



Bericht über das Jahr 2024

1. Vorbemerkung

Die Fluglärmkommission (FLK) ist per 1. Juli 2001 als beratende Kommission der beiden Regierungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft eingesetzt worden. Sie behandelt Fragen im Zusammenhang mit dem Fluglärm aus dem Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen (EuroAirport) und berät die Regierungen im Rahmen von § 2 und § 3 der Vereinbarung über die Fluglärmkommission und die Ombudsstelle für Fluglärmklagen vom 29. Mai 2001.

Insbesondere hat die FLK den Regierungen der beiden Kantone jährlich über den Stand der Fluglärmsituation und die Bemühungen zur Verminderung der Fluglärmbelastung zu berichten. Der Bericht der FLK basiert auf Daten des EuroAirport und ergänzt die [Umweltberichterstattung](#) des Flughafens.

2. Zusammenfassung

Im Jahr 2024 nahm das Passagier- und Verkehrsaufkommen am EuroAirport weiter zu und belief sich auf 8,9 Millionen Passagiere sowie 93'955 Flugbewegungen. Sowohl das Passagier- als auch das Flugbewegungsaufkommen blieben jedoch leicht unter dem Vor-Corona-Niveau. Die Zunahme der Flugbewegungen fand insbesondere am Tag statt. Während in der ersten Nachtstunde die Flugbewegungen leicht abnahmen, stieg die Zahl der Bewegungen zwischen 23:00 – 24:00 Uhr an. Mit der höheren Verkehrsmenge hat die Fluglärmbelastung am Tag im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. In den Nachtstunden hat die Lärmbelastung insgesamt abgenommen. In detaillierter Betrachtung ist festzustellen:

- Obwohl die Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde zugenommen haben, hat die Lärmbelastung in dieser Zeitspanne insgesamt abgenommen. Dies ist dem Umstand geschuldet, dass die Zunahme der Flugbewegungen insbesondere auf Landungen von Norden zurückzuführen sind und damit weniger stark besiedelte Gebiete betroffen sind. Die Anzahl an Starts zwischen 23:00 – 24:00 Uhr haben abgenommen.
- Im Süden des Flughafens waren die bisherigen Massnahmen wie das Verbot geplanter Starts nach 23:00 Uhr, die starke Erhöhung der Lärmgebühren, die freiwillige Vorverlegung von Starts und die Bussen der ACNUSA nicht ausreichend, den Fluglärm deutlich zu senken. Ziel ist es, den nächtlichen Fluglärm zwischen 22:00 und 24:00 Uhr dahingehend zu reduzieren, dass die Lärmbelastung deutlich sinkt und keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stattfinden. Die FLK erwartet, dass in der weiteren Analyse durch den Flughafen und die beiden Aufsichtsbehörden weitere betriebliche Einschränkungen, die gemäss Balanced Approach erarbeitet wurden, berücksichtigt werden, um dieses Ziel zu erreichen.
- Die aktuelle Situation mit einer Südlandequote von 11,9 % widerspricht weiterhin der geltenden Vereinbarung zur Nutzung der ILS 33. Allerdings sieht das Abkommen vor, dass bei einer durchschnittlichen Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten Südlandungen, die über bevölkerungsreichere Gebiete in der Schweiz erfolgen, stattfinden. Die

FLK erwartet von den beiden Aufsichtsbehörden ein enges Monitoring der ILS 33-Landungen sowie Lösungsansätze, wie die Einhaltung der Schwellenwerte sichergestellt werden können.

- Die Quote an Direktstarts gegen Süden hat sich auf 6,9 Jets pro Tag erhöht. Der Richtwert liegt bei < 8 Jets pro Tag. Seit 2020 hat sich dieser Wert erhöht, während er in den Jahren davor noch kontinuierlich gesunken war. Die FLK erwartet, dass dieser Richtwert auch inskünftig unterschritten wird.
- Die FLK anerkennt die verschiedenen Bestrebungen und definierten Massnahmen wie die Prüfung der Anpassung der Startgebühren, die Erhöhung der Lärmgebühren und die im Rahmen des PPBE 2024-2028 formulierten Massnahmen. Hinsichtlich der Überschreitung der Schweizer Immissionsgrenzwerte hält die FLK fest, dass die heutigen Grenzwerte einzuhalten sind.

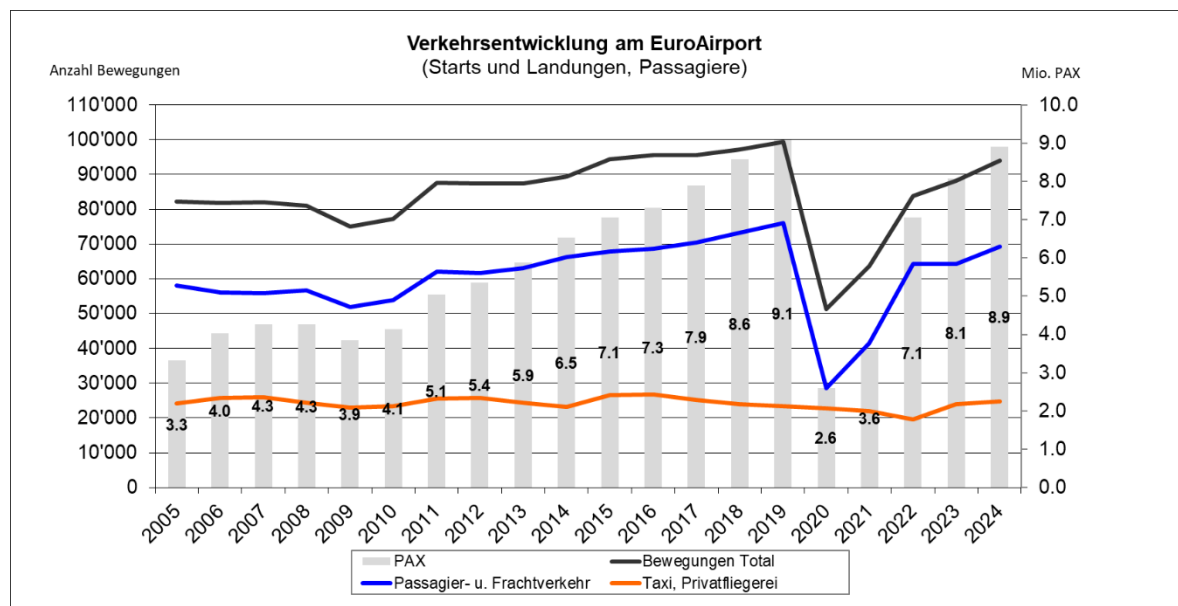
3. Grundlagen

3.1 Flugbewegungen und Passagierzahlen

Im Jahr 2024 verzeichnete der EuroAirport gegenüber den Vorjahren wiederum eine Zunahme der Anzahl der Passagiere sowie der Flugbewegungen über alle Kategorien. Dennoch blieben sowohl das Passagier- als auch das Verkehrsaufkommen leicht unter dem Niveau der Vor-Corona-Zeit. Insgesamt wurden 8,9 Millionen Passagiere und 93'955 Flugbewegungen gezählt, was einem Zuwachs von rund 10,3 % (+0.83 Mio. Passagiere) bzw. 6,6 % (+5'830 Flugbewegungen) entspricht. Die Veränderung bei den Flugbewegungen gegenüber dem Vorjahr war insbesondere von der Zunahme beim Passagier- und Frachtverkehr geprägt (+7,7 %).

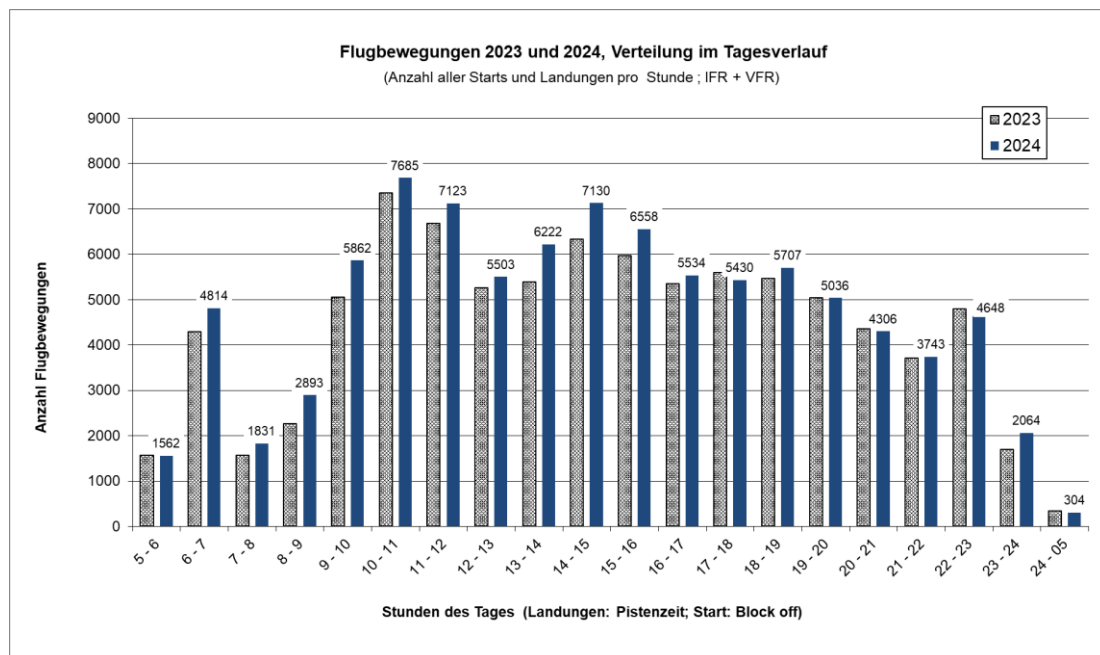
Der Anteil der IFR-Flüge (instrument flight rules) lag mit 80,9 % leicht über dem Vorjahreswert (80,2 %). Der VFR-Verkehr (visual flight rules) lag im Jahr 2024 entsprechend bei 19,1 %.

Abbildung 1: Darstellung der Verkehrsentwicklung am EuroAirport der letzten 20 Jahre



Die zeitliche Verteilung des Flugverkehrs deutet immer mehr auf eine Glättung der Flugbewegungen in den Nachmittagsstunden hin. Das ursprüngliche Betriebszeitenmodell des EuroAirport mit Verkehrsspitzen bzw. den Hauptabflugs- bzw. -ankunftswellen am Tagesrand morgens und abends, wenn die am EuroAirport stationierten Flugzeuge ihre Rotation beginnen bzw. beenden, sowie spätmorgens und am frühen Nachmittag lässt sich aber noch immer erkennen. Die Zunahme der Flugbewegungen fand insbesondere am Tag, also zwischen 06:00 und 22:00 Uhr statt. Während die Anzahl Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr leicht abnahm, wurde zwischen 23:00 und 24:00 Uhr eine Zunahme um 21 % verzeichnet. Diese Zunahme beruht im Wesentlichen auf einem Anstieg der Landung von Norden von 1'413 im Vorjahr auf 1'797 im 2024 (vgl. *Abbildung 2*). Eine separate Darstellung der Verteilung nach Starts und nach Landungen befindet sich im Anhang.

Abbildung 2: Verteilung der Flugbewegungen der Jahre 2023 und 2024 im Tagesverlauf



3.2 Lärmbelastung

Die nachfolgend dargestellten Abbildungen zeigen, wie sich die gemessene Lärmbelastung am EuroAirport in den letzten zehn Jahren entwickelt hat. Dabei geben die Daten die zum Zeitpunkt des Überflugs an der jeweiligen Messstation registrierten Fluglärmereignisse wieder. Der eingezeichnete [Immissionsgrenzwert](#) für die Empfindlichkeitsstufe II gemäss schweizerischer Lärmschutz-Verordnung (LSV) ist dabei rein als Orientierungsgrösse anzusehen, weil gemäss LSV Fluglärmimmissionen durch Berechnungen und nicht durch Messungen zu ermitteln sind. Für die Beurteilung der Fluglärmentwicklung insbesondere in der Nacht ist zu beachten, dass im Rahmen der bestehenden Regelungen, deren Umsetzungsbedingungen von der französischen Zivilluftfahrtbehörde vorgegeben werden, am EAP als Startzeitpunkt der Moment gilt, wo ein Flugzeug vom Gate zurückgestossen wird (block off; heure bloc) und nicht der Moment des Abhebens von der Piste (take off; heure piste). Bei Landungen ist der relevante Zeitpunkt der Moment des Aufsetzens auf der Piste (touch down; heure piste). Die verwendeten Bewegungsstatistiken richten sich nach diesen Bestimmungen.

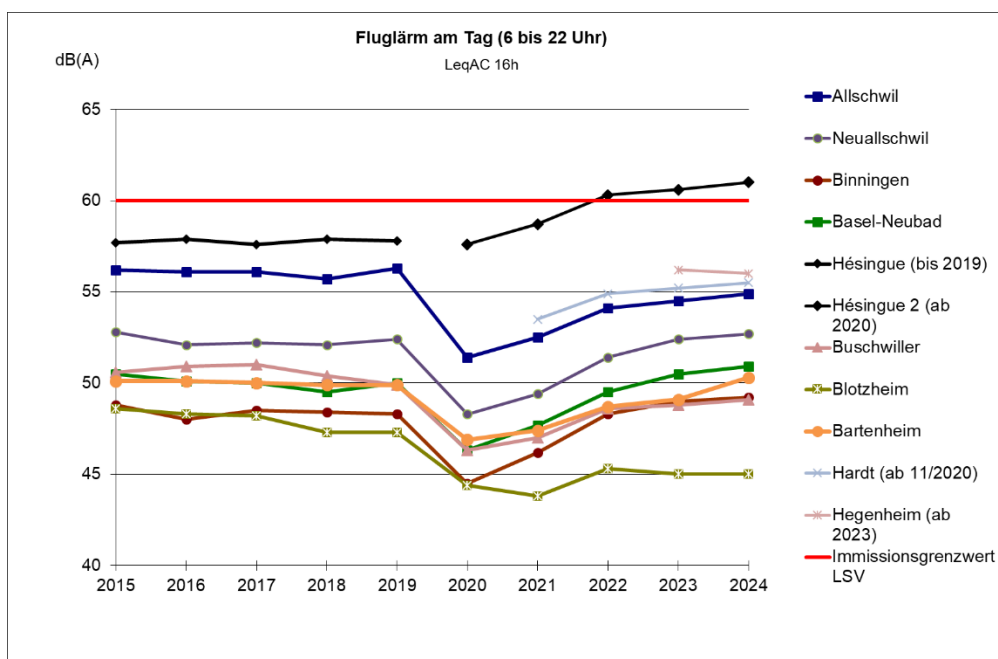
Seit dem Jahr 2020 steht die Messstation in Hésingue an einem neuen Standort direkt unter der Abflugachse (Stationsbezeichnung Hésingue 2). Dies führt dazu, dass die ab dem Jahr 2020 für Hésingue ausgewiesenen Fluglärmwerte systematisch höher sind als in den Vorjahren. Die Lärmmessungen am neuen Standort Hésingue 2 können somit nicht direkt mit den

Lärmmessungen am bisherigen Standort Hésingue verglichen werden, der weiter westlich näher am Stadtzentrum lag.¹ Erstmals im Bericht der FLK berücksichtigt wurden die Messstationen Hardt und Hegenheim.

A) Fluglärm am Tag (6:00 Uhr bis 22:00 Uhr)

Die Zunahme der Verkehrsmenge am Tag im Jahr 2024 führt dazu, dass wie im Vorjahr die am Tag gemessenen Fluglärmwerte an allen Messstationen ausser an der neuen Station in Hegenheim zugenommen haben. An den Stationen Neuallschwil (+0,3 dB[A]), Binningen (+0,9 dB[A]), Basel-Neubad (+0,9 dB[A]) und Bartenheim (+0,4 dB[A]) lagen die Lärmwerte über jenen aus dem Jahr 2019, wo die bisher grösste Verkehrsmenge am EAP abgewickelt wurde. Zudem liegt zum dritten Mal im Beobachtungszeitraum mit der Messstation Hésingue 2 die Lärmbelastung am Tag an einem Messstandort über dem als Orientierungsgrösse herbeigezogenen Immissionsgrenzwert von 60 dB(A).

Abbildung 3: Darstellung der Entwicklung des Fluglärms am Tag der letzten 10 Jahren

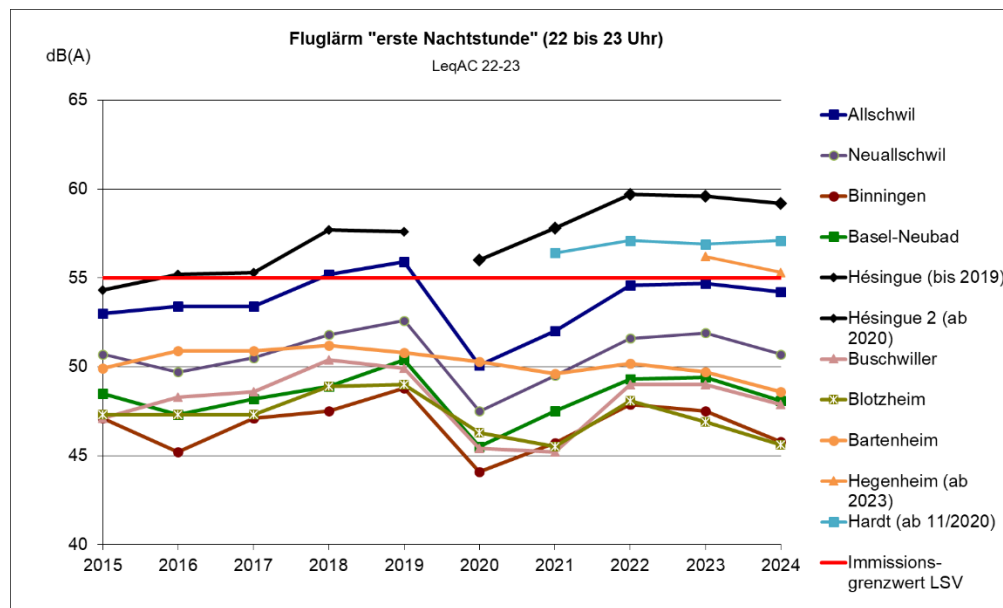


B) Fluglärm in der Nacht (22:00-24:00 Uhr; 5:00-6:00 Uhr)

Wie in *Abbildung 2* ersichtlich, nahm die Verkehrsmenge im Berichtsjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr in der *ersten Nachtstunde* (22:00-23:00 Uhr) wiederum leicht ab. Entsprechend nahm gegenüber dem Vorjahr mit Ausnahme der Messstation Hardt, welche sich im Waldgebiet im Norden des Flughafens befindet, die Lärmbelastung an allen Messstationen ab (vgl. *Abbildung 4*). Mit Ausnahme der Stationen Hésingue 2, Hardt und Hegenheim lagen die gemessenen Fluglärmwerte unter dem Wert von 55 dB(A). Gegenüber dem Berichtsjahr 2019 wurden an allen Messstationen (ohne Hésingue 2) tiefere Lärmwerte gemessen.

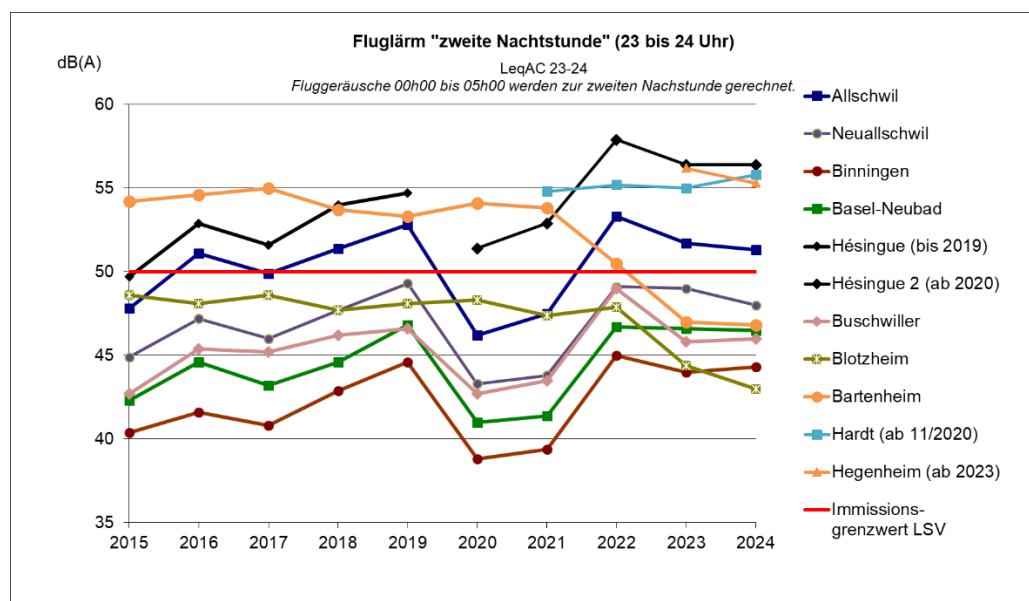
¹ Die Lmax-Werte am neuen Standort sind während Parallel-Messungen Ende Oktober 2019 durchschnittlich 4 dB (± 6 dB) höher gewesen als am alten Standort. Diese Auswertung ermöglicht jedoch keine Rückschlüsse bei einzelnen Lärmereignissen, weil die Variabilität der Pegeldifferenzen aufgrund der zahlreichen Einflussfaktoren (Start oder Landung, gewählte Prozedur, Flugzeugtyp, etc.) relativ hoch ist.

Abbildung 4: Darstellung der Entwicklung des Fluglärms in der ersten Nachtstunde der letzten 10 Jahren



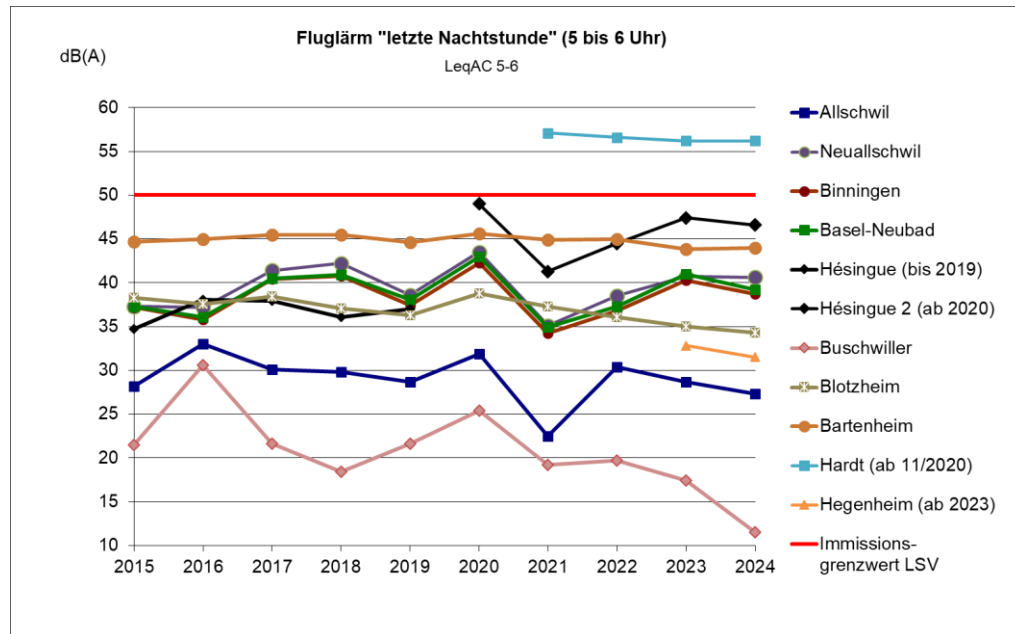
In der *zweiten Nachtstunde* (23:00-24:00 Uhr) nahm die Anzahl Flugbewegungen im Jahr 2024 gegenüber dem Vorjahr trotz des Verbots von geplanten Starts nach 23:00 Uhr wieder zu und lag auf dem höchsten Niveau der letzten Jahre. Die Anzahl an Flugbewegungen liegt aber deutlich unter dem Höchststand von 2019. Die Zunahme an Bewegungen ist auf eine höhere Anzahl an Landungen von Norden zurückzuführen. Die Flugbewegungen im Süden des Flughafens blieben nahezu konstant. Insgesamt wurden tiefere Lärmwerte gemessen. Davon profitierten insbesondere Neuallschwil (-1,0 dB[A]) und Blotzheim (-1,3 dB[A]). Demgegenüber wurden in Binningen, Buschweiler und Hardt leicht höhere Werte gemessen. Die zur Orientierung herangezogenen Immissionsgrenzwerte wurden an den Messstationen Hésingue 2, Allschwil, Hegenheim sowie Hardt überschritten.

Abbildung 5: Darstellung der Entwicklung des Fluglärms in der zweiten Nachtstunde der letzten 10 Jahren



In der „letzten“ Nachtstunde zwischen 5:00 und 6:00 Uhr sind am EuroAirport grundsätzlich nur Landungen zugelassen. Das Niveau des Verkehrsaufkommens lag minim unter demjenigen des Vorjahres (vgl. *Abbildung 2*). In dieser Zeitspanne waren die Lärmwerte auch im Jahr 2024 überall sehr tief (vgl. *Abbildung 6*). Entgegen dem Trend der Jahre 2021-2023, wo im Süden des Flughafens stets eine Zunahme des Fluglärms verzeichnet wurde aufgrund des höheren Anteils an Süd-Landungen via ILS 33, konnten 2024 mit Ausnahme in Bartenheim deutlich tiefere Lärmwerte verzeichnet werden. Ausser derjenigen der Messstation Hardt liegen alle gemessenen Werte unter der zur Orientierung herangezogenen Immissionsgrenzwertes von 50 dB(A).

Abbildung 6: Darstellung der Entwicklung des Fluglärms in der „letzten“ Nachtstunde der letzten 10 Jahren



C) Spitzenlärmwerte

Maximalpegel ($L_{\max}$) sind in der Lärmschutz-Verordnung des Bundes zur Beurteilung der Lärmbelastung von Anlagen wie dem EuroAirport nicht vorgesehen. Sie haben aber für die vom Lärm betroffene Bevölkerung eine hohe Bedeutung, insbesondere in der Nacht, wenn laute Einzelereignisse den Schlaf stören. Beachtung schenkt die FLK daher auch den lautesten Überflügen ($L_{\max}$ über 90 dB[A]) und den Spitzenwerten in der Nacht (22:00 bis 6:00 Uhr):

- Im Jahr 2024 wurden an der Messstation Hésingue 2 insgesamt 32 sehr laute Flüge mit $L_{\max}$ über 90 dB(A) verzeichnet (2023: 42). In Basel-Neubad waren es drei, in Buschwiller einer, in Bartenheim 14 und in Hegenheim neun.
- In den Nachtstunden wurde ein sehr lauter Flug in Basel-Neubad im Zeitraum 23:00-24:00 Uhr gemessen. An den anderen Messstandorten wurden während den Nachtstunden keine sehr lauten Flüge mit $L_{\max}$ über 90 dB(A) registriert.
- In der Nacht fanden im Jahr 2024 8'587 Starts und Landungen statt (2023: 8'766). Dies führte an den Messstationen (ohne Messstation Hardt) zu 6'516 Lärmereignissen mit einem $L_{\max}$ über 70 dB(A), im Jahr 2023 waren es 7'116. Die Abnahme reflektiert die Wirksamkeit der 2022 in Kraft gesetzten Massnahmen zur Reduktion der Lärmbelastung.

Eine tabellarische Zusammenstellung der registrierten Lärmereignisse mit maximalen Lärmwerten grösser 70 dB(A) findet sich im Anhang.

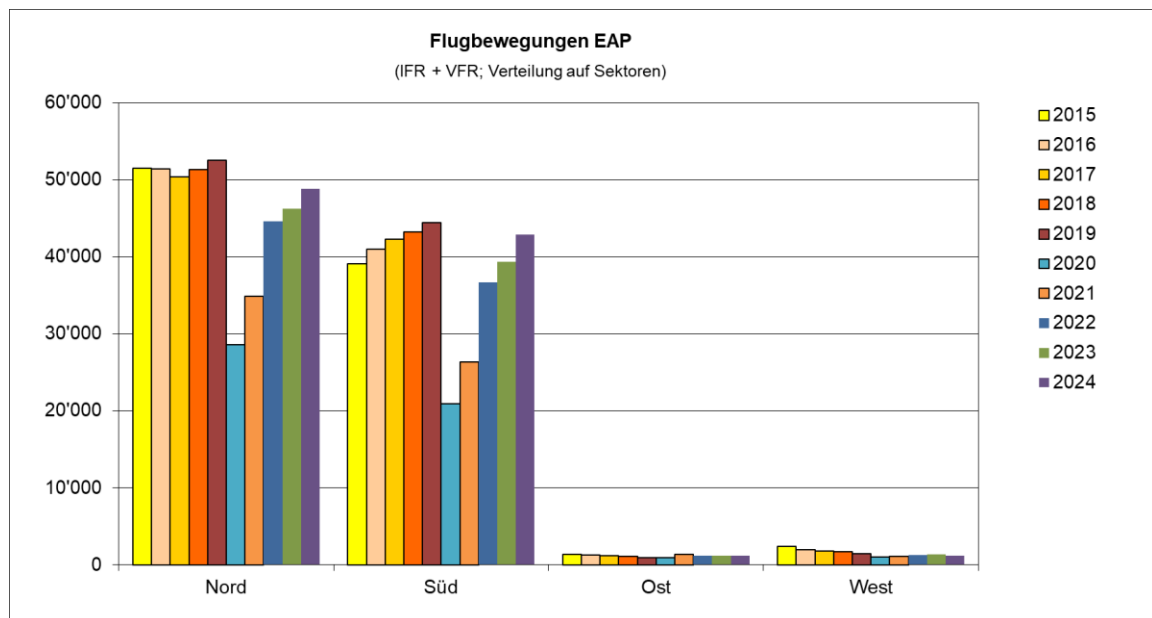
4. Analyse Lärmschutzsituation

4.1 Verteilung der Bewegungen (Pistenregime)

Aus Sicherheitsgründen (vor allem wegen der vorherrschenden Windsituation) und zum Lärmschutz ist am EuroAirport ein Pistenregime in Kraft, bei dem Landungen grundsätzlich von Norden und Starts nach Süden stattfinden. Die Landeanflüge führen über den wenig besiedelten Norden (Hardtwald). Beim Start erfolgt frühzeitig ein Abdrehen der Flugzeuge, so dass die dichtbesiedelten Gebiete im Süden möglichst wenig überflogen werden. Bei Nordwindlagen wird das Pistenregime gedreht und es erfolgen Anflüge via ILS 33 von Süden. In den Nachtstunden sollen gemäss „AIP France pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse“ zum Lärmschutz auch die Starts, soweit betrieblich möglich, in Richtung Norden erfolgen.

Für die vergangenen 10 Jahre ergibt sich eine Verteilung der Flugbewegungen, Abflüge und Landungen, auf die vier Sektoren rund um den Flughafen gemäss *Abbildung 7*.

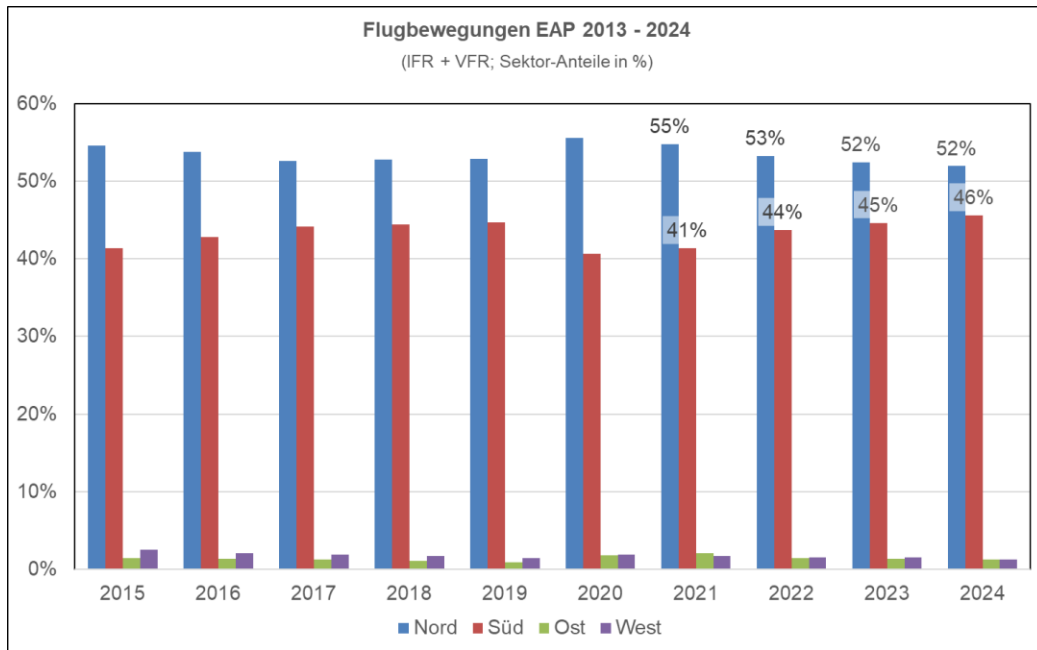
Abbildung 7: Darstellung der Flugbewegungen gemäss Sektoren der letzten 10 Jahren



Die Verteilung der Flugbewegungen liegt seit 10 Jahren in denselben Bandbreiten. Zwischen 52 % bis 55 % des Verkehrs werden über dem nördlichen Sektor und zwischen 41 % bis 46 % über dem südlichen Sektor abgewickelt. Im Jahr 2024 war die Aufteilung 52 % Nord, 46 % Süd, 1 % Ost und 1 % West (vgl. *Abbildung 8*)².

² Wie von der FLK bereits mehrfach festgestellt wurde, ist unter den bestehenden Randbedingungen (Flottenmix, Flugzeugstartgewichte, Hindernissituation, betriebliche Sicherheitsanforderungen des kreuzenden Pisten-systems) eine Änderung bezüglich Nutzung der Ost-West-Piste nicht zu erwarten.

Abbildung 8: Darstellung der Flugbewegungen in Prozent gemäss Sektoren der letzten 10 Jahren



4.2 Verteilung der Bewegungen bei Nachtflügen

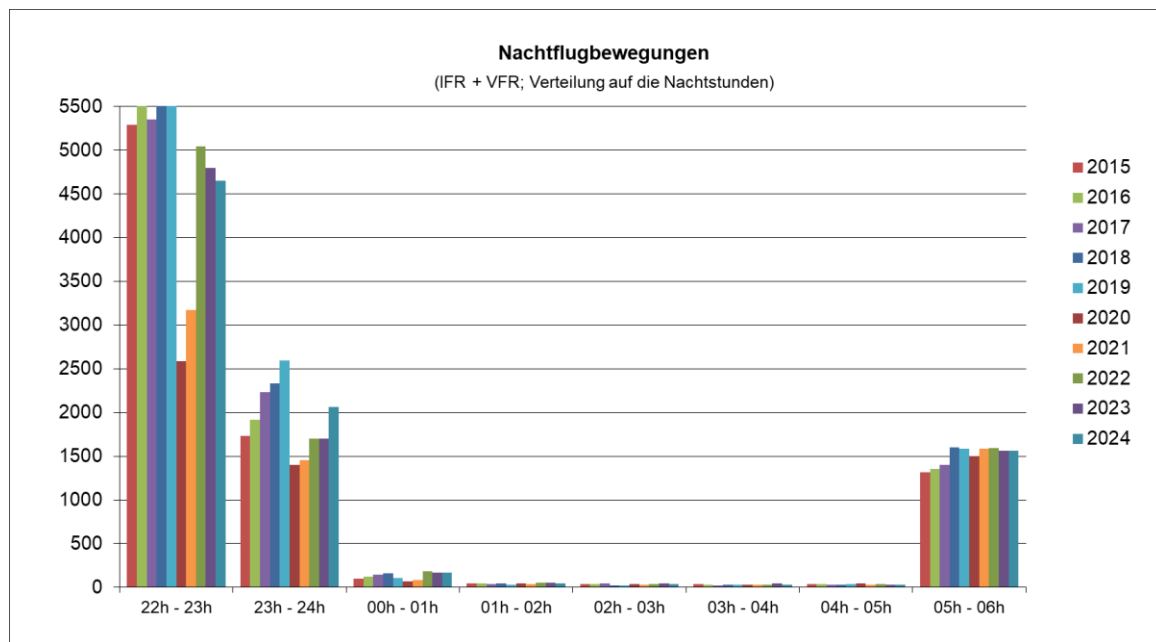
Als «Nachtflüge» werden Bewegungen zwischen 22:00 und 6:00 Uhr bezeichnet. In den Nachtstunden soll der Verkehr gemäss „AIP France pour l'Aéroport de Bâle-Mulhouse“ aus Lärmschutzgründen soweit betrieblich nötig und möglich in oder aus Richtung Norden erfolgen.

A) Nachtflugbewegungen insgesamt

Die Nachtflugbewegungen (IFR + VFR) haben im Jahr 2024 um 2,0 % zugenommen. Das Total an Starts und Landungen in der Nacht betrug 8'578 (2023: 8'407). Die Zahl der Bewegungen zwischen 22:00 und 23:00 Uhr lag im Jahr 2024 bei 4'648 im Vergleich zu 4'798 im Vorjahr (-150 Bewegungen oder -3,1 %). In der Zeit zwischen 23:00 und 24:00 Uhr wurden im Berichtsjahr 2'064 Bewegungen gezählt. Dies entspricht einem Zuwachs von 365 Bewegungen oder 21,5 %. Am Morgen zwischen 5:00 und 6:00 Uhr, wo nur Landungen stattfinden, blieb die Anzahl an Bewegungen nahezu konstant mit 1'562 (Vorjahr: 1'566). Insgesamt lässt sich feststellen, dass das totale Verkehrsvolumen in der Nacht weiter unter dem Vor-Corona-Niveau lag. Damals wurden rund 10'496 Bewegungen gezählt.

In der Kernsperrzeit zwischen 24:00 und 5:00 Uhr wurden im Jahr 2024 304 Starts und Landungen gezählt. Dies entspricht einer Abnahme um 40 Bewegungen gegenüber dem Vorjahr. In dieser Zeit verkehren insbesondere Such- und Rettungsflüge der Schweizer Rettungsflugwacht (REGA) oder auch Staatsflugzeuge, die seitens des Flughafens keinerlei Restriktionen unterliegen. Enthalten sind auch die Flüge zwischen 24:00 Uhr und primär 00:30 Uhr, die aufgrund einer Ausnahmegewilligung der französischen Aufsichtsbehörden starten oder landen. Die längerfristige Entwicklung der Nachtflugbewegungen zeigt die folgende *Abbildung 9*.

Abbildung 9: Darstellung der nächtlichen Flugbewegungen nach Uhrzeit der letzten 10 Jahren



B) Verteilung der Nachtflugbewegungen Nord/Süd

Die Nord-Süd-Verteilung der Flugbewegungen in allen Nachtstunden entspricht im Grundsatz der in dieser Zeit präferierten Nordausrichtung des Pistensystems. Im Jahr 2024 erfolgten total 8'268 Bewegungen auf den Pisten 15 bzw. 33³, davon 75 % in oder aus Richtung Norden.

In den letzten 10 Jahren fanden im Schnitt rund 80 % der Nachtflugbewegungen im Norden statt, wobei der Nord-Anteil seit dem Jahr 2014 von 87 % bis auf 75 % im Jahr 2019 sank, in den Folgejahren 2020 und 2021 mit viel geringerem Verkehr auf rund 86 % bzw. 85 % anstieg und nun wieder deutlich gesunken ist. Die Veränderung des Süd-Verkehrsanteils ist spiegelbildlich. Grund für diese Entwicklung ist, dass mit grösserem Verkehrsaufkommen die Möglichkeiten, Starts und Landungen gleichzeitig in Richtung Norden vorzunehmen, viel eingeschränkter sind als zu Zeiten mit wenig Verkehr, wo die zeitlichen Abstände zwischen den einzelnen Starts und Landungen resp. die Staffungsabstände zwischen den an- und abfliegenden Flugzeugen grösser sind. Entsprechend lässt sich die angestrebte generelle Nordausrichtung des Pistensystems nicht mehr im selben Ausmass umsetzen wie in früheren Jahren. Diese eingeschränkte Möglichkeit für die Abwicklung von gegenläufigem Verkehr hat sich in der ersten Nachtstunde akzentuiert. Hinzu kommen die meteorologischen Einflüsse, die zu einer Zunahme von Südlandungen führen (siehe Kap. 4.3). Der Anstieg der Bewegungen zwischen 23:00 und 24:00 Uhr in Norden ist der Zunahme von Landungen geschuldet.

Die Nord-Süd-Verteilung der Flugbewegungen differenziert nach den Nachtstunden 22:00-23:00 Uhr und 23:00-24:00 Uhr zeigen die nachstehenden *Abbildungen 10 und 11*. Zwischen 22:00 und 23:00 Uhr bleibt die Verteilung zwischen Süden und Norden seit drei Jahren nahezu stabil. Allerdings ist in der ersten Nachtstunde die Nordausrichtung von 83,6 % im Jahr 2015 auf mittlerweile 62,3 % gesunken. In der zweiten Nachtstunde ist der Anteil (insbesondere aufgrund des Verbots von geplanten Starts nach 23.00 Uhr) wieder gesunken.

³ Der Unterschied zum Total aller Nachtflugbewegungen gemäss Abschnitt 4.2 A) entspricht der Anzahl der Bewegungen auf der Ost-West-Piste plus den hier nicht mitgezählten Bewegungen zwischen 24:00 und 5:00 Uhr.

Abbildung 10: Darstellung der Flugbewegungen der ersten Nachtstunde nach Sektoren der letzten 10 Jahren

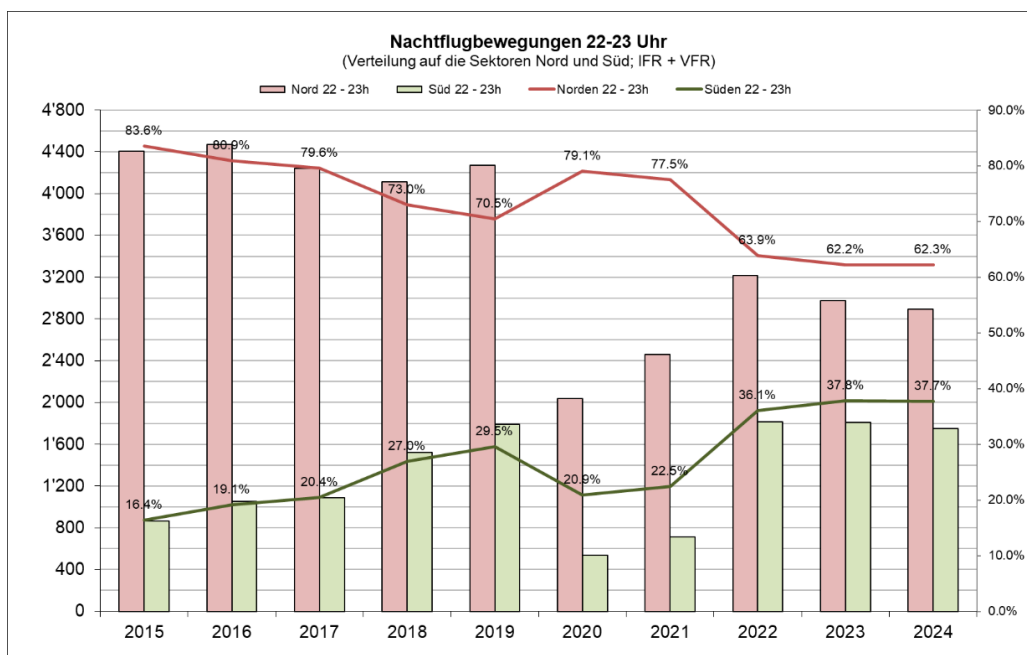
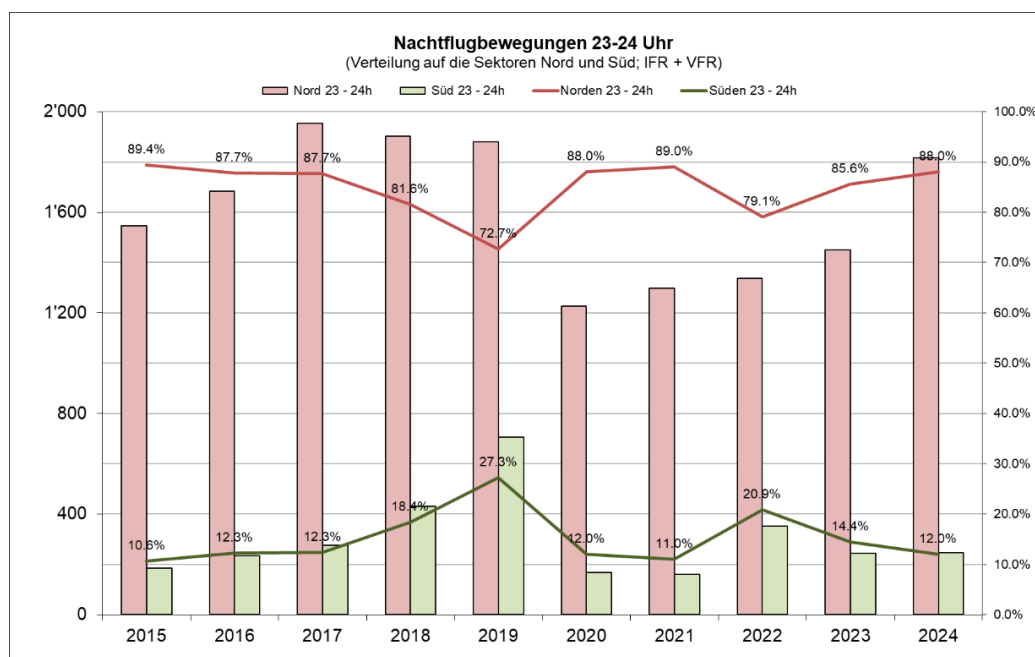


Abbildung 11: Darstellung der Flugbewegungen der zweiten Nachtstunde nach Sektoren der letzten 10 Jahren



4.3 ILS 33

Die Benutzung des Instrumentenlandesystems für Anflüge auf die Piste 33 (ILS 33) ist in einem [Abkommen](#) zwischen den Zivilluftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs geregelt. Hauptziel dieses Abkommens ist die sichere Abwicklung der Landungen. Liegt per Ende Jahr die Quote der ILS 33-Anflüge zwischen 8 % und 10 % analysieren die beiden Zivilluftfahrtbehörden die Entwicklung und legen einen entsprechenden Bericht vor. Liegt die Quote über 10 % prüfen die beiden Behörden allfällige Massnahmen zur Reduktion der ILS 33-

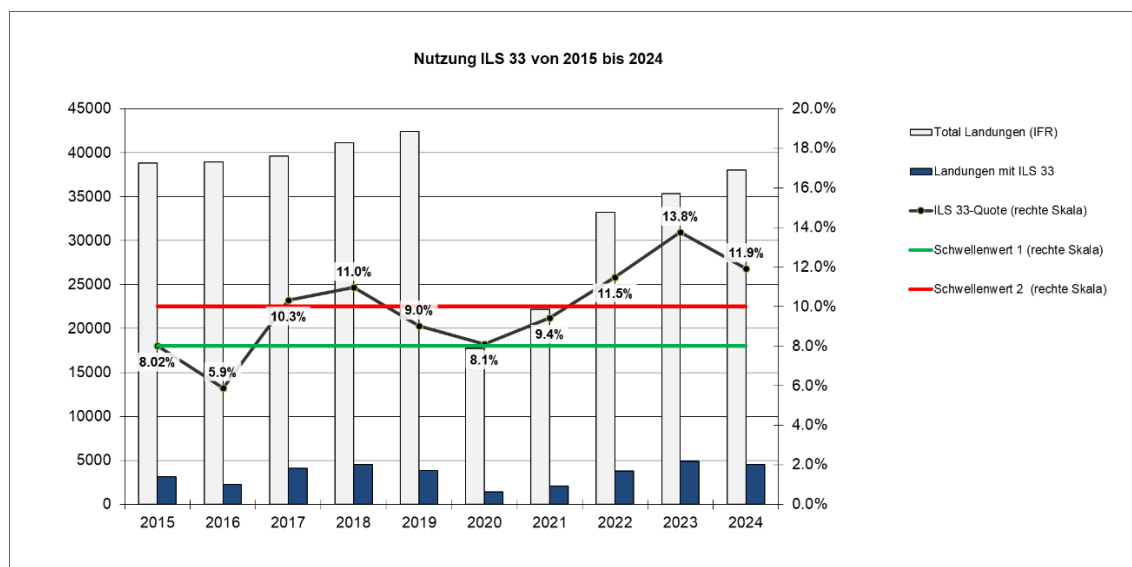
Nutzung.⁴ Aus Lärmschutzgründen sollen die Flugzeuge hauptsächlich von Norden landen (Piste 15). Nur bei einer durchschnittlichen Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten dürfen Südlandungen, die über bevölkerungsreichere Gebiete in der Schweiz erfolgen, stattfinden.

Da die Quote in den vergangenen Jahren deutlich über dem Schwellenwert von 10 % lag, wurde als eine mögliche Massnahme die Heraufsetzung der 5 Knoten Rückenwindkomponente Nord, ab dem das ILS 33 in Betrieb genommen wird, geprüft. Nach den vom BAZL vorgenommenen Abklärungen bei der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA)⁵, besteht hier allerdings regulativ kein Handlungsspielraum.⁶

A) ILS 33-Landungen total

Absolut wurden im Jahr 2024 4'529 Süd-Landungen gezählt bei insgesamt 38'023 Landungen nach Instrumentenflugregeln (IFR). Dies entspricht einer ILS 33-Quote von 11,9 %. Diese Quote hat seit 2020 deutlich zugenommen und ist von 8,1 % auf 13,8 % im Jahr 2023 gestiegen. Nun konnte erstmals wieder eine Reduktion festgestellt werden. Festzustellen ist zudem, dass im Jahr 2024 die Anzahl der Südlandungen leicht zurückgegangen ist (-6,8 %). Gleichzeitig hat die Anzahl an IFR-Landungen insgesamt zugenommen (+7,6 %). Der Grund liegt in der Häufigkeit von Wetterbedingungen mit durchschnittlichen Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten. Die Entwicklung der ILS 33-Anflüge ab 2015 ist in der folgenden *Abbildung 12* dargestellt.

Abbildung 12: Darstellung der Nutzung von ILS 33 zur Landung der letzten 10 Jahren



B) ILS 33-Landungen – Monatsgang

Das Bild der ILS-Quote im Monatsverlauf 2024 (Abbildung 13) bestätigt den Trend, der bereits für die Vorjahre feststellbar war, dass neben den Frühjahresmonaten auch im Sommer hohe

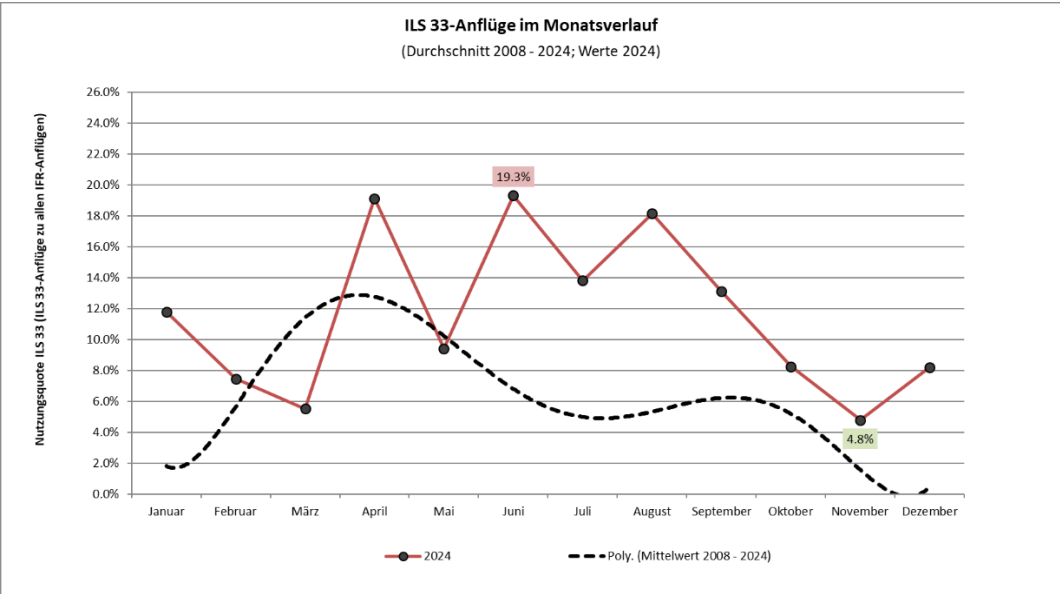
⁴ Berichte des BAZL und der DGAC:
<https://www.euroairport.com/de/euroairport/umwelt/flugbewegungen/ils33/berichte-benutzung-ils33.html>

⁵ Die Schweiz ist aufgrund des bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der EU Mitglied der EASA.

⁶ Die EASA hat per Ende Januar 2022 die Empfehlung der ICAO in europäisches Recht übernommen, das in den Mitgliedstaaten und damit auch in Frankreich umzusetzen ist. Der EASA-Entscheid (2020/008/R) stützt sich auf die EU-Verordnung 2020/469. In diesem Rahmen gilt strikt, dass die Lärmbekämpfung bei der Festlegung der Pistenrichtung kein bestimmender Faktor sein darf, falls die Rückenwindkomponente inkl. Böenspitzen den Wert von 5 Knoten übersteigt. Siehe auch die Erläuterungen im Bericht der FLK für das Jahr 2021.

ILS-33-Quoten auftreten. Der Höchstwert im Jahr 2024 mit einer Quote von 19,3 % wurde im Juni registriert (Vorjahr: 32,1 % im Mai). Im April lag der Wert ebenfalls bei 19,1 %.

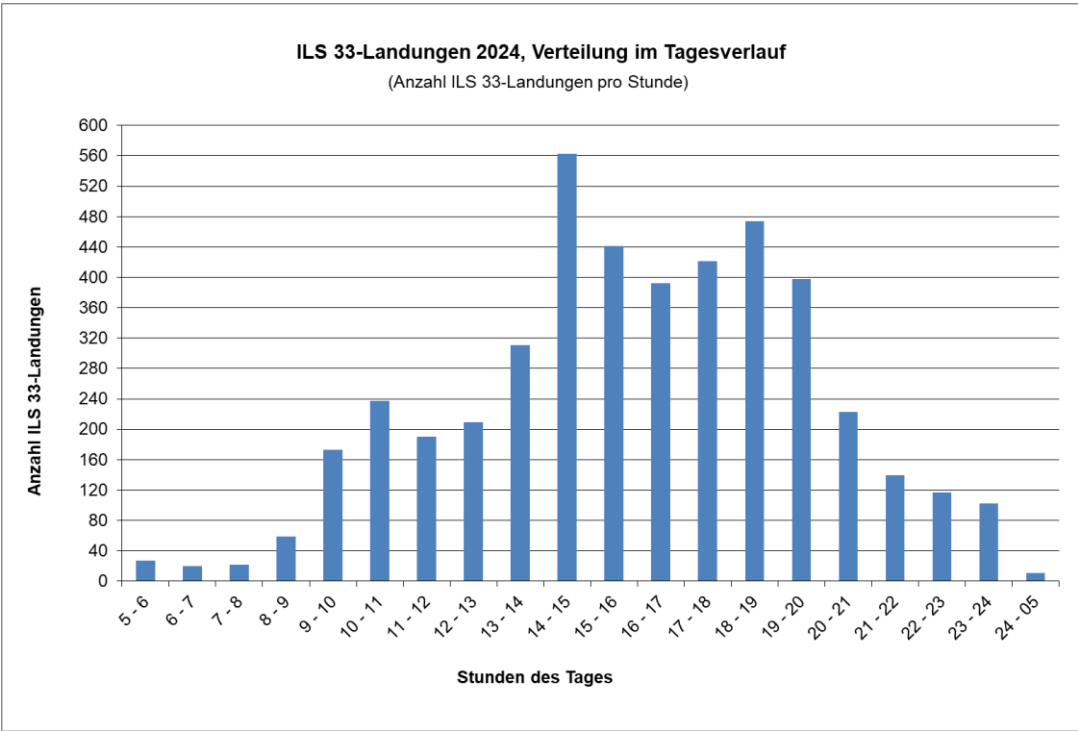
Abbildung 13: Darstellung der Nutzung von ILS 33 zur Landung der letzten 10 Jahren



C) ILS 33-Landungen – Verteilung im Tagesverlauf

Die Verteilung ILS 33-Landungen auf die einzelnen Betriebsstunden zeigt für das Berichtsjahr 2024 die typische Häufung am Nachmittag und am frühen Abend (siehe *Abbildung 14*). Gegenüber dem Vorjahr ist insbesondere eine Zunahme zwischen 14:00 und 15:00 Uhr sowie eine Abnahme zwischen 21:00 und 22:00 sowie 22:00 und 23:00 Uhr festzustellen.

Abbildung 14: Darstellung der ILS 33-Landungen im Tagesverlauf



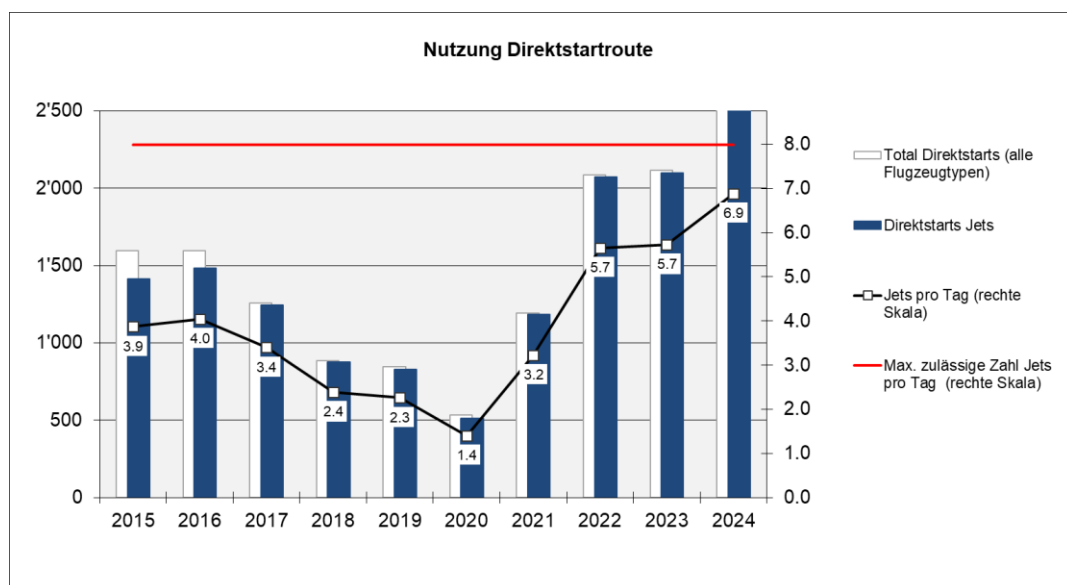
Die Südlandequote liegt mit 11,9% noch immer deutlich über den im Abkommen über die Nutzungsbedingungen des ILS 33 zwischen DGAC und BAZL definierten Schwellenwert von 8% bzw. 10%. Entsprechend der getroffenen Vereinbarung sind damit die beiden Zivilluftfahrtbehörden aufgefordert, wiederum eine vertiefte Analyse durchzuführen und über Massnahmen zu befinden, die eine Rückführung der Quote unter den Schwellenwert ermöglichen. Der Bericht von BAZL und DGAC für das Jahr 2023 wurde im Juni 2024 publiziert⁷. Nach den Berichten des BAZL und der DGAC zu den ILS-Entwicklungen der vergangenen Jahre erklären feststellbare meteorologischen Veränderung, warum das Muster der früheren Jahre mit ausgeprägten Nordwindlagen und häufigen ILS-33-Landungen vor allem zu Beginn des Frühjahres nicht mehr gegeben ist.

4.4 Direktstarts

Auf der Piste 15 des EuroAirport nach Süden startende Flugzeuge drehen in der Regel kurz nach dem Start nach Westen ab. Als Direktstarts werden Südstarts bezeichnet, welche die Westkurve nicht ausführen, sondern „direkt“ nach Süden fliegen. Für die Direktstarts werden besondere Regelungen zugunsten des Lärmschutzes der direkt unter den betreffenden Abflugrouten liegenden, dicht besiedelten Gebiete angewendet. Unter anderem soll eine Grenze von maximal 8 Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt eingehalten werden.

Während die Anzahl der Direktstarts pro Tag im Jahresdurchschnitt in den beiden Vorjahren konstant blieb, nahm der Wert im Jahr 2024 zu und lag bei 6,9 (siehe *Abbildung 15*). Dieser Wert liegt unter der gemäss Direktstartvereinbarung massgebenden Zahl von 8 Jet-Starts pro Tag.

Abbildung 15: Darstellung der Nutzung der Direktstartroute der letzten 10 Jahre

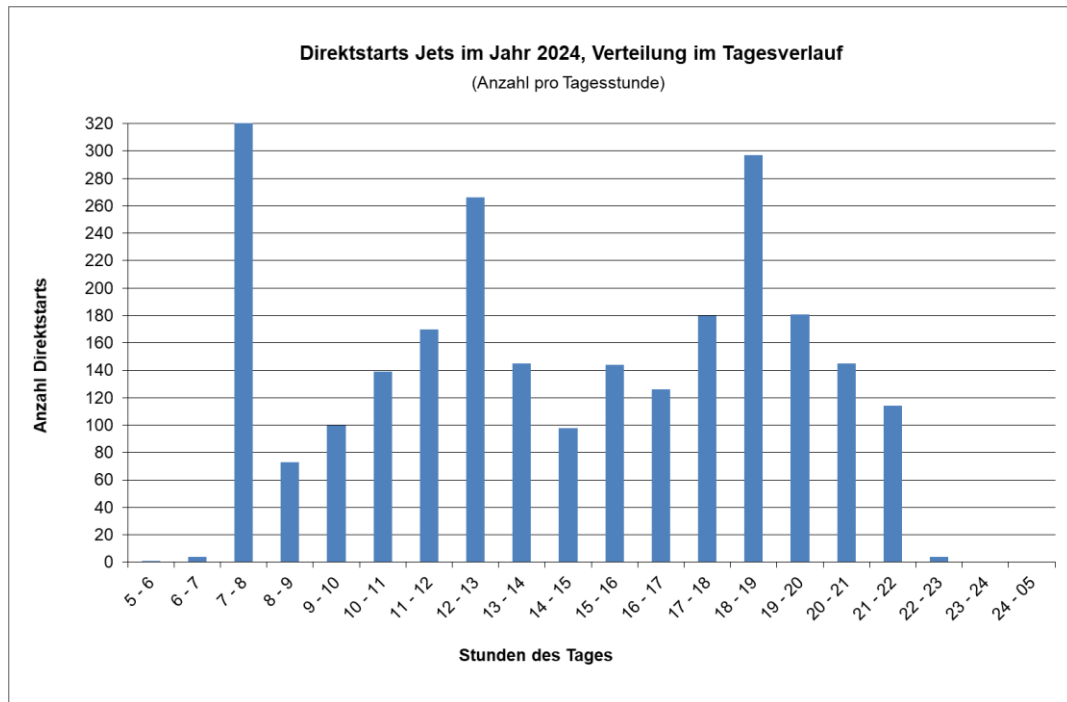


Die Vorgaben für die Durchführung von Direktstarts (Zeitfenster zwischen 7:00 und 22:00 Uhr sowie zugelassene Flugzeugtypen gemäss Betriebsreglement) wurden nicht eingehalten (siehe *Abbildung 16*). Insgesamt 5 Flüge wurden aus operationellen Gründen in der Zeit vor 7:00 Uhr beziehungsweise nach 22:00 Uhr verzeichnet (Vorjahr: 2).

⁷ Der Bericht ist unter folgendem Link abrufbar: <https://www.euroairport.com/de/euroairport/umwelt/flugbewegungen/ils33/berichte-benutzung-ils33.html>

Aufgrund der strukturellen Einbindung der An- und Abflugrouten am EuroAirport in das übergeordnete Luftraumsystem ist die Anzahl aller Direktstarts seit langem tief. Dies hängt generell mit der hohen Beanspruchung des Luftraums über der Schweiz und speziell auch mit der Nähe zur An- und Abflugzone des Flughafens Zürich zusammen, die unmittelbar an diejenige des EuroAirport grenzt.

Abbildung 16: Darstellung der Verteilung der Direktstarts im Tagesverlauf



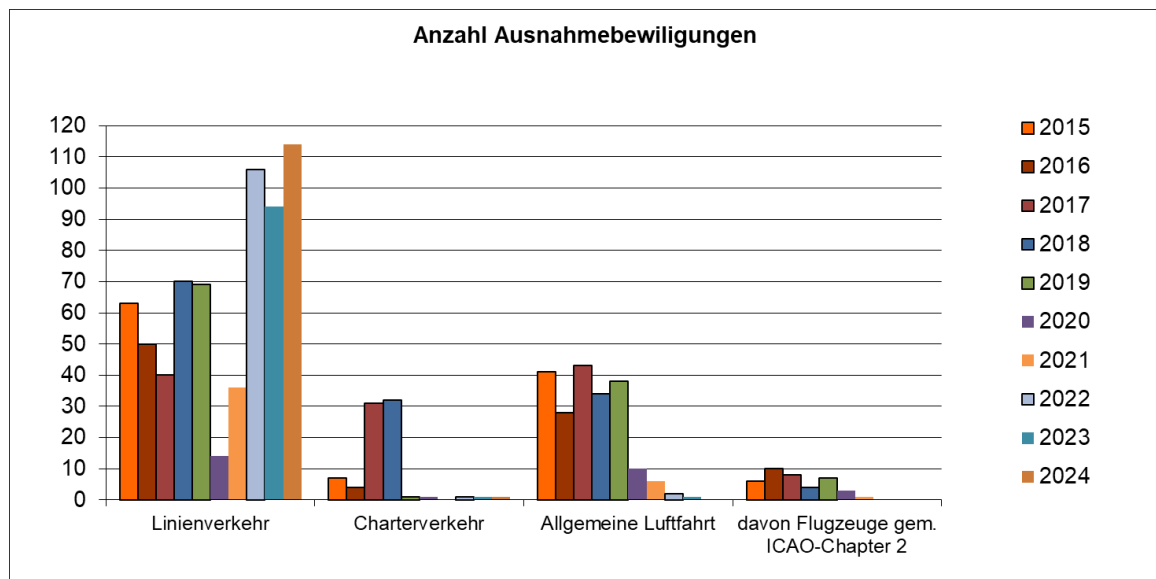
4.5 Ausnahmegewilligungen

Ausserhalb der regulären Betriebszeiten sind Starts und Landungen nur mit einer speziellen Bewilligung möglich.⁸ Diese Bewilligungen sollen restriktiv und nur in begründeten Fällen erteilt werden.

Betrachtet über die letzten zehn Jahre, ergibt sich die nachfolgend (*Abbildung 17*) dargestellte Verteilung der Ausnahmegewilligungen auf die einzelnen Verkehrskategorien.

⁸ Am EuroAirport gelten unterschiedliche Betriebszeiten für Linien-, Charterverkehr und die allgemeine Luftfahrt. Zusätzliche Einschränkungen gelten für laute Flugzeuge und Trainingsflüge. Details siehe: <https://www.euroairport.com/de/euroairport/umwelt/flugbewegungen/einschraenkungen.html>.

Abbildung 17: Darstellung der Entwicklung der Anzahl an Ausnahmegewilligungen der letzten 10 Jahre



Erläuterungen zu Abbildung 17

1. In die Kategorie „allgemeine Luftfahrt“ fallen Flüge, mit denen Flugzeuge zur Wartung oder zum Innenausbau zum EuroAirport hin- oder von ihm weggebracht werden. Desweiteren zählen dazu Flüge aus besonderen Anlässen (z.B. Mannschaftsflüge bei internationalen Fussballspielen oder Geschäftsflüge z.B. während Grossmessen) sowie alle nicht-kommerziellen Flüge.
2. Die im letzten Block erwähnten Kapitel 2-Flugzeuge⁹ verkehren ausschliesslich zur Wartung oder zum Innenausbau am EuroAirport. Sie sind im Linienflugverkehr nicht mehr zugelassen und starten, respektive landen am EuroAirport ausschliesslich am Tag.
3. In der Darstellung sind die Sonderflüge im Jahr 2016 anlässlich des Endspiels der UEFA-Euroleague nicht berücksichtigt (vgl. zu dieser besonderen Situation den Bericht der FLK für das Jahr 2016).

Im Jahr 2024 wurden insgesamt 115 Ausnahmegewilligungen erteilt und in Anspruch genommen (2023: 96): 112 im Fall von Landungen, 3 für Starts. Die Bewilligungen betrafen fast ausschliesslich Flüge im Passagierverkehr. Im Frachtverkehr gab es im Jahr 2024 keine Ausnahmegewilligungen. Gründe für die Ausnahmen sind wie in den Vorjahren primär flugplan- und wetterbedingte Verspätungen oder technische Ursachen.

4.6 Umsetzung des Erlasses vom 6. August 2021 (Verbot von geplanten Starts nach 23 Uhr und besonders lauter Flugzeuge)

Am 6. August 2021 wurde ein angepasstes Betriebsreglement des Flughafens erlassen, mit dem ab dem 1. Februar 2022 die beiden nachstehenden Massnahmen zur Lärmreduzierung eingeführt wurden:

- ein Verbot der Planung von Starts zwischen 23:00 Uhr und Mitternacht, wobei als Startzeitpunkt der Moment des Zurückstossens am Gate gilt (Block-off)
- ein Verbot von Starts und Landungen besonders lauter Flugzeuge (gemäss ICAO-Chapter 3 mit einer Lärmarge von weniger als 13 EPNdB [Effective Perceived Noise Decibel]) in den Nachtstunden zwischen 22:00 Uhr und Mitternacht sowie zwischen 5:00 und 6:00 Uhr.

Ein Start zwischen 23:00 Uhr und Mitternacht ist damit nur zulässig, wenn der Start vor 23:00 Uhr geplant war, jedoch aufgrund von Umständen, welche nicht vom Luftfahrtunternehmen

⁹ Der Begriff „Kapitel 2-Flugzeuge“ referenziert auf den Anhang 2 zum Handbuch der internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), unter dem alle sehr lauten Flugzeugtypen kategorisiert sind.

zu verantworten sind, in das Zeitfenster nach 23:00 Uhr verschoben werden muss. In einem solchen Fall werden diese verspäteten Starts durch die französische Zivilluftfahrtbehörde (DGAC, Direction générale de l'aviation civile) untersucht und gegebenenfalls durch die französische Kontrollbehörde ACNUSA (Autorité de contrôle des nuisances aéroportuares) sanktioniert. Das Strafmass liegt bei maximal 40'000 Euro pro Vorfall. Eine vorgängige Ausnahmebewilligung wird nicht ausgestellt. Die französischen Aufsichtsbehörden wenden bei der Bewertung der Rechtmässigkeit der Verspätungen Regelungen an, die im europäischen Recht in einem vergleichbaren Umfeld zum Tragen kommen, spezifisch die in der EU-Passagierrechtsreglung (Verordnung (EG) Nr. 261/2004) angeführten Rechtfertigungsgründe.¹⁰

Die 128 Starts nach 23:00 Uhr vom 1. Januar 2024 bis 31 Dezember 2024 wurden von der DGAC geprüft. Davon wurden 90 an die französische Aufsichtsbehörde ACNUSA zur Beurteilung weitergeleitet. Die übrigen 38 Fälle wurden mangels Fehlverhalten der Airline nicht weiterverfolgt. Die ACNUSA hat bis jetzt (April 2025) in 55 Fällen eine Entscheidung getroffen. Bei 29 Fällen wurde die Fluggesellschaft mit einer Busse zwischen EUR 15'000 und 40'000 bestraft (der Mittelwert liegt bei EUR 27'500 und die Summe liegt bei EUR 797'000).

Aufgrund der angewendeten Block-off Regelung wirkt das Verbot von geplanten Starts nach 23:00 Uhr erst ab 23:15 Uhr. Dies wurde in den vergangenen Berichten bereits festgestellt. Um die Situation zu entspannen, hat der EuroAirport eine intensive operative Abstimmung mit den Airlines und den Bodenabfertigungsfirmen implementiert zur Optimierung der Flugpläne, insbesondere zu möglichen Vorverlegungen, und deren Einhaltung sowie zur Verbesserung der operativen Abläufe. Als zusätzliche Korrekturmassnahmen wurden ab Januar 2024 stark differenzierte Lärmgebühren für Starts nach 22:00 Uhr eingefügt (zusätzliche Verschärfung ab Januar 2025 für alle Starts nach 22:45 Uhr). Zudem wurden Starts auf 22:45 bzw. 22:30 Uhr vorgelegt.

Tabelle 1: Anzahl Starts (IFR und VFR) zwischen 23:00 und 24:00 Uhr am EuroAirport

Referenzzeit	Piste	2019	2022	2023	2024
heure bloc / block off	15 (Südstarts)	422	263	158	143
	25 (Weststarts)	0	1	2	0
	33 (Nordstarts)	775	169	38	17
	Total	1197	433	198	160
heure piste / take off	15 (Südstarts)	626	724	622	478
	25 (Weststarts)	1	2	5	0
	33 (Nordstarts)	881	379	180	86
	Total	1508	1105	807	564

Wie in *Tabelle 1* ersichtlich, konnten die Anzahl Starts nach 23:00 nach block off deutlich reduziert werden. Auch die Anzahl Starts nach 23:00 Uhr gemäss take off konnten insbesondere durch die weiteren Massnahmen reduziert werden. Seit Inkrafttreten des neuen Erlasses wurde von 23 und 24 Uhr nördlich des Flughafens (Messstation in Bartenheim) eine deutliche Verbesserung der Lärmsituation von über 6 dB(A) im Jahr 2024 im Vergleich zu 2019 festgestellt. Südlich des Flughafens, gemessen an der Station in Allschwil, ist die Verbesserung gegenüber dem Referenzjahr 2019 bedeutend weniger deutlich mit nur minus 1,5 dB(A).

¹⁰ Airlines sind in dem Sinne nicht für Verspätungen verantwortlich, wenn sie auf aussergewöhnliche Umstände zurückgehen, die sich auch dann nicht hätten vermeiden lassen, wenn alle zumutbaren Massnahmen ergriffen worden sind. Solche Umstände können insbesondere vorliegen bei politischer Instabilität, mit der Durchführung des betreffenden Fluges nicht zu vereinbarenden Wetterbedingungen, Sicherheitsrisiken, unerwarteten Flugsicherheitsmängeln und den Luftverkehr beeinträchtigende Streiks.

4.7 Bewertung

Die FLK bewertet die dargestellten Entwicklungen am EuroAirport wie folgt:

- Die FLK stellt fest, dass die Flugbewegungen ebenso wie die Lärmwerte am Tag angestiegen sind. In den Nachtstunden zeigt sich ein differenziertes Bild. Während die Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde abgenommen haben, nahmen sie zwischen 23:00 und 24:00 Uhr aufgrund des Zuwachs an Landungen von Norden zu. In der „letzten“ Nachtstunde zwischen 5:00 und 6:00 Uhr, wo grundsätzlich nur Landungen zugelassen sind, lag das Niveau des Verkehrsaufkommens minim unter demjenigen des Vorjahres. Die gemessenen Lärmwerte nahmen insgesamt in allen Nachtstunden ab. Die FLK nimmt diesen Umstand erfreut zur Kenntnis.
- Insgesamt bestätigt sich für die FLK aber die Notwendigkeit, den Fluglärmsschutz in den sensiblen Nachtstunden weiter zu verstärken. Ziel ist es, den nächtlichen Fluglärm zwischen 22:00 und 24:00 Uhr so zu reduzieren, dass die Lärmbelastung noch weiter sinkt und keine Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte stattfinden. Insbesondere im Süden des Flughafens waren die bisherigen Massnahmen wie das Verbot von geplanten Abflüge nach 23:00 Uhr, die starke Erhöhung der Lärmgebühren, die freiwillige Vorverlegung von Starts und die Bussen der ACNUSA noch nicht ausreichend, den Fluglärm deutlich zu senken. Die FLK erwartet, dass in der weiteren Analyse durch den Flughafen und die beiden Aufsichtsbehörden auch betriebliche Einschränkungen, die gemäss Balanced Approach erarbeitet wurden, berücksichtigt werden. Dabei ist auch auf eine Lösung hinzuarbeiten, damit die in der Nacht angestrebte generelle Nordausrichtung wieder stärker umgesetzt werden kann.
- Für die FLK gilt, dass die Südlandequote nicht systematisch über dem Wert von 8-10 % liegen darf. Nach dem Anwachsen der Quote in den vergangenen drei Jahren auf 13,8 %, fiel der Wert nun erstmals wieder. Die aktuelle Situation mit einer Südlandequote von 11,9 % widerspricht weiterhin der geltenden Vereinbarung zur Nutzung der ILS 33. Allerdings sieht das Abkommen vor, dass bei einer durchschnittlichen Rückenwindkomponente Nord von über 5 Knoten Südlandungen, die über bevölkerungsreichere Gebiete in der Schweiz erfolgen, stattfinden. Die FLK erwartet von den beiden Aufsichtsbehörden ein enges Monitoring der ILS 33-Landungen sowie Lösungsansätze, wie die Einhaltung der Schwellenwerte gewährleistet werden kann.
- Die FLK nimmt die Entwicklung der Quote der Direktstarts besorgt zur Kenntnis. Seit 2020 ist eine starke Zunahme zu verzeichnen. Ohne Massnahmen besteht die Befürchtung, dass dieser Wert demnächst überschritten wird. Zugunsten des Lärmschutzes der direkt unter den betreffenden Abflugrouten liegenden, dicht besiedelten Gebiete ist die Notwendigkeit der Grenze von maximal 8 Jets pro Tag im Jahresdurchschnitt zu betonen. Demgegenüber führt auch die Westkurve nach Südstarts zu Lärmemissionen, insbesondere auf französischem Gebiet.

5. Bewertung und Prüfung weiterer Lärmschutzmassnahmen

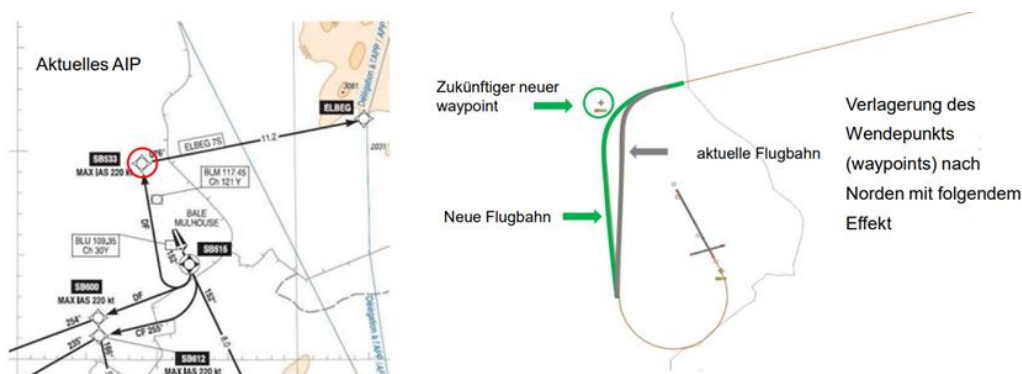
5.1 Anpassung Startverfahren

Seit Oktober 2024 wird testweise die „NADP-1“-Lärmreduzierungsmassnahme auf alle standardisierten Abflugverfahren (SID) am EAP angewandt. Dabei nehmen die startenden Flugzeuge bei mindestens 800 Fuss Höhe über Grund die Triebwerksleistung auf „climb power“ zurück, die Geschwindigkeit und Konfiguration werden aber beibehalten. Auf einer Höhe von 3'000 Fuss über Grund wird die Maschine dann beschleunigt und die Ladeklappen eingefahren. Ziel der Massnahme ist die Streuung bei allen Starts zu verringern. So sollen die Flug-

spuren für alle Starts in Richtung Süden entlang weniger dicht besiedeltem Gebiet konzentriert werden. Zudem führt der Überflug in grosser Höhe zu tieferen Lärmemissionen am Boden. Die Massnahme gilt unabhängig von der genutzten Startrichtung, somit für Starts nach Süden und Norden. Erste Analysen der Auswirkungen auf die gemessenen Lärmniveaus sind bis Sommer 2025 vorgesehen.

Zur Reduktion von direkten Überflügen über Bartenheim sowie von zu grossen Streuungen im Süden soll die Prozedur ELBEG angepasst und der entsprechende Wendepunkt (waypoint) nach Nordosten verlagert werden. Erste Tests wurden 2024 durchgeführt und zeigten zufriedenstellende Ergebnisse. Die Evaluierung der Massnahmen ist im Sommer 2025 geplant. Die FLK nimmt diese Massnahmen positiv zur Kenntnis.

Abbildung 18: Darstellung der geplanten Änderung des Prozedur ELBEG



5.2 Lärmvorsorgeplan für den EuroAirport für die Jahre 2024-2028

Gemäss europäischem Recht muss jeder Mitgliedstaat für alle zivilen Flugplätze mit einem Verkehrsaufkommen von über 50'000 Flugbewegungen pro Jahr eine strategische Lärmkarte und einen Massnahmenplan erarbeiten. Diese Anforderung wurde in der Form eines Lärmvorsorgeplans bzw. PPBE im französischen Recht umgesetzt. Der PPBE muss für alle Flughäfen in Frankreich erstellt und regelmässig aktualisiert werden. Der PPBE enthält sowohl Massnahmen, die in der Verantwortung der staatlichen französischen Stellen sind, als auch solche, die in Verantwortung des Flughafens liegen.

Der [Lärmvorsorgeplan PPBE 2024-2028](#) wurde vom Präfekten des Haut-Rhin genehmigt und ist am 6. Dezember 2024 in Kraft getreten. Zwischen dem 15. Februar und dem 15. April 2024 wurde eine öffentliche Anhörung durchgeführt. Auch die Anwohnerinnen und Anwohner auf der Schweizer Seite des Flughafens konnten sich an diesem Verfahren beteiligen. Insgesamt werden in den nächsten vier Jahren gut 20 Massnahmen unter der Verantwortung des Flughafens und der DGAC umgesetzt. Dabei wurden zwei Massnahmen bereits umgesetzt. Neben der Umweltcharta für die Leichtaviatik wurde ein direkter Datenaustausch zwischen dem Flughafen und der europäischen Flugsicherung eingeführt.

Die FLK begrüsst die Inkraftsetzung des neuen PPBE. Im Speziellen sind die Massnahmen „Prüfung der Einhaltung des Betriebserlasses vom 6. August 2021 über Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse“ sowie „Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung“ zu erwähnen. Erstere stellt aktuell das primäre Instrument für den Fluglärmschutz in der zweiten Nachtstunde dar. Letzteres ist die Wiederaufnahme der Prüfungen rund um die ursprünglich angedachte begrenzendende Lärmkurve. Ebenfalls im PPBE enthalten ist die Optimierung des Abflugverfahrens ELBEG, der Dialog EuroAirport/Fluggesellschaften und die Arbeitsgruppe EuroAirport/DSNA/Expressfrachtgesellschaften. Entgegen der Erwartung der FLK wurden keine explizite Massnahmen aufgenommen, um die fest-

gelegte Schwelle für Südlandungen zukünftig einhalten zu können. Die FLK erwartet dennoch, dass die beiden Flugsicherungen und der Flughafen hierfür nachhaltige Lösungen finden.

5.3 Lärmmonitoring und Lärmnachweis gemäss SIL-Objektblatt für den EuroAirport

Die zulässige Lärmbelastung eines Flughafens wird in der Schweiz im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) festgelegt. Der Flughafen Basel-Mulhouse muss mindestens alle drei Jahre einen Nachweis über die Lärmbelastung erstellen und beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL einreichen. Der Flughafen hat sich freiwillig verpflichtet, die Berechnung der Lärmbelastung jährlich vorzunehmen. Diese Berechnungen beruhen auf den tatsächlichen bzw. zu erwartenden Flugbewegungen eines Betriebsjahres und den bekannten Lärmemissionen der verschiedenen Flugzeugtypen; es handelt sich nicht um effektive Lärmmessungen. Der Lärmnachweis für das Jahr 2024 wird für Ende 2025 erwartet.

In 2019 wurde erstmals eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte (IGW) gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) während der ersten beiden Nachtstunden (22:00-23:00 Uhr sowie 23:00-24:00 Uhr) auf Schweizer Boden festgestellt. In 2022 sowie wiederum 2023 wurden die Immissionsgrenzwerte zwischen 22:00 und 24:00 Uhr überschritten. Werden die Werte drei Mal in Folge überschritten, muss der Flughafen gegenüber dem BAZL Position beziehen: es müssen dann Massnahmen evaluiert werden, die die IGW-Überschreitung verhindern, entweder durch Massnahmen zur Reduktion der Lärmmenge und / oder durch Anpassung der Festlegungen im SIL-Objektblatts.

Die FLK unterstreicht die Wichtigkeit von belastbaren und aktuellen Informationen zur Beurteilung der Fluglärmsituation. Die freiwillige, jährliche Publikation durch den Flughafen ist zu begrüssen. Die FLK wird diese Thematik sehr genau verfolgen und besteht darauf, dass die heutigen Immissionsgrenzwerte eingehalten werden.

6. Ombudsstelle für Fluglärmklagen

Der Ombudsstelle für Fluglärmklagen wurden in den Berichtsjahren keine Meldungen zur Bearbeitung von Fluglärmreklamationen durch den EuroAirport gemacht. Die Ombudsstelle für Fluglärmklagen befasst sich im Bedarfsfall mit Meldungen zur Behandlung von Fluglärmbeschwerden durch den Flughafen und wird dann durch einen Teil der Mitglieder der FLK zusammengesetzt.

Von der Fluglärmkommission beraten an der Sitzung vom 19. Juni 2025. Verabschiedet mit Zirkularbeschluss vom 15. Juli 2025.

Basel, 16. Juli 2025

Dr. Mathias Joppen, Präsident der Fluglärmkommission

Anhang 1: Darstellung der Anzahl an Landungen und Starts im Tagesverlauf (IFR+VFR)

Anhang 2: Fluglärmesswerte Tag und Nachtstunden

Anhang 3: Fluglärmereignisse mit Maximalschalldruckpegel über 70 db(A)

Anhang 4: Karte der festen Fluglärmmessstationen am EuroAirport

Anhang 5: Massnahmenliste Lärmvorsorgeplan EuroAirport 2024-2028

Anhang 1

Darstellung der Anzahl an Landungen und Starts im Tagesverlauf (IFR + VFR)

Zeitraum	Starts 2023	Landungen 2023	Starts 2024	Landungen 2024
5 - 6	31	1535	23	1539
6 - 7	3980	312	4482	332
7 - 8	984	591	1076	755
8 - 9	878	1385	1289	1604
9 - 10	2225	2826	2588	3274
10 - 11	3784	3572	4134	3551
11 - 12	3333	3353	3641	3482
12 - 13	2441	2824	2429	3074
13 - 14	2592	2800	2827	3395
14 - 15	2744	3592	3305	3825
15 - 16	2679	3295	3035	3523
16 - 17	2153	3200	2325	3209
17 - 18	2399	3199	2288	3142
18 - 19	2199	3269	2407	3300
19 - 20	2293	2746	2155	2881
20 - 21	2104	2254	2005	2301
21 - 22	1799	1913	1705	2038
22 - 23	2117	2681	1973	2675
23 - 24	198	1501	160	1904
24 - 05	107	237	82	222

Anhang 2

Fluglärmmesswerte Tag, Nachtstunden

Leq AC 16 h	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allschwil	56.2	56.1	56.1	55.7	56.3	51.4	52.5	54.1	54.5	54.9
Neuallschwil	52.8	52.1	52.2	52.1	52.4	48.3	49.4	51.4	52.4	52.7
Binningen	48.8	48.0	48.5	48.4	48.3	44.5	46.2	48.3	49.0	49.2
Basel-Neubad	50.5	50.1	50.0	49.5	50.0	46.3	47.7	49.5	50.5	50.9
Hésingue (bis 2019)	57.7	57.9	57.6	57.9	57.8					
Hésingue 2 (ab 2020)						57.6	58.7	60.3	60.6	61.0
Buschwiller	50.6	50.9	51.0	50.4	49.9	46.3	47.0	48.6	48.8	49.1
Blotzheim	48.6	48.3	48.2	47.3	47.3	44.4	43.8	45.3	45.0	45.0
Bartenheim	50.1	50.1	50.0	49.9	49.9	46.9	47.4	48.7	49.1	50.3
Efringen-Kirchen	32.7	34.6	33.8	40.5	31.7	28.6				
Hardt (ab 11/2020)							53.5	54.9	55.2	55.5
Hegenheim (ab 2023)									56.2	56.0
Immissionsgrenzwert LSV	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0	60.0

Leq AC 22 - 23 h	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allschwil	53	53.4	53.4	55.2	55.9	50.1	52	54.6	54.7	54.2
Neuallschwil	50.7	49.7	50.5	51.8	52.6	47.5	49.5	51.6	51.9	50.7
Binningen	47.1	45.2	47.1	47.5	48.8	44.1	45.7	47.9	47.5	45.8
Basel-Neubad	48.5	47.3	48.2	48.9	50.4	45.5	47.5	49.3	49.4	48.1
Hésingue (bis 2019)	54.3	55.2	55.3	57.7	57.6					
Hésingue 2 (ab 2020)						56	57.8	59.7	59.6	59.2
Buschwiller	47.1	48.3	48.6	50.4	49.9	45.4	45.2	49	49	47.9
Blotzheim	47.3	47.3	47.3	48.9	49	46.3	45.5	48.1	46.9	45.6
Bartenheim	49.9	50.9	50.9	51.2	50.8	50.3	49.6	50.2	49.7	48.6
Hardt (ab 11/2020)							56.4	57.1	56.9	57.1
Hegenheim (ab 2023)									56.2	55.3
Immissionsgrenzwert LSV	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0	55.0

Methodik Leq AC 23 - 24 h:

äquivalenter Dauerschallpegelwert der Fluggeräusche zwischen 23h00 bis 00h00 (sogenannte zweite Nachtstunde);
Fluggeräusche nach 00h00 bis 05h00 werden ebenfalls zur zweiten Nachtstunde hinzugerechnet

Leq AC 23 - 24 h	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allschwil	47.8	51.1	49.9	51.4	52.8	46.2	47.5	53.3	51.7	51.3
Neuallschwil	44.9	47.2	46.0	47.7	49.3	43.3	43.8	49.1	49.0	48.0
Binningen	40.4	41.6	40.8	42.9	44.6	38.8	39.4	45.0	44.0	44.3
Basel-Neubad	42.3	44.6	43.2	44.6	46.8	41.0	41.4	46.7	46.6	46.5
Hésingue (bis 2019)	49.7	52.9	51.6	54.0	54.7					
Hésingue 2 (ab 2020)						51.4	52.9	57.9	56.4	56.4
Buschwiller	42.7	45.4	45.2	46.2	46.6	42.7	43.5	49.0	45.8	46.0
Blotzheim	48.6	48.1	48.6	47.7	48.1	48.3	47.4	47.9	44.4	43.0
Bartenheim	54.2	54.6	55.0	53.7	53.3	54.1	53.8	50.5	47.0	46.8
Hardt (ab 11/2020)							54.8	55.2	55.0	55.8
Hegenheim (ab 2023)									56.2	55.3
Immissionsgrenzwert LSV	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0

Leq AC 05 - 06 h	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Allschwil	28.2	33.0	30.1	29.8	28.7	31.9	22.5	30.4	28.7	27.3
Neuallschwil	37.3	37.2	41.4	42.2	38.6	43.5	35.1	38.5	40.7	40.6
Binningen	37.2	35.8	40.4	40.8	37.4	42.3	34.2	36.8	40.3	38.7
Basel-Neubad	37.3	36.1	40.5	40.9	38.1	43.0	34.9	37.3	41.0	39.2
Hésingue (bis 2019)	34.7	38.1	37.9	36.1	37.0					
Hésingue 2 (ab 2020)						49.0	41.3	44.5	47.4	46.6
Buschwiller	21.5	30.6	21.6	18.4	21.6	25.4	19.2	19.7	17.4	11.5
Blotzheim	38.3	37.6	38.4	37.1	36.3	38.8	37.3	36.1	35.0	34.3
Bartenheim	44.7	45.0	45.5	45.5	44.6	45.6	44.9	45.0	43.8	44.0
Hardt (ab 11/2020)							57.1	56.6	56.2	56.2
Hegenheim (ab 2023)									32.8	31.5
Immissionsgrenzwert LSV	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0	50.0

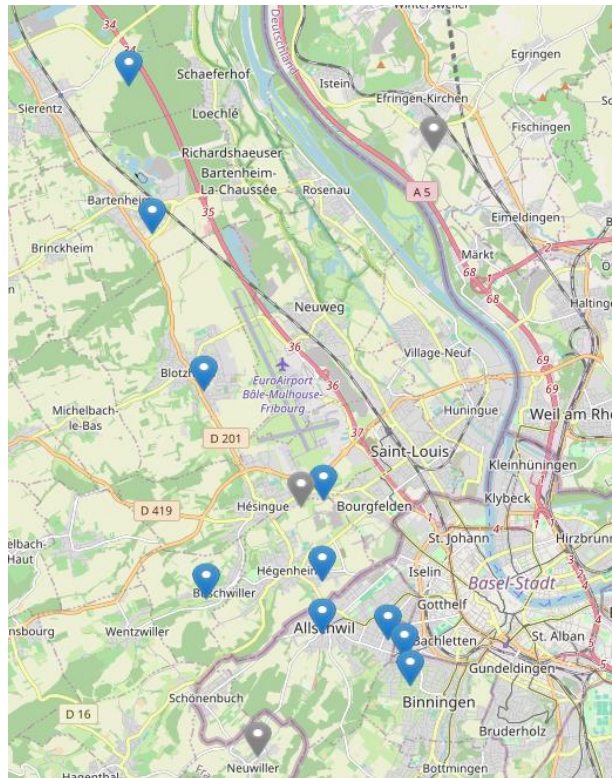
Anhang 3

Fluglärmereignisse mit Maximalschalldruckpegel über 70 dB(A); Daten Jahr 2024

Zeitperiode		06h-07h	07h-18h	18h-22h	22h-23h	23h-24h	24h-06h		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Basel-Neubad					98.2%	Tag Summe 6525 Delta zu Vorjahr 0%	Nacht Summe 299 Delta zu Vorjahr -5%
	Lmax 70-75 dB	59	2900	1201	99	81	4		
	Lmax 75-80 dB	10	1648	657	67	42	5		
	Lmax 80-85 dB	2	24	20	0	0	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	2	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	0	2	0	1	0		
	Summe	71	4572	1882	166	124	9		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Binningen					99.9%	Tag Summe 5596 Delta zu Vorjahr -1%	Nacht Summe 199 Delta zu Vorjahr -2%
	Lmax 70-75 dB	10	3012	1254	74	59	6		
	Lmax 75-80 dB	7	924	369	33	25	2		
	Lmax 80-85 dB	2	11	7	0	0	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Summe	19	3947	1630	107	84	8		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Allschwil					99.4%	Tag Summe 17934 Delta zu Vorjahr 13%	Nacht Summe 1335 Delta zu Vorjahr -6%
	Lmax 70-75 dB	1401	9383	3213	776	322	11		
	Lmax 75-80 dB	488	2575	792	136	77	1		
	Lmax 80-85 dB	2	61	19	2	10	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Summe	1891	12019	4024	914	409	12		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Neuallschwil					98.2%	Tag Summe 11061 Delta zu Vorjahr 8%	Nacht Summe 645 Delta zu Vorjahr -25%
	Lmax 70-75 dB	533	5373	1878	283	194	4		
	Lmax 75-80 dB	32	2270	923	83	75	6		
	Lmax 80-85 dB	2	29	21	0	0	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Summe	567	7672	2822	366	269	10		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Hésingue 2					99.8%	Tag Summe 29264 Delta zu Vorjahr 20%	Nacht Summe 2137 Delta zu Vorjahr -17%
	Lmax 70-75 dB	408	1558	499	324	44	1		
	Lmax 75-80 dB	1541	7900	2616	764	242	11		
	Lmax 80-85 dB	578	9063	3236	422	247	11		
	Lmax 85-90 dB	46	1272	515	33	38	0		
	Lmax > 90 dB	0	21	11	0	0	0		
	Summe	2573	19814	6877	1543	571	23		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Buschwiller					99.6%	Tag Summe 2682 Delta zu Vorjahr 7%	Nacht Summe 101 Delta zu Vorjahr -7%
	Lmax 70-75 dB	114	1870	588	41	22	0		
	Lmax 75-80 dB	2	88	18	8	30	0		
	Lmax 80-85 dB	0	1	0	0	0	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	1	0	0	0	0		
	Summe	116	1960	606	49	52	0		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Blotzheim					99.9%	Tag Summe 725 Delta zu Vorjahr -1%	Nacht Summe 103 Delta zu Vorjahr -32%
	Lmax 70-75 dB	100	436	169	44	54	1		
	Lmax 75-80 dB	1	12	7	1	3	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		
	Summe	101	448	176	45	57	1		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Bartenheim					99.8%	Tag Summe 3265 Delta zu Vorjahr -5%	Nacht Summe 254 Delta zu Vorjahr -26%
	Lmax 70-75 dB	400	1861	817	146	64	4		
	Lmax 75-80 dB	1	112	49	18	21	0		
	Lmax 80-85 dB	0	11	0	0	1	0		
	Lmax 85-90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	9	5	0	0	0		
	Summe	401	1993	871	164	86	4		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Hardt					99.7%	Tag Summe 29633 Delta zu Vorjahr 11%	Nacht Summe 4475 Delta zu Vorjahr -16%
	Lmax 70-75 dB	652	12398	4231	1306	811	42		
	Lmax 75-80 dB	201	8754	3295	1308	929	78		
	Lmax 80-85 dB	6	63	30	0	0	1		
	Lmax 85-90 dB	0	3	0	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	0	0	0	0	0		
	Summe	859	21218	7556	2614	1740	121		
Tranche Lmax Intervall Lmax	Station / Datenverfügbarkeit	Hegenheim					99.9%	Tag Summe 20867 Delta zu Vorjahr 36%	Nacht Summe 1443 Delta zu Vorjahr 21%
	Lmax 70-75 dB	1718	10443	3659	802	314	16		
	Lmax 75-80 dB	302	3618	1052	231	67	1		
	Lmax 80-85 dB	2	41	10	6	6	0		
	Lmax 85-90 dB	3	9	1	0	0	0		
	Lmax > 90 dB	0	8	1	0	0	0		
	Summe	2025	14119	4723	1039	387	17		

Anhang 4

Karte feste Fluglärmmessstationen EuroAirport



Genauere Angaben zu den Fluglärmmessstationen des EuroAirport und ihren Standorten können dem Webreporting des EAP entnommen werden (<https://webreporting.euroairport.com>, Seite „Lärm“).

Anhang 5

Massnahmenliste Lärmvorsorgeplan EuroAirport für die Periode 2024-2028

I.

Lärmreduktion an der Quelle	Verantwortung
Mitarbeit der DGAC an der Arbeit des CAEP, um die ICAO-Lärmzertifizierungsnormen zu verschärfen	DGAC
Schaffung einer neuen Triebwerkstestzone	EAP
Schaffung eines 400 Hz-Stromnetzes für mobile Einheiten und Klimaanlage	EAP
Revision der Gebührenordnung	EAP

II.

Raumplanerische Massnahmen	Verantwortung
Weiterführung des Hilfsprogramms zum Schallschutz an Wohngebäuden	EAP
Revision des PEB	DSAC
Revision des PGS	DSAC

III.

Betriebliche Verfahren um und auf dem Flughafen	Verantwortung
Dialog EuroAirport/Fluggesellschaften	EAP
Arbeitsgruppe EuroAirport/DSNA/Expressfrachtgesellschaften	EAP, DSNA
Verhaltenskodex für den kommerziellen Luftverkehr	EAP
Verhaltenskodex für die Leichtaviatik	EAP
Umsetzung von ECRA (European Connected Regial Airports)	EAP, DSNA
Prüfung von RNP-VPT und assoziierten RNP-AR-Verfahren samt operative Auswertung	DSNA
Prüfung möglicher Anpassungen des SID 15 ELBEG samt operativer Auswertung	DSNA
Optimierung der Pistennutzung	DSAC, DSNA

IV.

Betriebliche Beschränkungen zur Ausmerzung von Lärmquellen	Verantwortung
Prüfung der Einhaltung des Betriebserlasses vom 6. August 2021 über Betriebsbeschränkungen für den Flughafen Basel-Mulhouse	EAP

V.

Kommunikation, Schulungen, Aufklärung, Studien	Verantwortung
Erneute Zertifizierung des Lärmmess- und Radarspurtrackingsystems	EAP
Instrument zur Verfolgung und Begrenzung der Lärmentwicklung	EAP
Verbesserung der Informationstools für Anwohner	EAP
Ausbau Informations- und Austauschmassnahmen mit Politikern und Anwohnerorganisationen	EAP, DGAC