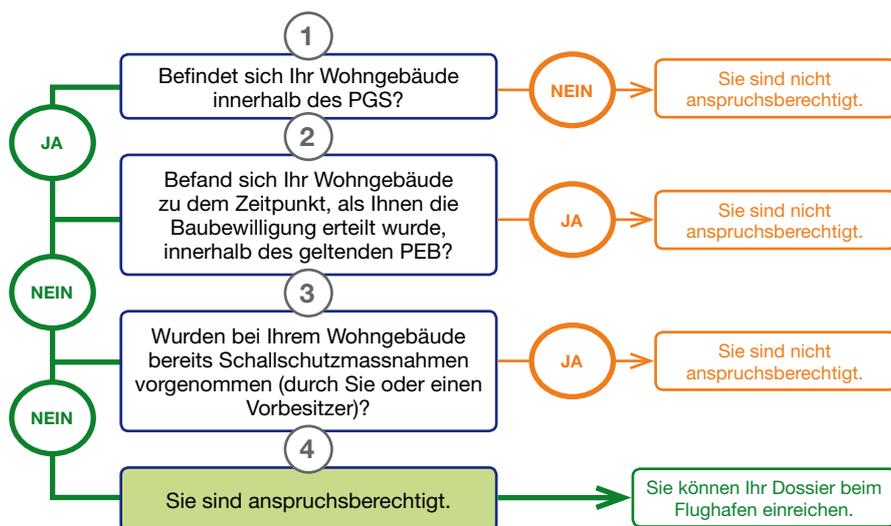
à bientôt. bis bald.



Entwicklung der Beiträge zu Lärmschutzmassnahmen

Der Lärmschutzplan (PGS – Plan de Gêne Sonore) von Basel-Mulhouse wurde 2015 revidiert. Er betrifft die Gemeinden Sierentz, Bartenheim, Saint-Louis, Blotzheim, Hésingue und Hégenheim und kann im jeweiligen Rathaus oder auf der Internetseite des Flughafens eingesehen werden: <https://www.euroairport.com/de/euroairport/umwelt/laermmanagement/schutzmassnahmen.html>. Die finanzielle Beteiligung kann sich auf Lärmschutzarbeiten am ganzen Wohngebäude oder einem Teil davon beziehen sowie auf Schulen, Krankenhäuser oder soziale Einrichtungen; Geschäftsräumlichkeiten und Hotels sind nicht betroffen.

Finanzielle Unterstützung: Sind Sie anspruchsberechtigt?



Ihren Antrag müssen Sie schriftlich an den Flughafen richten, welcher das Dossier dann auf folgende Punkte hin kontrollieren wird:

- Überprüfung des Standorts
- Vorliegen eines Eigentumsnachweises (Baubewilligung oder notarielle Kaufurkunde)

Wenn der Flughafen bestätigt, dass Sie anspruchsberechtigt sind, müssen Sie:

- einen Akustiker beauftragen und von diesem
- einen akustischen Rapport erstellen lassen;
- auf Basis des Rapports Kostenvoranschläge einholen und
- diese Elemente an den Flughafen weiterleiten.

Sobald das Dossier vollständig ist, wird es von der Konsultativen Kommission für die Finanzhilfen zugunsten der Anwohner (CCAR – Commission Consultative d'Aide aux Riverains) geprüft. Wenn die CCAR ihre Zustimmung erteilt, werden Sie informiert und können die Arbeiten veranlassen. Sobald die Arbeiten beendet sind, erhalten Sie – nach Kontrolle der entsprechenden Belege – die zuvor angekündigte Unterstützung.

Von 2004 bis 2018 wurden für die Gemeinden Blotzheim, Hégenheim, Hésingue et Saint-Louis 522 Dossiers – d.h. ungefähr 30 Prozent der betroffenen Gebäude – abgeschlossen (beendete Arbeiten), die Summe dieser Zahlungen beläuft sich auf rund 9,1 Millionen Euro.

Bei den anderen Flughäfen in Frankreich wird das Schallschutzprogramm über Gebühren finanziert, welche vom Staat bei den Fluggesellschaften erhoben und dann nach einem besonderen Verteilschlüssel an die Flughäfen verteilt werden. Demgegenüber ermöglicht die binationale Rechtsform des Flughafens Basel-Mulhouse eine direktere Möglichkeit der Finanzierung: Der EuroAirport erhebt die Fluglärmböhr selbst und finanziert Schallschutzmassnahmen aus seinem eigenen Budget. Auf diese Weise kann jenen Anwohnern, bei denen die Kriterien für eine Unterstützung gegeben sind, die finanzielle Hilfe rascher ausbezahlt werden. Am 13. Dezember 2018 beliefen sich die Vorfinanzierungen auf rund 3,6 Millionen Euro.

Alle Anträge sind an folgende Adresse zu richten: Mme Boltz / Sevice Environnement : Aéroport de Bâle-Mulhouse, BP 60120, 68304 SAINT LOUIS CEDEX, Tél : 03 89 90 25 73



Liebe Leserinnen und Leser

In Ihren Händen halten Sie das erste Umwelt Bulletin des Jahres 2019. Der Jahreswechsel hat für uns auch die Umstellung auf ein neues Papier mit sich gebracht, da der Hersteller, bei dem wir bis anhin das Papier für unsere Publikationen bezogen hatten, Konkurs anmelden musste.

Wir haben diesen Umstand genutzt, um den kompletten Produktions- und Verteilungsprozess zu überprüfen, gute bestehende Lösungen beizubehalten, und dort, wo es noch Verbesserungspotential gab, entsprechende Änderungen vorzunehmen:

- Seit vielen Jahren lassen wir auf Papier drucken, das zu 100 Prozent aus Altpapier besteht und chlorfrei gebleicht ist. Um den Rohstoffverbrauch einzudämmen, setzen wir zudem vermehrt auf die elektronische Veröffentlichung unserer Publikationen.
- Für den Druck werden ausschliesslich pflanzliche Druckfarben und Regenwasser, welches vom Dach der Druckerei aufgefangen wird, verwendet. Für all diese Massnahmen wurde die Druckerei mit dem Label „imprim'vert“ ausgezeichnet.
- Wir haben uns für eine Druckerei aus der Region entschieden, um die regionale Wirtschaft zu unterstützen und die Transportwege zu verkürzen.
- Schon seit langem werden die Kuvertierung und der Versand der Bulletins von einer sozialen Einrichtung in der Nähe des Flughafens vorgenommen, welche die soziale und berufliche Eingliederung von Menschen mit Behinderung zum Ziel hat.

Wie Sie bei der Lektüre dieser Punkte feststellen können, berücksichtigen wir bei dem Prozess alle drei Säulen der nachhaltigen Entwicklung – Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft. Auch bei unseren anderen Projekten stellen wir uns immer wieder aufs Neue dieser Herausforderung!

Weitere Veränderungen, die zu Beginn des Jahres 2019 vorgenommen wurden, betreffen die Abflugverfahren. Anfangs Februar sind neue RNAV-Prozeduren in Kraft getreten, die - unter Gewährleistung der Sicherheit des Flugbetriebs - zum Ziel haben, die Streuung der Flugspuren weiter zu vermindern und die Anzahl der vom Lärm betroffenen Menschen zu verringern, indem möglichst wenig besiedelte Zonen überflogen werden.

Während das erste Ziel erreicht wurde, hat eine Analyse der tatsächlich geflogenen Flugspuren gezeigt, dass die Flugzeuge, die in Richtung Süden starten und dann nach Westen abdrehen (bei den Abflugverfahren TORPA7S und MOROK7S), dichtbesiedelte Zonen im Süden des Flughafens überfliegen. Der vom Flughafen, der DGAC und dem BAZL gemeinsam erstellte Befund hat die Behörden veranlasst, umgehend einen Korrekturprozess einzuleiten, um die Abflurouten wieder über das weniger dicht besiedelte Gebiet zurückzuführen.

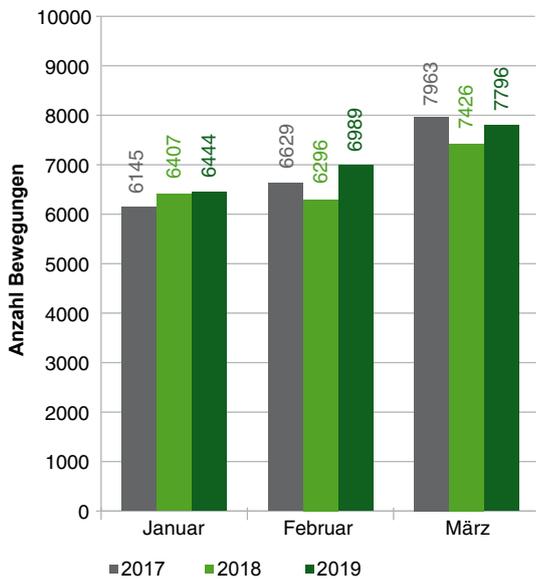
Der Korrekturprozess beinhaltet entsprechende Studien, Testflüge sowie die öffentliche Auflage und sollte im Verlauf des Jahres 2020 abgeschlossen sein. Es ist anzumerken, dass dies nicht die Überprüfung sämtlicher am Flughafen bestehenden Abflugverfahren für die Piste 15, die im aktuellen PPBE für das Jahr 2022 vorgesehen ist, ersetzt.

Ich wünsche Ihnen eine gute Lektüre!

Jan Robra
Leiter Abteilung Umwelt



Bewegungen pro Monat



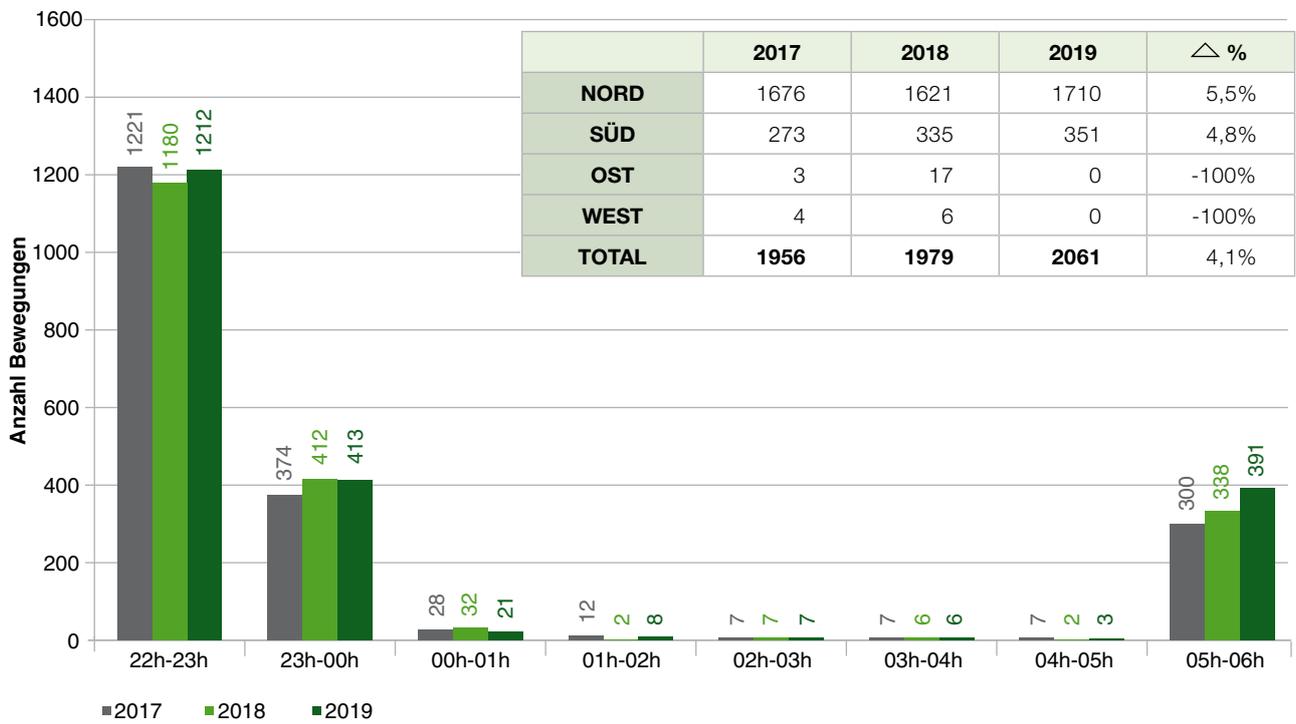
Bewegungen im Detail

| | | 2017 | 2018 | 2019 | | | |
|---|---------------------------------------|--|---------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| Abflüge | Standard Instrumental Departure (SID) | Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) mit Startprozedur | | 8 041 | 8 203 | 8 158 | 76,9% |
| | Omnidirectionnel | Instrumenten-Flug-Regeln (IFR) ohne Prozedur | | 320 | 349 | 633 | 6,0% |
| | Visual Flight Rules (VFR) | Sichtflugregeln (vorwiegend Schulung, Taxi-, Heli- und Fotoflüge) | | 1 995 | 1 505 | 1 812 | 17,1% |
| | TOTAL ABFLÜGE | | | 10 356 | 10 057 | 10 603 | 100% |
| Landungen | ILS 15 - (IFR) | Instrumental Landing System (ILS) - Piste 15 | | 7 645 | 7 696 | 8 113 | 76,3% |
| | Piste 15 - (VFR) | | | 1 563 | 1 194 | 1 473 | 13,8% |
| | ILS 33 - (IFR) | Instrumental Landing System (ILS) - Piste 33 | | 712 | 778 | 634 | 6,0% |
| | Piste 33 - (VFR) | | | 208 | 181 | 157 | 1,5% |
| | MVI - (IFR) | Vorgeschriebenes Sichtanflugverfahren Piste 33 MVI = VPT = Visual Approach with Prescribed Tracks | | - | - | - | - |
| | Piste 08 - (IFR) | | | - | - | - | - |
| | Piste 08 - (VFR) | | | - | - | - | - |
| | Piste 26 - (IFR) | | | 16 | 83 | 59 | 0,6% |
| | Piste 26 - (VFR) | | | 236 | 140 | 190 | 1,8% |
| | TOTAL LANDUNGEN | | | 10 380 | 10 072 | 10 626 | 100% |
| TOTAL BEWEGUNGEN | | | 20 736 | 20 129 | 21 229 | - | |
| Touch and Go (= 1 Landung + 1 Start) | | | 701 | 450 | 560 | - | |
| Overshoot (= 1 Landung + 1 Start) | | | 80 | 148 | 155 | - | |

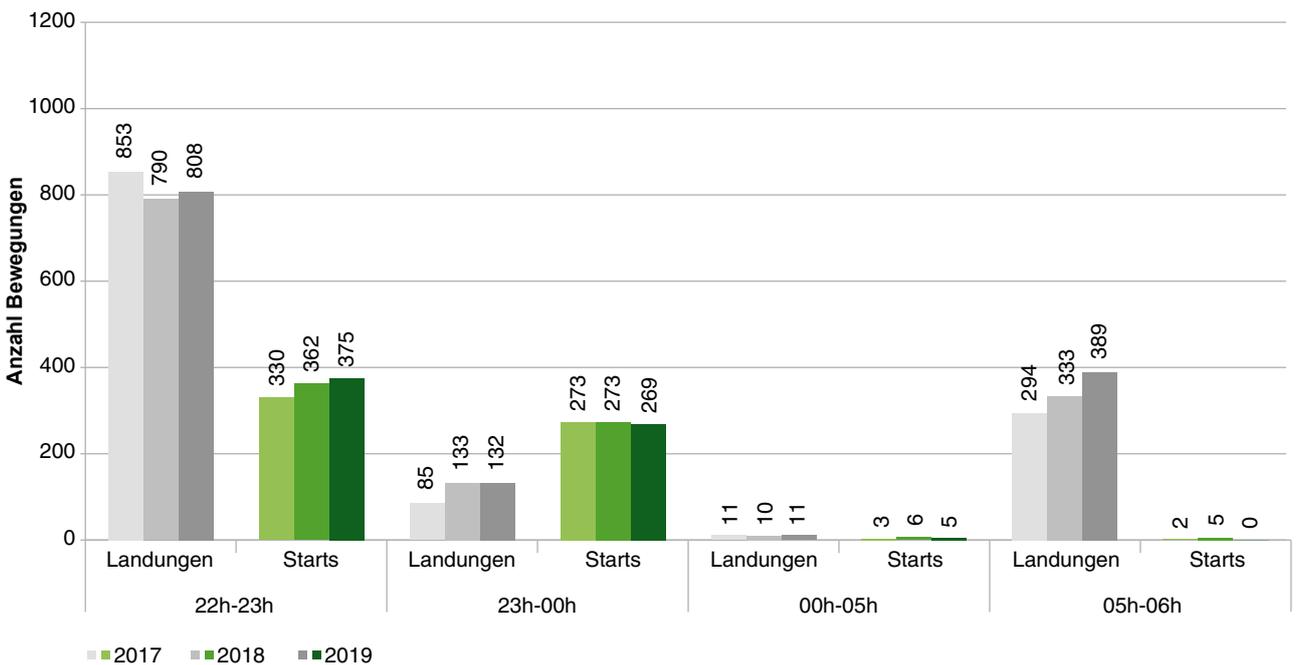
Wo im Bericht nicht anders erwähnt: Bewegungen = IFR + VFR



Nachtflugbewegungen (22h-06h)

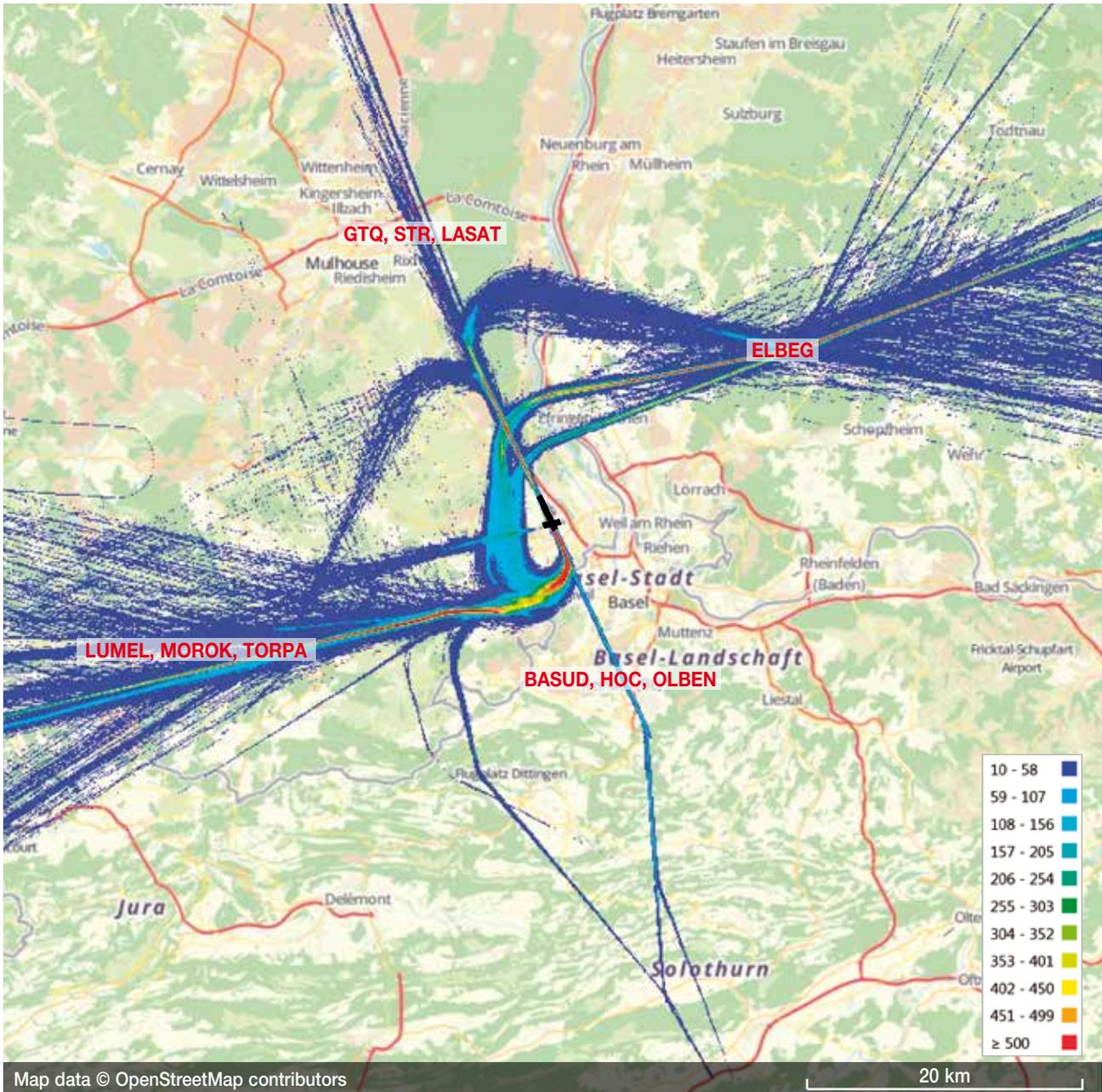


Aufteilung der Nachtflugbewegungen während der Nachtstunden IFR (22h-06h)





Abflüge pro Quartal



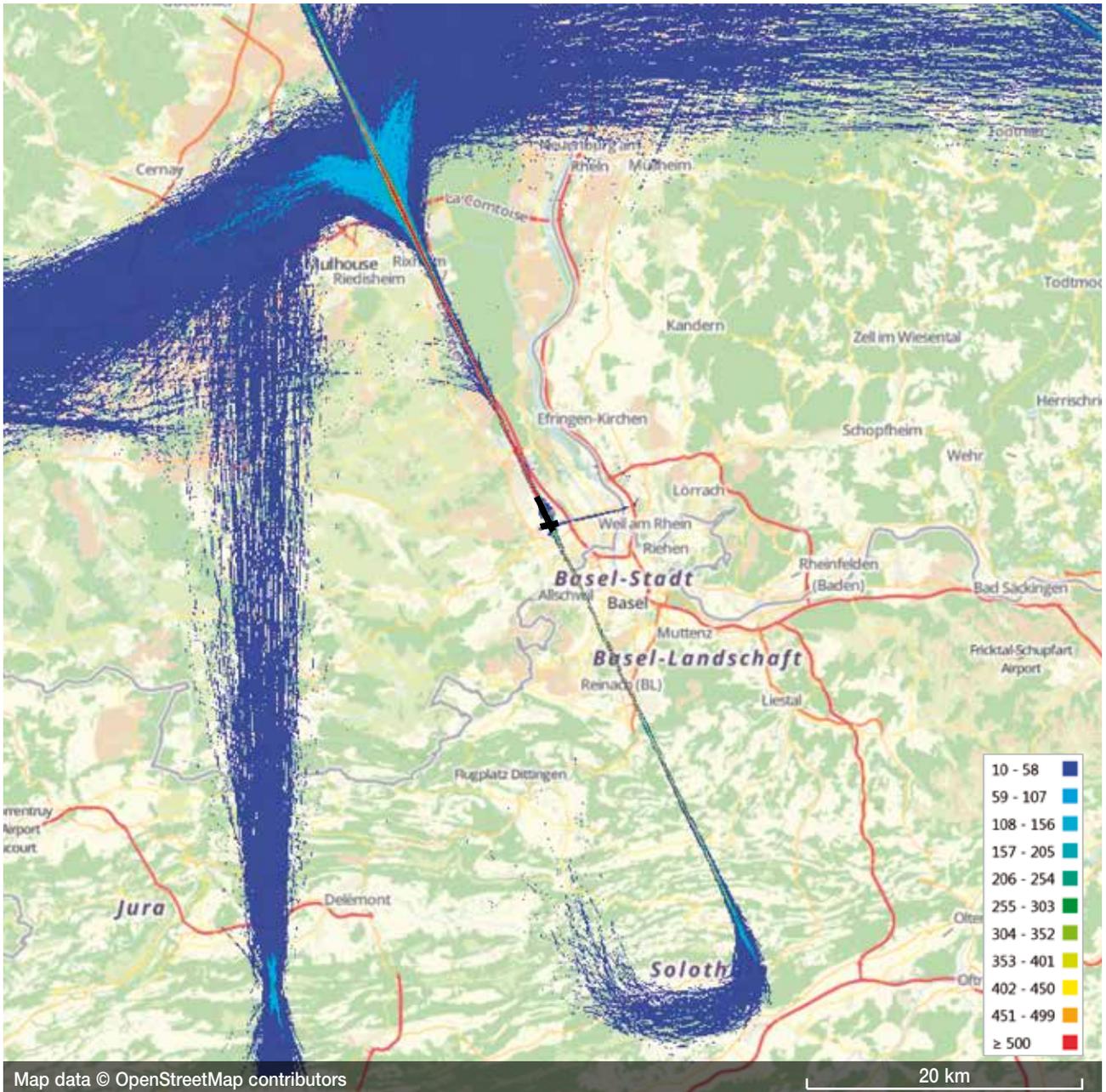
Abflüge mit Instrumenten-Flug-Regeln

| | 2017 | 2018 | 2019 | |
|--------------|------------------|--------------|--------------|-------|
| SD | GTQ + STR | 637 | 144 | 112 |
| | ELBEG | 2 943 | 3 417 | 3 567 |
| | davon ELBEG Y/S | 2 249 | 2 470 | 2 670 |
| | BASUD, HOC | 893 | 690 | 216 |
| | davon Direct | 396 | 310 | 81 |
| | LASAT* | - | - | 0 |
| | LUMEL | 3 568 | 3 952 | 1 258 |
| | MOROK* | - | - | 1 330 |
| | OLBEN* | - | - | 414 |
| | davon Direct | - | - | 133 |
| | TORPA* | - | - | 1 261 |
| | Omnidirectionnel | 320 | 349 | 633 |
| TOTAL | 8 361 | 8 552 | 8 791 | |

* Neue Abflugverfahren seit dem 01/02/2019



Landungen pro Quartal



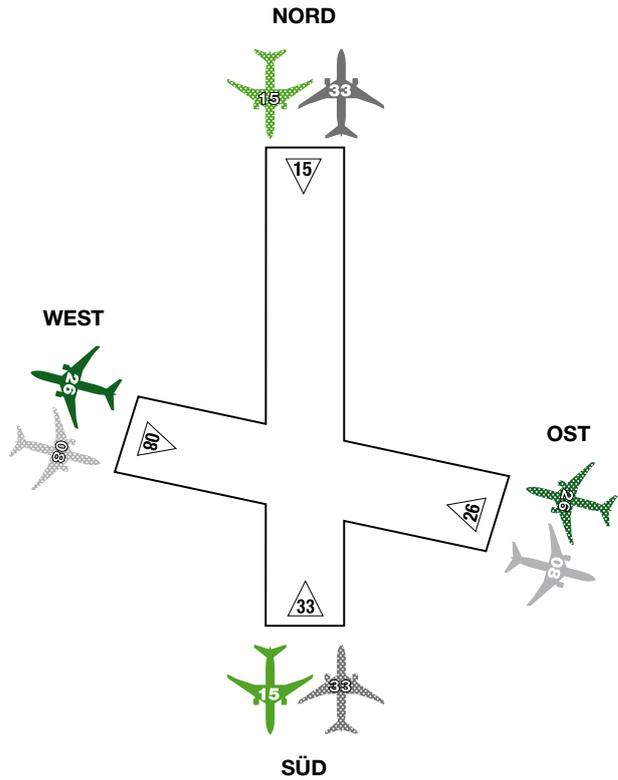
Landungen mit Instrumenten-Flug-Regeln

| | 2017 | 2018 | 2019 |
|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Piste 08 | 0 | 0 | 0 |
| Piste 15 | 7 645 | 7 696 | 8 113 |
| Piste 26 | 16 | 83 | 59 |
| Piste 33 | 712 | 778 | 634 |
| ILS 33 in % | 8,5% | 9,1% | 7,2% |
| TOTAL | 8 373 | 8 557 | 8 806 |

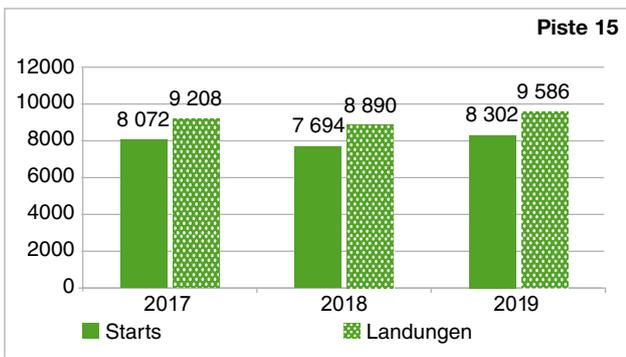


Pistenbenutzung

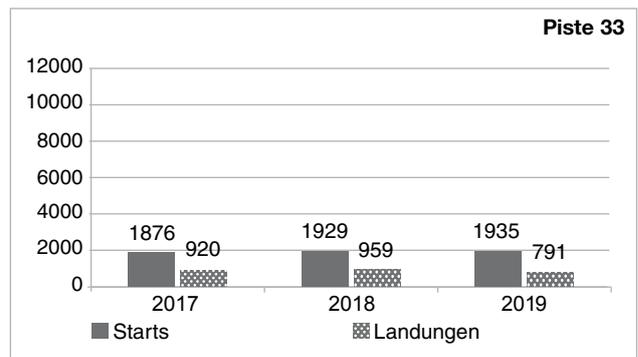
| | | TOTAL | davon IFR | % IFR |
|-------------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| Starts | Piste 15 | 8 302 | 6 701 | 76,2% |
| | Piste 33 | 1 935 | 1 768 | 20,1% |
| | Piste 26 | 365 | 322 | 3,7% |
| | Piste 08 | 1 | 0 | 0,0% |
| | TOTAL | 10 603 | 8 791 | 100,0% |
| Landungen | Piste 15 | 9 586 | 8 113 | 92,1% |
| | Piste 33 | 791 | 634 | 7,2% |
| | Piste 26 | 249 | 59 | 0,7% |
| | Piste 08 | 0 | 0 | 0,0% |
| | TOTAL | 10 626 | 8 806 | 100,0% |
| TOTAL BEWEGUNGEN | | 21 229 | 17 597 | |



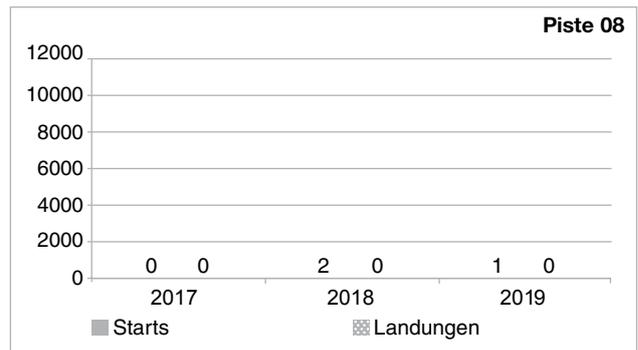
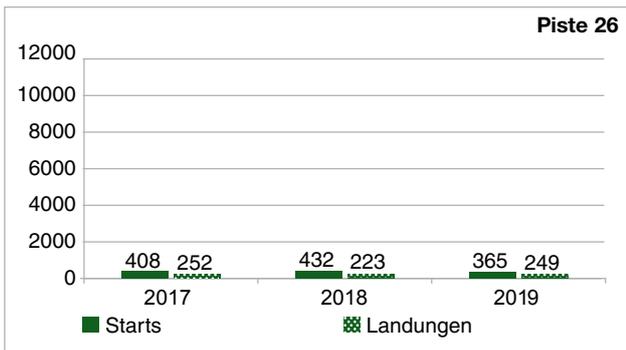
Pistenbenutzung



Anzahl Bewegungen



Anzahl Bewegungen





Fluglärmereignisse mit Maximalschalldruckpegel über 70dB(A)

| Zeitkategorie | 06h-07h | 07h-18h | 18h-22h | 22h-23h | 23h-24h | 24h-06h | 06h-07h | 07h-18h | 18h-22h | 22h-23h | 23h-24h | 24h-06h |
|--------------------------|---------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|-----------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Ort / Datenverfügbarkeit | Basel-Neubad / 97,8% | | | | | | Binningen / 99,7% | | | | | |
| Lmax 70-75 dB | 28 | 493 | 113 | 44 | 9 | 0 | 4 | 394 | 78 | 19 | 4 | 1 |
| Lmax 75-80 dB | 1 | 310 | 87 | 24 | 3 | 2 | 0 | 215 | 61 | 17 | 2 | 1 |
| Lmax 80-85 dB | 0 | 6 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 2 | 0 | 0 | 0 |
| Lmax 85-90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lmax > 90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ort / Datenverfügbarkeit | Allschwil / 98,6% | | | | | | Neuallschwil / 97,5% | | | | | |
| Lmax 70-75 dB | 162 | 1648 | 663 | 145 | 18 | 1 | 83 | 1127 | 314 | 86 | 21 | 1 |
| Lmax 75-80 dB | 187 | 1371 | 476 | 104 | 23 | 1 | 11 | 415 | 115 | 40 | 8 | 2 |
| Lmax 80-85 dB | 3 | 35 | 8 | 5 | 0 | 0 | 0 | 1 | 2 | 1 | 0 | 0 |
| Lmax 85-90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lmax > 90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ort / Datenverfügbarkeit | Buschwiller / 98,2% | | | | | | Hésingue / 98,7% | | | | | |
| Lmax 70-75 dB | 36 | 612 | 226 | 61 | 7 | 0 | 110 | 1075 | 335 | 74 | 13 | 0 |
| Lmax 75-80 dB | 7 | 85 | 37 | 12 | 1 | 0 | 274 | 2400 | 841 | 142 | 18 | 2 |
| Lmax 80-85 dB | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 9 | 159 | 49 | 34 | 12 | 0 |
| Lmax 85-90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 4 | 2 | 0 | 0 |
| Lmax > 90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ort / Datenverfügbarkeit | Blotzheim / 99,6% | | | | | | Bartenheim / 99,6% | | | | | |
| Lmax 70-75 dB | 45 | 256 | 76 | 39 | 42 | 0 | 180 | 496 | 162 | 43 | 125 | 4 |
| Lmax 75-80 dB | 2 | 5 | 4 | 3 | 2 | 0 | 2 | 29 | 22 | 10 | 65 | 0 |
| Lmax 80-85 dB | 0 | 0 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 |
| Lmax 85-90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Lmax > 90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Ort / Datenverfügbarkeit | Efringen-Kirchen / 99,7% | | | | | | Mobile Messstation | | | | | |
| Lmax 70-75 dB | 0 | 0 | 1 | 1 | 0 | 0 | www.euroairport.com | | | | | |
| Lmax 75-80 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| Lmax 80-85 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| Lmax 85-90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |
| Lmax > 90 dB | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | | | |

Die Messberichte der mobilen Messstation sowie zusätzliche Daten sind verfügbar unter www.euroairport.com.

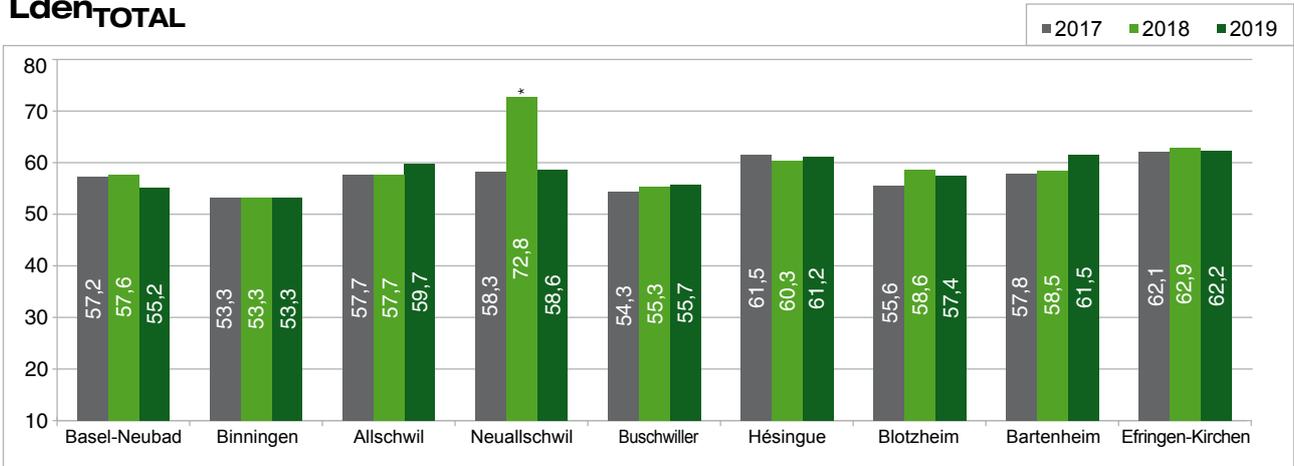
L_{max}: maximaler Schallpegel gemessen während eines Vorbeiflugs.

dB(A): Die Abkürzung für Dezibel ist dB, das meistgebrauchte Mass für den Schallpegel. Mit dem Buchstaben A wird ein international gebräuchlicher Signal-Filter bezeichnet, der am besten an die Empfindlichkeit des menschlichen Ohrs angepasst ist.



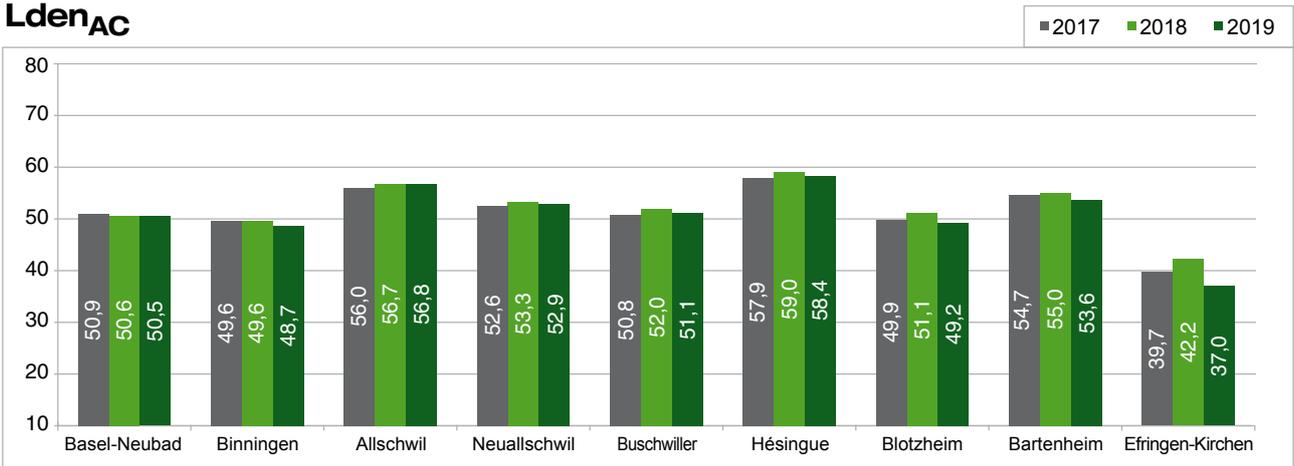
Lärmbelastung

Lden_{TOTAL}



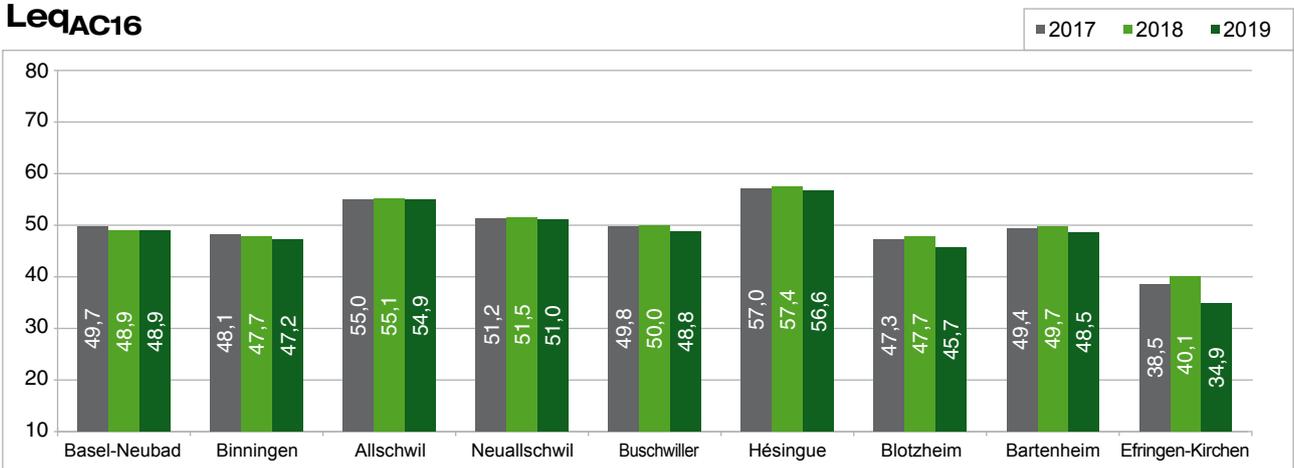
Lden_{TOTAL} : äquivalenter Dauerschallpegelwert aller Lärmkomponenten (d.h. Fluglärm ebenso wie Umgebungslärm) bei dem der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt wird. Die Schallpegelwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

Lden_{AC}



Lden_{AC} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche bei dem der Tag in 12 Tagesstunden von 06h00 bis 18h00 (day), in 4 Abendstunden von 18h00 bis 22h00 (evening) und in 8 Nachtstunden von 22h00 bis 06h00 (night) eingeteilt wird. Die Schallpegelwerte der Abend- und Nachtstunden werden um 5dB(A) respektive 10dB(A) erhöht, um diese Zeitperiode entsprechend zu gewichten.

Leq_{AC16}

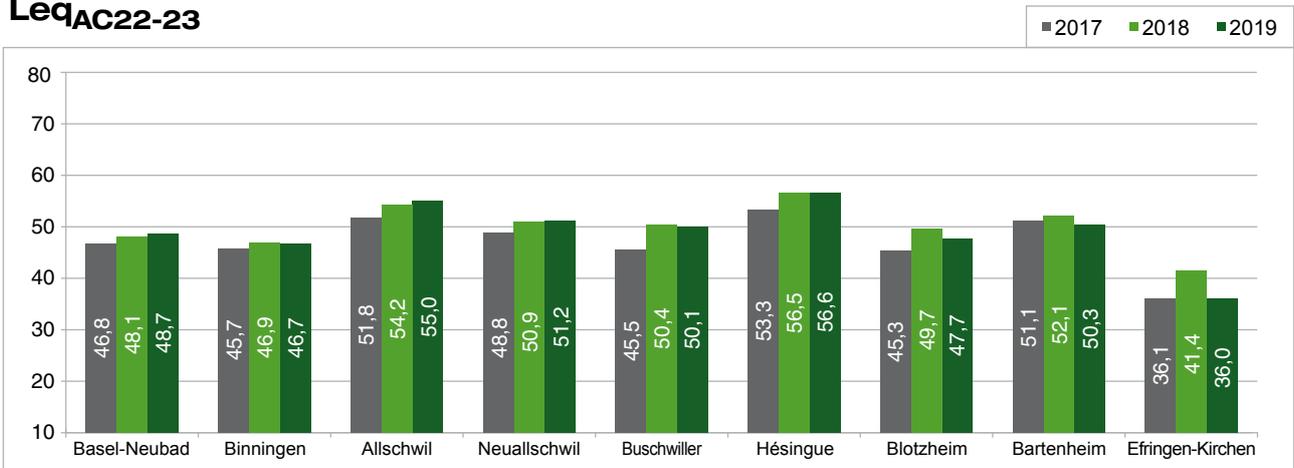


Leq_{AC16} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 06h00 und 22h00.



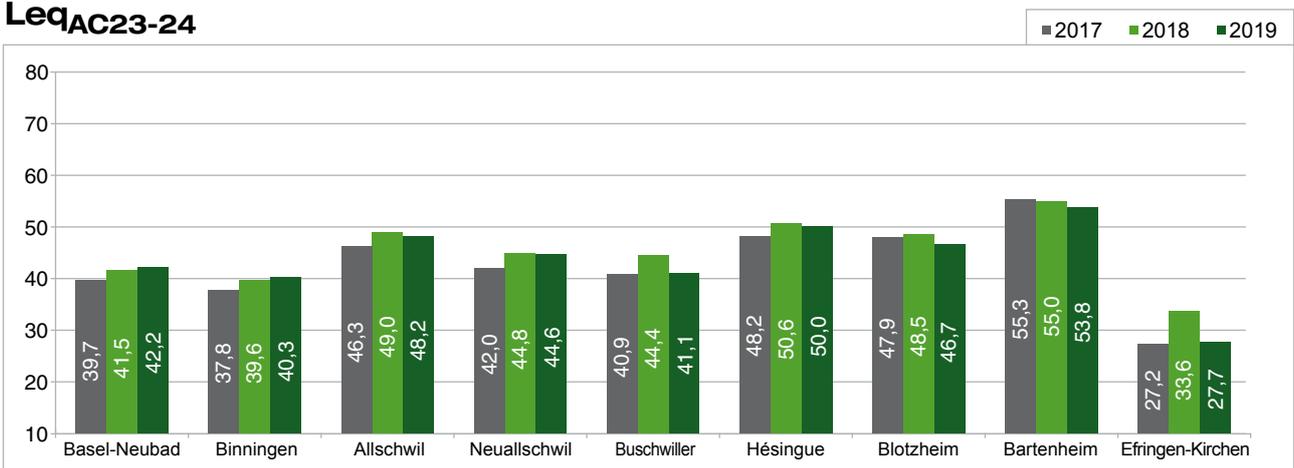
Nachtfluglärm

Leq_{AC22-23}



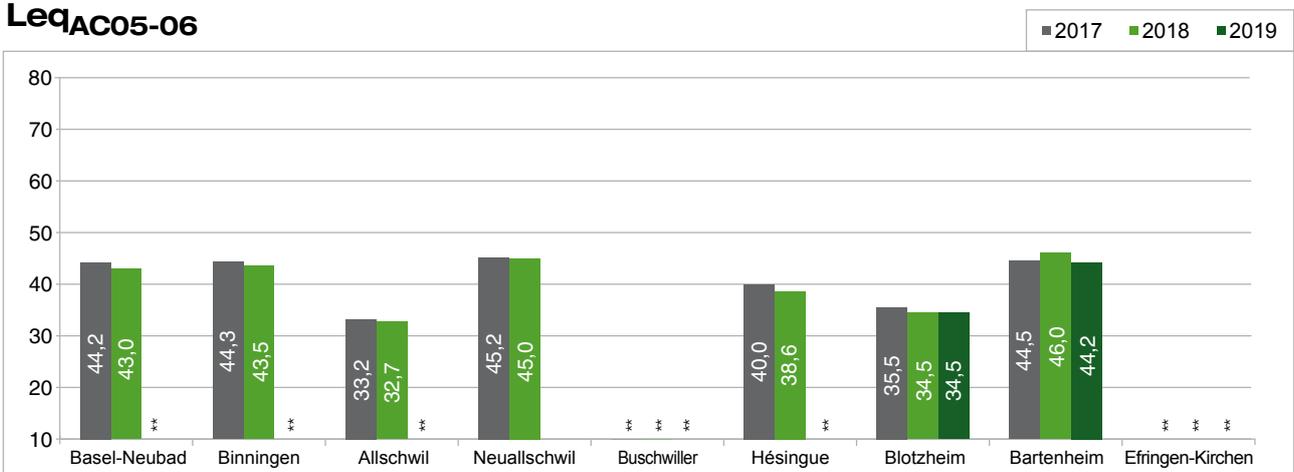
Leq_{AC22-23} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 22h00 und 23h00 (sogenannte erste Nachtstunde).

Leq_{AC23-24}



Leq_{AC23-00} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 23h00 und 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde); Fluggeräusche von 00h00 bis 05h00 werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet.

Leq_{AC05-06}



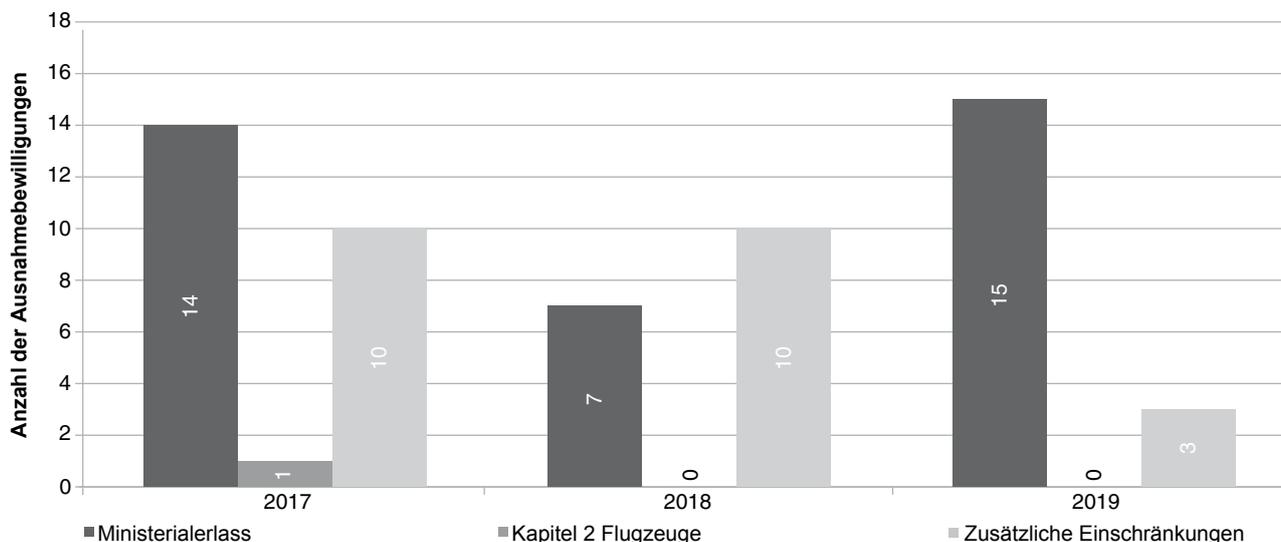
Leq_{AC05-06} : äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 05h00 und 06h00 (sogenannte letzte Nachtstunde).

* Erhöhte Umgebungslärmwerte (Leq_{TOTAL}) bedingt durch Unterhaltsarbeiten an der Messstation. Die Fluglärmwerte sind hiervon nicht betroffen.

** Es werden lediglich dann Messwerte angegeben, wenn in mehr als einem Monat Lärmereignisse gemessen wurden.



Ausnahmebewilligungen



Am EuroAirport gelten Einschränkungen des Flugbetriebes (Sperrzeiten) gemäss Ministerialerlass sowie zusätzliche Einschränkungen gemäss Entscheiden des Verwaltungsrats. Kapitel 2-Flugzeuge (ältere, lärmintensivere Flugzeuge) haben nachts- und tagsüber Start- und Landeverbot, ausser bei Ausnahmebewilligungen durch die Zivilluftfahrtbehörden.

Insgesamt wurden in diesem Quartal 62 Ausnahmebewilligungen beantragt. Davon wurden 12 (19%) abgelehnt und 26 (42%) nicht benutzt.

Regelverstösse

| Datum des Ereignisses | Fluggesellschaften | Flugzeugtyp | Typ des Verstosses | Geldstrafe | Anzahl Beschwerden |
|-----------------------|--------------------|----------------|--------------------|------------|--------------------|
| 24/03/2019 | | | | | 0 |
| 28/02/2019 | | | | | 1 |
| 27/02/2019 | | | | | 1 |
| 19/02/2019 | | In Bearbeitung | | | 1 |
| 10/02/2019 | | | | | 1 |
| 10/02/2019 | | | | | 1 |
| 27/01/2019 | | | | | 0 |
| 29/03/2018 | | | | | 0 |
| 29/03/2018 | | In Bearbeitung | | | 0 |
| 13/03/2018 | | | | | 0 |
| 03/02/2018 | | | | | 0 |
| 28/03/2017 | ARCUS AIR LOGISTIC | E50P | H | 10 000 € | 1 |
| 16/03/2017 | | In Bearbeitung | | | 0 |
| 15/03/2017 | ARCUS AIR LOGISTIC | E50P | G | 8 000 € | 0 |

Typ des Verstosses

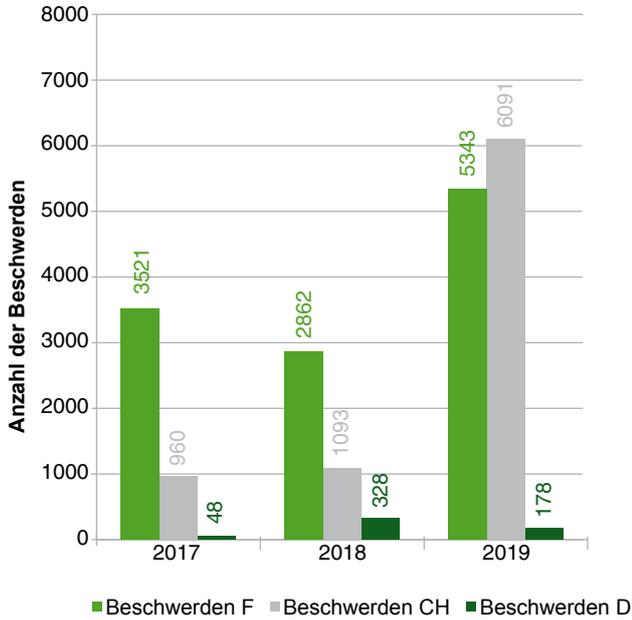
- A Landung und Start der Flugzeuge des Kapitels 2 ICAO
- B Landung zwischen 00h00 und 05h00
- C Start zwischen 00h00 und 06h00
- D Landung und Start der lärmigsten Flugzeuge des Kapitels 3 ICAO
- E Landung und Start der Flugzeuge des allgemeinen Luftfahrt zwischen 22h00 und 00h00
- F Motoren-Tests ausserhalb des Silencers

- G Verstoss gegen die Standard-Prozeduren bei IFR-Flugbewegungen
- H Verstoss gegen das Sichtanflugverfahren auf Piste 15 bei IFR-Flugbewegungen

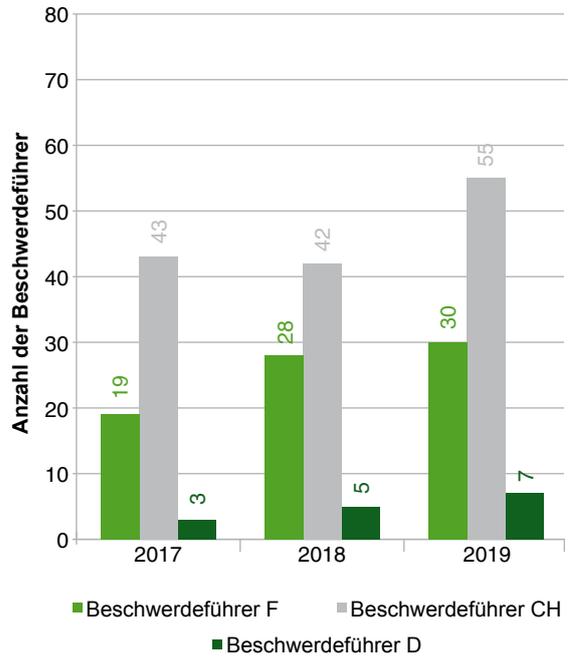
Die erkannten Verstösse werden durch die französische Flugsicherungsbehörde DGAC der betroffenen Fluggesellschaft mitgeteilt. Eventuelle Sanktionen werden von der französischen Behörde ACNUSA ausgesprochen. Weitere Informationen dazu befinden sich auf der Internet-Seite www.acnusa.fr



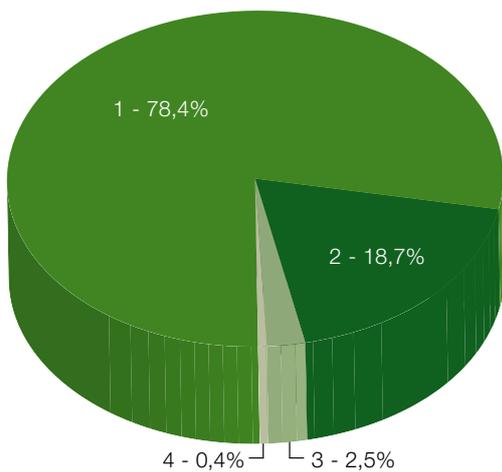
Beschwerden pro Land



Beschwerdeführer pro Land



Beschwerdeursachen



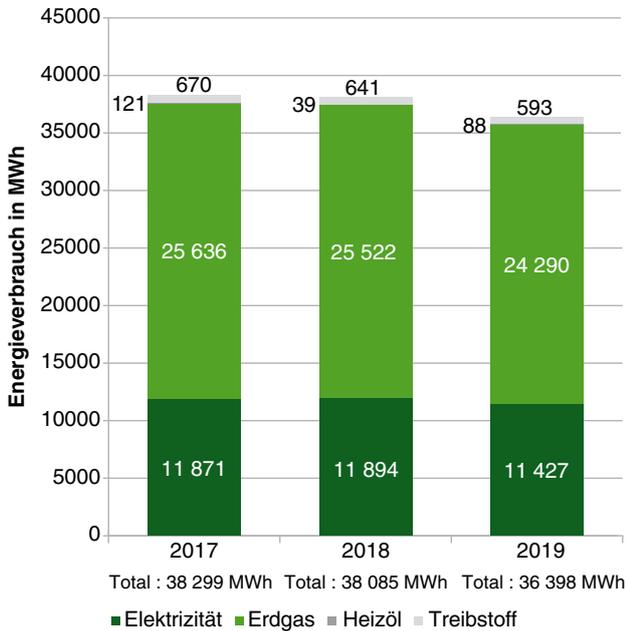
- 1 - Zu tiefer/zu lauter Überflug
- 2 - Südlandungen (ILS 33)
- 3 - Nachtflug (Verkehr zwischen 22h00-06h00)
- 4 - Andere (Allgemeine Flugverfahren, Flugrouten, Direktstart nach Süden, Start ELBEG, Frachtflug, Triebwerktest)

Zählweise der Beschwerden

Sämtliche eingehende Post (Brief, Fax oder Mail) und jeder Anruf wird unabhängig von der Anzahl der darin erwähnten Ereignisse als eine einzige Beschwerde registriert. Beschwerden werden nur einmal verbucht, auch wenn der Anwohner mehrmals in gleicher Sache Kontakt mit dem EuroAirport aufnimmt. Nicht identifizierte Beschwerden (Namen und/oder Wohnort) werden unter der Kategorie „Anonyme“ registriert.

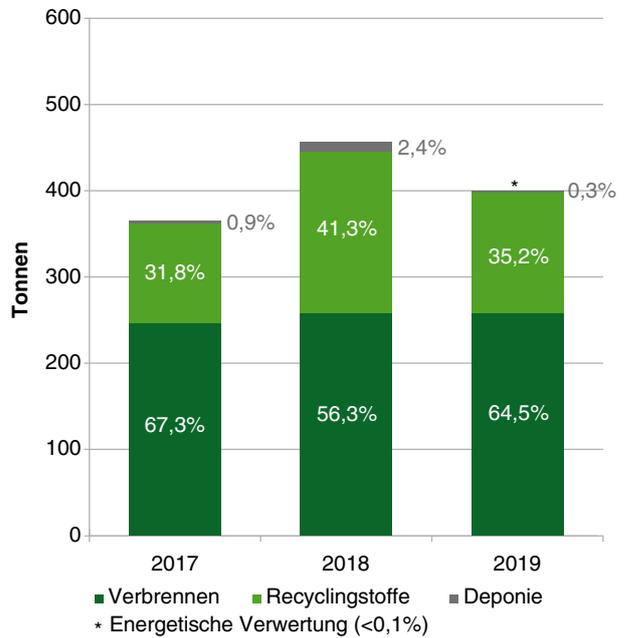


Energieverbrauch



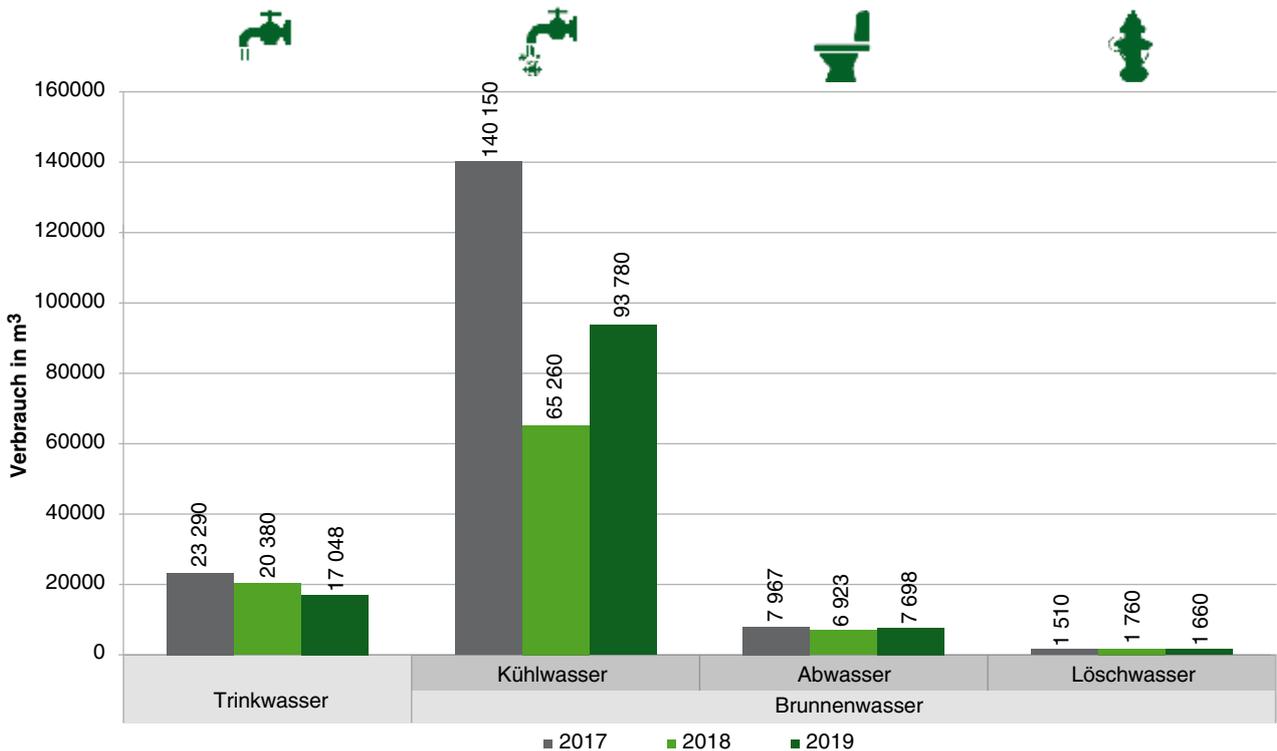
Vier verschiedene Energieträger stellen die am Flughafen benötigte Energie zur Verfügung: Elektrizität, Erdgas, Heizöl und Treibstoff. Die Graphik zeigt den Verbrauch der von der Flughafendirektion bereitgestellten und verteilten Energiearten. Die Flugzeugbetankung ist hier nicht enthalten.

Abfallmanagement



Die Graphik zeigt die Entwicklung der auf dem Flughafen anfallenden und entsorgten Abfallmengen.

Wasserbewirtschaftung





Im Rahmen des INPN (Inventar des nationalen Naturerbes, Frankreich) wurden die Wiesenflächen des Flughafens als ZNIEFF (Zone Naturelle d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique – ökologisch, faunistisch und floristisch wertvolle Naturlandschaft) des Typs 1 kategorisiert. Wie in dem entsprechenden Bericht festgehalten ist, besteht das Flughafengelände zu grossen Teilen aus zusammenhängenden Magerwiesenflächen, was innerhalb des intensiv genutzten Landwirtschaftsgebiets Harth eine Besonderheit darstellt. Weiter heisst es, dass die Nutzung als Flugplatz der Qualität der Lebensräume nicht schadet, da das Gelände angemessen verwaltet wird. Weitere Informationen finden Sie unter dem folgenden Link: <https://inpn.mnhn.fr/zone/znieff/420030225.pdf>

Flughafen Basel-Mulhouse
Postfach 142
CH-4030 Basel
Tel. +41 (0)61 325 31 11
Fax +41 (0)61 325 25 46

Aéroport de Bâle-Mulhouse
BP 60120
F-68304 Saint-Louis Cedex
Tél. +33 (0)3 89 90 31 11
Fax +33 (0)3 89 90 25 46

Leiter der Publikation: Direktor des Flughafens
Basel-Mulhouse

Chefredaktor: Jan Robra

Abteilung Umwelt:
Céline Geiger
Jean-Jacques Abecassis
Manuela Witzig
Sandra Jobski

Beantworter: +41 (0)61 325 26 34
E-Mail: enviro@euroairport.com
Termine für Interessierte nach Absprache

Graphische Darstellung: Media Création
Fotonachweis: INFRA, EuroAirport

Auflage: 600 Exemplare
Erscheinungsdatum: August 2019
Pflichtabgabe: 2007
ISSN 1662-9310



Zum Schutz unserer Umwelt:
Lokaler Druck auf zu 100% recyceltem Papier mit
pflanzlichen Druckfarben und Regenwasser