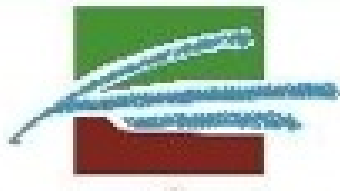


<https://www.valterbi.org/cms/spip.php?article130>



Réactions le jour de la parution du dossier DGAC 2005 et nouvelles fraîches d'EAP



- Des c

l cours - Trafic aérien dans le ciel jurassien - Euro Airport Bâle-Mulhouse, le dossier avant
Date de mise en ligne : vendredi 6 janvier 2006
-Mulhouse : le dossier antérieur au 23 mai 2005 - Les réactions de Pro Val Terbi -

Copyright © Val Terbi | Provalterbi | Valterbi rando - Tous droits réservés

Le dossier français est volumineux. Il est étudié actuellement par les autorités fédérales et cantonales.

Pour Pro Val Terbi, il constitue aussi un nouveau défi. Quels sont les aspects positifs, quels sont les dangers à remettre en évidence ?

Ces questions vont requérir beaucoup d'énergie. Une prochaine réunion de PVT fixera la manière de traiter ce problème.

Pour l'instant, il est simplement possible de souligner que la première année est considérée comme probatoire, c'est un premier acquis.

Il est regrettable de voir la question de l'approche EST être traitée comme un élément technico-politique insoluble. Ce n'est pas une attitude réaliste.

Les craintes quant aux altitudes de survol du Jura, altitudes relatives au sol sont confirmées.

Tous ces éléments doivent être approfondis, ce sera le prochain gros dossier à traiter.

Un groupe de travail de PVT s'est réuni le jeudi 12 janvier 2006. Ses réflexions sont publiées dans cette rubrique.

Des [nouvelles fraîches d'Euroairport](#)

:

Januar 2006 :

30% mehr Passagiere im Jahr 2005

Mit 3,3 Millionen Fluggästen im Jahr 2005 ist das Passagieraufkommen am EuroAirport gegenüber dem Vorjahr um 30% gestiegen. Davon benutzten laut Pressemitteilung des EAP 82% (2,7 Millionen) Linienflüge (+37% im Vergleich zum Vorjahr). Bei den Ferienflügen ist ein Wachstum von 6% zu verzeichnen.

Trotz des massiven Zuwachses an Passagieren nahm die Zahl der Flugbewegungen lediglich um 6% zu. Diese im Vergleich zu den Passagierzahlen weniger starke Entwicklung resultiert aus zwei Faktoren : einer höheren Auslastung der Flugzeuge sowie dem Einsatz von Flugzeugen mit grösserer Kapazität.

Der EuroAirport wird aktuell von 20 Fluggesellschaften angeflogen. Das Linienflugnetz umfasst rund 40 Direktdestinationen. Das Programm der Ferienflüge wird von 25 Reiseveranstaltern angeboten und beinhaltet fünf Langstreckendestinationen und eine grosse Zahl klassischer Reiseziele am Mittelmeer und in Afrika.

Das Frachtaufkommen sank im Jahr 2005 total um 6% und erreichte noch etwas mehr als 83'000 Tonnen ; die geflogene Luftfracht (ohne Ersatzverkehr und Expressfracht) nahm sogar um 19% ab. Dafür waren in erster Linie die Unterbrechung der Tätigkeit von Korean Air Cargo während sechs Monaten sowie die schwierige Situation in der Luftfracht allgemein verantwortlich.

Die Perspektiven des EuroAirports für 2006 sind : beständiges Wachstum des Passagierverkehrs (man rechnet dieses Jahr mit 4,3 Mio. Fluggästen), signifikanter Ausbau seines kommerziellen Angebots, Integration neuer Destinationen in Europa und im Langstreckenbereich sowie die Renovierung der Hauptpiste.

Euroairport (EAP) envisage une très forte croissance :

[voir l'article](#)

<http://www.igluftverkehr.ch/index.html?page=http://www.igluftverkehr.ch/meldungen.html#statistik05>

EuroAirport wird weiter wachsen

Einer kürzlich im Auftrag des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (Bazl) erstellten Studie zufolge soll das Passagieraufkommen am EAP bis 2020 überproportional steigen. Auch im Frachtverkehr sieht die Münchner Intraplan Consult GmbH noch einiges an Entwicklungspotential.

Mit der Fokussierung auf Low-Cost-Airlines und mittelfristig begünstigt durch den erwünschten Bahnanschluss (ca. ab 2015) soll das Passagieraufkommen des EAP bis ins Jahr 2020 um durchschnittlich 5,3% steigen und damit deutlich stärker anwachsen als beispielsweise in Zürich (4,0%) und Genf (3,3%). Damit würden im Jahr 2020 rund 5,8 Mio. Passagiere den EAP benutzen. Bis zum Jahr 2030 soll die Zahl sogar auf 7,2 Mio. Passagiere steigen. In Genf wären es 2020 14,5 Mio. und in Zürich gar 31,9 Mio. Die Umsteigepassagiere am EAP würden im Jahr 2020 jedoch lediglich 0,5 Mio. ausmachen, also deutlich weniger als zu Zeiten des funktionierenden EuroCross, wo 0,7 Mio. Passagiere den EAP als Umsteigeort benutzten. Insgesamt wird sich der Marktanteil des EAP am gesamtschweizerischen Aufkommen bei etwa 10 bis 11 Prozent einpendeln (2004 : 8,4%).

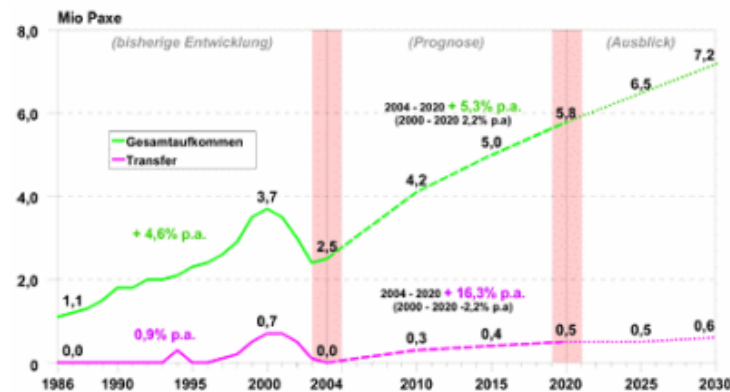
Auch beim Luftfrachtverkehr geht die Studie von einer positiven Entwicklung aus. Während im Jahr 2004 lediglich noch 34'000 Tonnen Luftfracht effektiv ab dem EAP abgeflogen wurden - die Spitze von 80'000 wurde im Jahr 2000 erreicht - dürfte sich die Tonnage bis 2020 mit 118'000 Tonnen deutlich über diesem Spitzenwert bewegen. Interessant ist dabei, dass die Studie von einem verstärkten Abfluss von Luftfracht ex Frankfurt nach dem EAP ausgeht, wo inskünftig die Zahl der Abflüge durch eine restriktivere Nachtflugregelung eingeschränkt werden könnte.

Die Prognose der für den EAP zu erwartenden Flugbewegungen widerspiegelt die Entwicklung beim Passagierverkehr : Sank die Zahl der Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr von 99'600 im Jahr 2000 auf 53'600 im Jahr 2004, so wird sich diese bis 2020 auf 102'400 erholen, um später nur noch geringfügig auf 113'000 im Jahr 2030 zu steigen. Das Total der Flugbewegungen (Linien-, Charter- und General Aviation) wird für das Jahr 2020 auf 130'000 Flugbewegungen veranschlagt, eine Zahl, die bereits im Jahr 2000 annähernd erreicht wurde, dann aber bis 2004 um 37% zurückging.

Während die Studie für Zürich mit grösseren Anpassungen der Infrastruktur ausgeht - Bau einer zusätzlichen Piste

und eventuell eines neuen Abfertigungsterminals - geht man für den EAP davon aus, dass die heute bereitstehenden Infrastrukturanlagen über das Jahr 2020 hinaus genügen werden.

et dans la foulée, un graphique très optimiste, mais inquiétant ...



Passagers : Prévision

Dans sa dernière parution de février 2006, IGL annonce aussi l'avenir d'ILS34 :

Februar 2006 :

Benutzungsbedingungen für ILS34 optimiert

Die Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs haben die Benutzungsbedingungen für das geplante Instrumentenlandesystem auf die Piste 34 des EuroAirport optimiert.

Die Überprüfung der Nutzung der Piste 34 erfolgt nun mittels eines zweistufigen Verfahrens : Sobald der Anteil der Landungen aus Süden während eines Jahres mehr als acht Prozent beträgt werden die genauen Gründe dafür analysiert, bei über zehn Prozent Südlandungen sind Beratungen über korrigierende Massnahmen vorgesehen. Diese Neuregelung trägt den Bedenken von Schweizer Seite vor einer Zunahme der Südanflüge Rechnung und wurde von den zuständigen Regierungsräten beider Basel bereits gut geheissen. Unverändert gilt der Grundsatz, dass Südlandungen nur als Ersatzlösung bei Bise durchgeführt werden.

Ergänzend verpflichtet sich Frankreich zur Beschaffung eines Informatikprogramms, das eine Reihe von Wetterinformationen und Umweltfaktoren erfasst und die Fluglotsen bei der Wahl der Landerichtung unterstützt. Dieses sogenannte "Runway Allocation Advisory System" hilft, die Entscheide der Lotsen zu objektivieren und bei ähnlichen Wetterverhältnissen zu vereinheitlichen. Ein vergleichbares System ist bisher nur auf dem Flughafen von Amsterdam in Betrieb.

Das ILS34 muss nun noch von den französischen Behörden genehmigt werden. Betroffene auch aus der Schweiz haben danach eine Beschwerdemöglichkeit beim obersten Verwaltungsgericht in Frankreich.