

Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

**mit Auswertung der Eingaben aus der Anhörung
der Behörden und der Mitwirkung der Bevölkerung
vom 23. Mai bis 27. August 2012**

Inhalt Erläuterungsbericht nach Art. 16 RPV

1 Gegenstand der Planung	5
2 Ausgangslage	5
3 Planungsablauf	6
4 Anpassung Konzeptteil	6
5 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung	8
5.01 Rechtliche Grundlagen, Rechtswirkung Objektblatt	8
5.02 Zweckbestimmung, Funktion Flughafen	9
5.03 Priorität der Verkehrsarten	10
5.04 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit, Abstimmung mit kantonalen Richtplänen	12
5.05 Umweltverträglichkeit, Lärmschutz, Grenzwerte	14
5.06 Flugbetrieb, Pistenbenützung, Verkehrsleistung	16
5.07 Gebiet mit Lärmauswirkungen, Lärmbelastungskataster (LBK)	18
5.08 Nachtflugsperr	19
5.09 Flugrouten	20
5.10 Risikoanalyse	21
5.11 Hindernisbegrenzung	21
5.12 Pistenausbau, Parallelpiste	22
5.13 Landseitiger Verkehrsanschluss, Bahnanschluss	24
5.14 Verfahren SIL, Koordinationsprozess	27
6 Ergebnisse der Ämterkonsultation	28
Anhänge	
1 Auswertung der Anhörung: Zusammenfassung der Stellungnahmen mit Anträgen und Begründungen	
2 Auswertung der Mitwirkung: Zusammenstellung der Anträge und Begründungen	
3 Bisheriger Planungsablauf im SIL	

1 Gegenstand der Planung

Für die Erarbeitung und Verabschiedung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) wurde ein zweistufiges Vorgehen gewählt. In einem ersten Schritt verabschiedete der Bundesrat am 18. Oktober 2000 den Konzeptteil (Teile I bis IIIB). Seither werden die Objektblätter mit den anlagespezifischen Vorgaben zu den einzelnen Flugplätzen schrittweise erarbeitet (Teil III C).

In den Jahren 2002 bis 2012 verabschiedete der Bundesrat die Objektblätter für 41 Flugplätze. Der detaillierte Planungsablauf ist im Anhang 4 dargestellt. Konzeptteil und Objektblätter sind im Internet unter www.bazl.admin.ch/sil publiziert.

Nun liegt das Objektblatt für den Landesflughafen Basel-Mulhouse im Entwurf vor. Gleichzeitig soll der Grundsatz über die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen im Konzeptteil mit einem Zusatz über die Nachhaltigkeit ergänzt werden.

2 Ausgangslage

Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein binationaler Flughafen auf französischem Territorium. Für die Schweiz erfüllt er die Funktion eines Landesflughafens. Bau und Betrieb des Flughafens richten sich nach dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich von 1949; schweizerische Gesetze sind nicht direkt anwendbar. Die Organisation der Flughafenleitung ist paritätisch zwischen den beiden Staaten aufgebaut.

Die Festlegungen im Objektblatt sind für die Schweizer Behörden wie folgt verbindlich: Die räumlichen Festlegungen auf schweizerischem Territorium sind direkt umzusetzen (Gebiete mit Lärmauswirkungen und Hindernisbegrenzung), die übrigen Festlegungen wirken als Handlungsanweisung an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens. Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen beider Basel ist in einer Vereinbarung von 1998 geregelt.

Das Objektblatt stützt sich weiter auf die Vorgaben des Konzeptteils von 2000 und den luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats von 2004. Gemäss diesem Bericht soll am partnerschaftlichen Betrieb des Flughafens mit Frankreich festgehalten werden.

Es beruht weiter auf dem Ergebnis der Variantendiskussion der Jahre 2000/2001 («Szenario 3B+»). Dieses Ergebnis ist politisch breit abgestützt, weshalb auf einen erneuten Planungs- und Koordinationsprozess zur Evaluation der Entwicklungsmöglichkeiten des Flugbetriebs, wie er in Zürich durchgeführt wurde, verzichtet werden konnte. Weitere Grundlagen sind die Lärmberechnungen von 2004 zum Projekt für das Instrumente-Landesystem (ILS) auf der Piste 33, festgehalten im Lärmbelastungskataster (LBK) von 2009, und die Vereinbarung von 2006, in der die schweizerischen und französischen Zivilluftfahrtbehörden die Benützung des ILS 33 – und damit die Südanflüge über dem schweizerischen Gebiet – geregelt haben.

3 Planungsablauf

Am 22. Juni 2011 informierte das BAZL zusammen mit den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt die betroffenen Behörden und interessierten Organisationen in der Schweiz über Inhalt, Wirkung und Verfahren des SIL-Objektblatts sowie über den Zusammenhang mit den andern raumplanerisch relevanten Instrumenten (LBK, Sicherheitszonenplan, Richt- und Nutzungspläne). Anschliessend führte das BAZL informelle Vorgespräche mit Vertretern der beiden Kantone, dem Verwaltungsrat des Flughafens und der zuständigen französischen Behörde (DGAC) zu den möglichen Festlegungen im Objektblatt.

Zum ersten Entwurf des Objektblatts konsultierte das BAZL die Bundesstellen zwischen Dezember 2011 und Januar 2012. Anschliessend waren mit dem Bundesamt für Verkehr (BAV) und weiteren Stellen die Festlegungen zum Bahnanschluss zu klären und mit der Investitionsplanung des Bundes bis 2030 (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur FABI) bzw. dem Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS) abzustimmen.

Am 23. Mai 2012 informierte das BAZL die betroffenen Behörden und interessierten Organisationen über den Entwurf zum Objektblatt und leitete damit die Anhörung der Behörden und die Mitwirkung der Bevölkerung ein. Die Mitwirkung dauerte bis Ende Juni, die Anhörung bis Ende August 2012.

An der Anhörung und Mitwirkung beteiligten sich 3 Kantone, 13 Gemeinden, 18 Organisationen (Verbände, Unternehmungen, politische Parteien, Interessengruppen) sowie über 350 Privatpersonen (wovon 95 % mit Standardbriefen oder Zeitungsinseraten). Die eingegangenen Anträge sind im nachfolgenden Kapitel 5 nach Sachbereichen geordnet, zusammengefasst und behandelt. Zusätzlich enthält Anhang 1 eine Zusammenfassung der Eingaben aus der Anhörung. Im Anhang 2 sind die Anträge und Begründungen aus der Mitwirkung nach Themen geordnet zusammengestellt.

Zum überarbeiteten Entwurf des Objektblatts wurden die Bundesstellen im April 2013 ein zweites Mal konsultiert. Sie prüften, ob er mit den Zielen und Grundsätzen ihrer Sachbereichsplanung übereinstimmt und keine Widersprüche zu den bestehenden Konzepten und Sachplänen nach Artikel 13 RPG bestehen. Die Ergebnisse dieser Ämterkonsultation sind im Kapitel 6 zusammengefasst.

4 Anpassung Konzeptteil

Der Strategie der Nachhaltigkeit, wie sie in der Politik des Bundesrats verankert und im luftfahrtpolitischen Bericht des Bundesrats enthalten ist, soll im Konzeptteil des SIL Nachdruck verschafft werden. Vorgesehen ist folgende Ergänzung des Grundsatzes über die nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen (SIL Teil IIIB-4, Grundsatz 6):

«Die Landesflughäfen sollen der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickelt werden können, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht. Dabei muss im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension in Kauf genommen werden...».

Dieser Zusatz wurde im Zusammenhang mit dem Objektblatt für den Flughafen Zürich vorgeschlagen. In der Anhörung vom Herbst 2010 haben sich dazu unter anderen auch die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft geäussert. Sie unterstützen diesen Vorschlag; eine rein nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen ohne Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsüberlegungen sei

nicht zweckmässig. Die Abwägung zwischen wirtschaftlichen und ökologischen Interessen dürfe aber nicht zur Erschwerung qualifizierter Ausbau- und Erweiterungsschritte führen. Der Kanton Zürich und die Nachbarkantone des Flughafens Zürich sind mit dieser Anpassung ebenfalls einverstanden. Kanton und Flughafen Genf unterstützen zwar das Prinzip der Nachhaltigkeit, lehnen die vorgeschlagene Anpassung im Konzeptteil aber ab. Der Bund sende damit ein Signal aus, der die Güterabwägung und damit die künftigen Entwicklungsmöglichkeiten ihres Flughafens beeinflussen könnte; die Priorität sei nach wie vor dem Bedarf einzuräumen.

Die Gegenüberstellung von bestehender Pisteninfrastruktur und der erwarteter Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Linien- und Charterverkehr zeigt, dass in Zürich die Nachfrage langfristig einzig auf einem Parallelpistensystem befriedigt werden könnte. Nach eingehender Prüfung der Auswirkungen eines solchen Systems auf die umgebende Raumnutzung entschied das zuständige Departement (UVEK) im Juli 2008, auf die raumplanerische Sicherung einer Parallelpiste im Objektblatt zu verzichten. Mit dieser Entscheidung berücksichtigte es auch die Haltung des Standortkantons Zürich. In Basel und Genf erlaubt die bestehende Pisteninfrastruktur grundsätzlich auch weiterhin eine nachfragegerechte Entwicklung des Luftverkehrs.

Vor diesem Hintergrund ist an der vorgesehenen Ergänzung des Grundsatzes 6 festzuhalten. Sie steht im Einklang mit der Nachhaltigkeitsstrategie des Bundesrats. Sie signalisiert, dass eine nachfrageorientierte Entwicklung der Landesflughäfen zwar möglich bleiben soll, aber nicht ohne die Vor- und Nachteile grösserer Ausbauten oder Betriebsänderungen nach den Kriterien von Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt gegeneinander abzuwägen. Der Haltung der betroffenen Kantone kann damit Rechnung getragen werden.

In der Konsultation vom Oktober bis November 2012, die zusammen mit der zweiten Ämterkonsultation zum Objektblatt für den Flughafen Zürich durchgeführt wurde, haben die Bundesstellen zu dieser Ergänzung des Grundsatzes 6 keine Einwände vorgebracht.

Gleichzeitig ist im Sinne einer Fortschreibung vorgesehen, die im gleichen Grundsatz enthaltene Formulierung zur Luftreinhaltung wie folgt zu berichtigen:

«- gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Feinstaub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen die Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt mitverursachten Luftschadstoffe erst mit mehrjähriger Verspätung gegenüber den in der Luftreinhalteverordnung bestimmten Fristen eingehalten werden können.»

Die heute geltende Formulierung ist sachlich nicht korrekt: Die Luftreinhalteverordnung enthält keine Fristen, sondern überträgt den Kantonen die Aufgabe, einen Massnahmenplan zur Reduktion der Luftschadstoffe zu erstellen. Im Übrigen konnte der von der Luftfahrt verursachte Schadstoff-Ausstoss im Bereich der Flughäfen dank neuer Triebwerktechnologie im Vergleich zu 2000 massiv gesenkt werden. In Zürich haben Messungen gezeigt, dass z. B. der Stickstoff-Ausstoss heute weit unter dem damals festgelegten Maximalwert von jährlich 2'400 t liegt. Der Anteil der Stickoxidemissionen am Flughafen, die dem Luftverkehr entstammen, ist ausserhalb des Flughafenbereichs kleiner als 10 %.

Die Bundesstellen wurden zu dieser Fortschreibung im April 2013 zusammen mit dem Objektblatt Basel-Mulhouse konsultiert. Sie hatten dazu keine Bemerkungen. Auf eine spezielle Anhörung der Kantone konnte verzichtet werden, weil diese Fortschreibung keinen Einfluss auf die Luftreinhaltung an den Landesflughäfen und die Massnahmenplanung der Kantone hat.

5 Berücksichtigung der Anträge aus der Anhörung und Mitwirkung

5.01 Rechtliche Grundlagen, Rechtswirkung Objektblatt

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Rechtliche Grundlage für den Bau und den Betrieb des Flughafens ist der Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich von 1949. Schweizer Gesetze sind nicht direkt anwendbar. Die Festlegungen im Objektblatt tragen dieser Situation Rechnung. Diese sind für die schweizerischen Behörden aller Stufen verbindlich: Die räumlichen Festlegungen auf schweizerischem Territorium sind direkt umzusetzen, die übrigen Festlegungen wirken als Handlungsanweisung an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens. Eine weitere rechtliche Grundlage, auf die sich das Objektblatt abstützt, ist die Vereinbarung zur Pistenbenützung nach der Einführung des ILS 33, die die schweizerischen und französischen Luftfahrtbehörden 2006 abschlossen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der Gemeindeverband Flugverkehr (GVF) führt an, dass die raumplanerischen Grundsätze der Koordination sowie die Verfahren und die Verbindlichkeit des Sachplans, wie sie im schweizerischen Raumplanungsrecht verankert sind, für einen binationalen, ganz im Ausland liegenden Flughafen nicht angewandt werden könnten. Die vorgesehene Handlungsanweisung an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens vermöge die im Raumplanungsrecht definierte Behördenverbindlichkeit nicht rechtsgenügend zu ersetzen. Gemäss Luftfahrtrecht stehe das Objektblatt zudem in einem untrennbaren rechtlichen Zusammenhang mit den Instrumenten und Verfahren zur Infrastruktur und zum Betrieb des Flughafens. Das Objektblatt müsse den Rahmen für das Betriebsreglement vorgeben. Dies könne jedoch nicht umgesetzt werden, weil die Schweizer Behörden am EAP keine alleinige Bewilligungs- und Aufsichtskompetenz hätten. Das Objektblatt sei demzufolge verfahrensrechtlich falsch zustande gekommen, inhaltlich unvollständig, unzulänglich und unzulässig. Es könnte als Planungsinstrument nur eingesetzt werden, wenn die Schweiz und Frankreich es als gemeinsames, neu zu schaffendes Planungsinstrument definieren und unter Einbezug aller Beteiligter neu erarbeiten würden (vgl. Kapitel 5.14). Es müsste zudem integral alle Sachverhalte zur Infrastruktur und zum Betrieb regeln. Evtl. sei das Objektblatt ohne vorangehende Koordination mit Frankreich zu ergänzen; dabei sei unter «Ausgangslage» das Verhältnis zwischen dem Staatsvertrag, dem innerstaatlichen Planungsrecht von Frankreich und der Schweiz sowie den internationalen Luftfahrtsbestimmungen auszuführen.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Der GVF weist zu Recht darauf hin, dass das Objektblatt seine Wirkung nur in der Schweiz, nicht aber im benachbarten Ausland entfalten kann (Territorialitätsprinzip). Damit ist selbstverständlich auch klar, dass mit dem Objektblatt, das nach schweizerischem Raumplanungsrecht erarbeitet und in Kraft gesetzt wird, die Entwicklung des Flughafens nicht integral gesteuert werden kann, wie dies bei rein schweizerischen Flugplätzen möglich ist. Als Handlungsanweisung an die Schweizer Vertreter in der Führung des Flughafens wirken die Festlegungen im Objektblatt aber verbindlich; der staatsvertraglich mögliche Einfluss der Schweiz auf die langfristige Planung des Flughafens kann auf diesem Weg ausgeschöpft werden.

Planung und Betrieb des Flughafens liegen zwar nicht vollständig in der Zuständigkeit des Bundes, haben aber räumliche Auswirkungen auf das schweizerische Gebiet (Lärmimmissionen, Hindernisbe-

grenzung). Nach schweizerischen Raumplanungsrecht besteht die Pflicht, für die Abstimmung zwischen diesen räumlichen Auswirkungen und der Richt- und Nutzungsplanung von Kantonen und Gemeinden zu sorgen. Das SIL-Objektblatt in der vorliegenden Form ist das geeignete Instrument dafür. Es setzt keine integrale Bundeszuständigkeit bei der Planung und beim Betrieb des Flughafens voraus.

Ein gemeinsam mit Frankreich neu ausgehandeltes Planungsinstrument würde diese Situation nicht grundlegend verändern. Der Staatsvertrag würde seine Gültigkeit behalten, die rechtlichen Zuständigkeiten würden zwischen den beiden Staaten aufgeteilt bleiben. Überdies wäre nicht zu erwarten, dass das Ergebnis eines solch breit angelegten Koordinationsprozesses wesentlich vom Inhalt des vorliegenden Objektblattentwurfs abweichen würde (vgl. auch Kapitel 5.14).

5.02 Zweckbestimmung, Funktion Flughafen

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Im SIL-Konzeptteil wird der Flughafen Basel-Mulhouse dem Netz der Landesflughäfen zugeordnet. Als «nationale Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems» soll er sich «entsprechend seiner trinationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten und entwickeln können». Wie die andern Landesflughäfen soll er «der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickelt werden können». Im Objektblatt steht, dass der Flughafen «als Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystem seine trinationale Funktion weiterhin erfüllen soll» und dass er «sich im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können soll».

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Basel-Stadt erkennt zwischen diesen beiden Formulierungen eine Differenz, die zu beheben sei. Die im Konzeptteil definierte Ausrichtung des Flughafens bleibe unverändert gültig. Der Flughafen habe vorrangig den regionalen Bedürfnissen zu dienen. Seine Entwicklung müsse eigenständig erfolgen und von diesen Bedürfnissen her abgeleitet werden. Die drei Landesflughäfen sollten organisatorisch weiterhin unabhängig betrieben werden. Der EAP solle nicht die zusätzliche Funktion eines «Überlaufs» für Flugbewegungen anderer Flughäfen übernehmen; Probleme im Betrieb anderer Flughäfen seien keinesfalls durch eine Verkehrsverlagerung nach Basel zu lösen. Konkret seien die Festlegungen wie folgt zu ergänzen (Antrag): «... seine tri- bzw. binationale Funktion weiterhin erfüllen ..., wobei er sich auf den Europaluftverkehr und ergänzend auf regionale erforderliche Interkontinentalflüge ausrichten soll. ... Der Flughafen soll sich im Interesse ~~des Wirtschaftsstandortes Schweiz und~~ der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen.» Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt die Stossrichtung dieses Antrags.

In die gleiche Richtung, allerdings in verstärktem Mass, zielt auch der Antrag der GVF zur Änderung des SIL-Konzeptteils (evtl. der Zweckbestimmung im Objektblatt): Der Flughafen könne die Funktion als «Landesflughafen» nur teilweise und in den Schranken des Staatsvertrags wahrnehmen, weil Planung und Betrieb weitgehend unter französischer Hoheit liege. Als bi-/trinationaler, kontinentaler Flughafen ergänze er die Landesflughäfen im europäischen Luftverkehrssystem und sei auf sein regionales Einzugsgebiet auszurichten bzw. auf Kontinentalflüge in Europa zu begrenzen. Weitere

private Organisationen unterstützen diesen Antrag. Die Aussage zur regionalen Zweckbestimmung diene der funktionellen Abstufung gegenüber den andern Landesflughäfen (namentlich Zürich).

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Mit dem Objektblatt wird nicht die Absicht verfolgt, die im Konzeptteil festgelegten Grundsätze in Frage zu stellen, abzuändern oder gar stillschweigend aufzuheben. Das Objektblatt soll die konzeptionellen Vorgaben übernehmen und nach Bedarf präzisieren. In diesem Sinne ist auf die Anträge einzutreten, soweit dies zur Verbesserung der Verständlichkeit beiträgt:

«Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ein Landesflughafen. Als Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystems soll er seine trinationale Funktion weiterhin erfüllen und eine entsprechend leistungsfähige Infrastruktur bereitstellen. Er soll sich in erster Linie auf den Europaluftverkehr und die regional erforderlichen Interkontinentalflüge ausrichten. ... Der Flughafen soll sich im Interesse ~~des Wirtschaftsstandortes Schweiz und~~ der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. ...»

Mit dieser Präzisierung geht eine gewisse Abstufung zwischen der Funktion der drei Landesflughäfen einher, die jedoch bereits im Konzeptteil so vorgegeben ist. Auf die angestrebte Qualität des Bahnanschlusses (Fernverkehrsanschluss, Kapitel 5.13) hat dies keinen direkten Einfluss.

5.03 Priorität der Verkehrsarten

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Ausgehend von den Grundsätzen zu den Landesflughäfen im SIL-Konzeptteil legt das Objektblatt fest, dass der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr Priorität hat. Zu den weiteren Verkehrsarten, die auf dem Flughafen operieren, enthält es keine speziellen Aussagen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der Kanton Basel-Landschaft fordert eine ergänzende Festlegung, wonach der Flughafen auch der gewerbs- und nichtgewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung steht. Der Frachtverkehr sei ebenfalls in die Bestimmung zu integrieren. Diese Verkehrsarten seien für die Wirtschaft in der Region Basel von grosser Bedeutung. Demgegenüber ist die GVF der Meinung, dass Frachttransporte den gleichen Anforderungen wie der Linien- und Charterverkehr unterliegen und keine Sonderstellung geniessen.

Verschiedene Luftfahrtorganisationen setzen sich dafür ein, dass der allgemeinen Luftfahrt im Objektblatt die ihr zustehende Beachtung geschenkt wird. Sie fordern entweder, dass die Prioritätenregelung in den Festlegungen gestrichen (oder zumindest abgeschwächt) werde, oder dass explizit festgehalten werde, dass der Flughafen auch der gewerbs- und nichtgewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt offen steht. Die im Objektblatt enthaltene Prioritätenregelung sei nicht sachgerecht; den Touristen-Charterflügen Vorrang vor den Rettungs-, Staats- oder Geschäftsflügen einzuräumen, sei nicht sinnvoll. Die Priorität des Linien- und Charterverkehrs auf einem Landesflughafen verstehe sich von selbst, die Existenzberechtigung der allgemeinen Luftfahrt müsse hingegen im Objektblatt explizit erwähnt werden. Andernfalls könne daraus ihre Verdrängung abgeleitet werden.

In zwei Eingaben wird in diesem Zusammenhang auch die Bedeutung der fliegerischen Aus- und Weiterbildung speziell hervorgehoben. Der Standort in Basel sei für die Flugausbildung zu erhalten; für angehende Piloten sei die Flugerfahrung auf grossen, anspruchsvollen Flughäfen wichtig; qualitativ hochstehende Ausbildung dürfe gegenüber der Billigfliegerei nicht benachteiligt werden. Um diese Anforderung zu unterstreichen, sei die Zweckbestimmung zu ergänzen, indem der Flughafen «die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier-, Ausbildungs- und Frachtverkehr abdecken» soll.

Schliesslich wird in einer Eingabe verlangt, dass der Flughafen für aviatiknahe Industriebetriebe geeignete Flächen bereitstellen und zusammen mit den Schweizer Behörden günstige Rahmenbedingungen schaffen soll. Die Zweckbestimmung sei entsprechend zu ergänzen. Unter «Ausgangslage» sei zudem auf die Bedeutung der aviatiknahen Industrie, unter «rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit» auf den neuen «accord de méthode» (Zuständigkeit der Schweiz im Arbeits- und Steuerrecht) hinzuweisen.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Entsprechend den geltenden konzeptionellen Grundsätzen soll an der Priorität des flugplanmässigen Linien- und Charterverkehrs in der Zweckbestimmung festgehalten werden. Die anderen Verkehrsarten auf dem Flughafen werden dadurch nicht ausgeschlossen. Gemäss Nachfrageprognose wird der Linien- und Charterverkehr die bestehenden Kapazitäten des Flughafens in absehbarer Zeit nicht ausschöpfen, eine Verdrängung der allgemeinen Luftfahrt ist nicht zu erwarten (im Gegensatz zur Situation auf dem Flughafen Zürich). Zur besseren Verständlichkeit und um dem Anliegen der allgemeinen Luftfahrt entgegen zu kommen, wird die Zweckbestimmung jedoch wie folgt ergänzt:

«... Priorität hat der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr. Innerhalb der verfügbaren Kapazität steht der Flughafen auch andern Verkehrsarten offen. ...».

Einzelne Verkehrsarten sollen im Objektblatt nicht aufgeführt werden, eine weitergehende Regelung der Prioritäten ist allenfalls auf betrieblicher Stufe zu treffen. Dies gilt auch für die fliegerische Aus- und Weiterbildung, deren Bedeutung für die schweizerische Luftfahrt und deren Standort auf dem EAP unbestritten sind. Die Frachttransporte sind im Zusammenhang mit der nachfrageorientierten Entwicklung aufgeführt («... Er soll die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr abdecken, soweit die dazu notwendige Kapazität...»), zusätzliche Festlegungen erübrigen sich.

Die Bereitstellung von Industrieflächen am Flughafen ist nicht Gegenstand des SIL.

5.04 Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit Abstimmung mit kantonalen Richtplänen

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Der im Objektblatt definierte Entwicklungsspielraum für den Flughafen beruht auf dem SIL-Konzeptteil von 2000, der Luftfahrtpolitik des Bundes von 2004, dem Ergebnis der 2000/2001 geführten Variantendiskussion zum künftigen Flugbetrieb in Basel und den Lärmberechnungen zum Projekt ILS 33. Diese Grundlagen beruhen ihrerseits auf generellen Interessenabwägungen und sind politisch breit abgestützt. Es wird somit davon ausgegangen, dass das Objektblatt die Anforderungen der Nachhaltigkeit mit ihren drei Dimensionen Wirtschaft, Gesellschaft und Umwelt erfüllt. Eine zusätzliche Nachhaltigkeitsbeurteilung wurde dazu nicht durchgeführt.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Mit der Entwicklung des Flughafens, die durch die Festlegungen im Objektblatt ermöglicht und begrenzt wird, befasst sich die Mehrzahl der Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung. Sie stufen die dem Objektblatt hinterlegte Verkehrsleistung (147'000 Flugbewegungen pro Jahr) teilweise als langfristig ausreichend, teilweise als überrissen ein. Für letztere steht eine solche Verkehrszunahme im Widerspruch zur Nachhaltigkeit. Sie verlangen verschiedene Massnahmen zur Begrenzung dieses Wachstums (vgl. nachfolgende Kapitel).

Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen (SBFB) fordert, dass die postulierte nachfrageorientierte Entwicklung an die Bedingung zu knüpfen sei, dass sie mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang stehen muss (analog Objektblatt zum Flughafen Zürich). Weiter seien die Nachhaltigkeitsabwägungen zu revidieren; der Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung durch störende Überflüge während der Ruhe- und insbesondere der Nachtzeit sei Rechnung zu tragen. Der durch die Überflüge verursachte Fluglärm in den dicht besiedelten Gebieten im Süden des Flughafens sei mit der Nachhaltigkeit nicht vereinbar (insbesondere Aufwachreaktionen während der Ruhezeit). Gesundheitsschäden bei der betroffenen Bevölkerung führten zu hohen volkswirtschaftlichen Kosten, die Abwälzung gesundheitlicher Sonderlasten auf eine kleine Gruppe Betroffener unterhöhle die gesellschaftliche Solidarität. Mit der eingeschlagenen Strategie des unbegrenzten Wachstums verabschiede sich der Bund von einer aktiven, an der Nachhaltigkeit orientierten Steuerung der Flughafenentwicklung.

In verschiedenen anderen Eingaben wird die explizit nachfrageorientierte Entwicklung des Flughafens im Hinblick auf die angestrebte Siedlungsentwicklung abgelehnt. Planungssicherheit sei nicht einseitig dem EAP sondern auch den Gemeinden zu gewähren. Die Siedlungsentwicklung, wie sie im geltenden kantonalen Richtplan von Basel-Landschaft von 2010 festgelegt sei, dürfe wegen der Fluglärmbelastung nicht eingeschränkt werden. Lärmschutz, Sicherheit und Entwicklungsinteressen der Gemeinden hätten Vorrang vor den Entwicklungsinteressen des EAP; d. h. der Flugbetrieb und die Entwicklung des EAP hätten sich an den Interessen der Gemeinden zu orientieren und nicht umgekehrt. Weiter wird der regionalwirtschaftliche Nutzen des EAP angezweifelt, der im Verhältnis zur Lärmbelastung als zu hoch bewertet werde. Schliesslich seien die raumplanerischen Konsequenzen des vorgesehenen Verkehrswachstums zu klären (Entschädigungsforderungen wegen flugbedingter Wertverminderung von Grundstücken).

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Die Abwägung zwischen wirtschaftlichen Interessen, gesellschaftlichen Interessen und Interessen des Umweltschutzes sind letztlich immer stark politisch geprägt. Mit dem luftfahrtpolitischen Bericht und dem SIL-Konzeptteil hat der Bundesrat für Landesflughäfen eine Richtung vorgegeben, die im Objektblatt nun umzusetzen ist. Die vorliegenden Festlegungen, die den Entwicklungsspielraum des Flughafens definieren, beruhen auf Grundlagen, die umfassende Prozesse durchlaufen haben (Variantendiskussion, Projekt ILS 33). Soweit dies auf Sachplanstufe beurteilt werden kann, stehen sie nicht im Widerspruch zu den Grundsätzen der Nachhaltigkeit. Zudem steht die Ausschöpfung des festgelegten Entwicklungsspielraums immer unter dem Vorbehalt der Prüfung der Auswirkungen der konkreten Massnahmen in den nachfolgenden Verfahren.

Entsprechend dem Antrag des SFBF soll jedoch mit einer Ergänzung der Zweckbestimmung unterstrichen werden, dass die nachfrageorientierte Entwicklung die Grundsätze der Nachhaltigkeit berücksichtigen muss:

«... Der Flughafen soll sich im Interesse ~~des Wirtschaftsstandortes Schweiz~~ und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen. Er soll die Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier- und Frachtverkehr abdecken, soweit dies mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit vereinbar ist und die dazu notwendige Kapazität im Rahmen der nachfolgenden Bestimmungen bereitgestellt werden kann.»

Dies steht auch im Einklang mit der gleichzeitig vorgesehenen Ergänzung im SIL-Konzeptteil (vgl. Kapitel 4).

Die Abstimmung zwischen dem SIL-Objektblatt und den kantonalen Richtplänen ist sichergestellt. Der Richtplan des Kantons Basel-Landschaft vom 26. März 2009 nimmt Bezug auf die im LBK ausgewiesene Lärmbelastungskurve (Lärmberechnung zum Projekt ILS 33 von 2004), die auch Grundlage für die Festlegungen im Objektblatt bilden soll. In seiner Richtplanvorlage an den Landrat wies der Regierungsrat darauf hin, dass die Gebiete, in denen eine Entwicklung der Siedlung aufgrund der Lärmschutzbestimmungen nicht möglich ist, in der Richtplankarte bezeichnet sind. In der gegenwärtig laufenden Richtplanrevision soll nun eine entsprechende Siedlungsbegrenzungslinie in die Richtplankarte aufgenommen werden. Im Objektblatt wird unter «Stand der Planung und Koordination» darauf hingewiesen (neuer 5. Abschnitt):

«Der Kanton Basel-Landschaft stellt die raumplanerische Abstimmung zwischen der Entwicklung des Flugbetriebs und der Siedlung mit einer «Siedlungsbegrenzungslinie» im Richtplan sicher.»

Mit der Festlegung des Gebiets mit Lärmauswirkungen im Objektblatt resp. der Siedlungsbegrenzung im Richtplan ist keine eigentümergebundene Nutzungsbeschränkung oder Wertverminderung von Grundstücken verbunden. Solche können allenfalls bei der Umsetzung der Vorgaben in der Nutzungsplanung oder bei der Anwendung des LBK im Baubewilligungsverfahren geltend gemacht werden. Die Abschätzung möglicher Entschädigungsforderungen oder Abgeltungen wegen formeller Enteignung ist somit nicht Gegenstand des SIL- resp. Richtplan-Verfahrens.

5.05 Umweltverträglichkeit, Lärmschutz, Grenzwerte

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Im Bereich des Umweltschutzes beruhen die Festlegungen im Objektblatt auf den geltenden gesetzlichen Bestimmungen. Gegenstand ist in erster Linie die räumliche Abstimmung von Lärmschutz und Siedlungsentwicklung auf schweizerischem Territorium in Form des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» (vgl. Kapitel 5.7). Darüber hinaus verpflichtet das Umweltschutzgesetz die verantwortlichen Behörden und den Flughafen, die Umweltbelastung vorsorglich zu begrenzen. Das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip ist im Objektblatt unter den «Rahmenbedingungen zum Betrieb» festgehalten. Konkrete Massnahmen sind bei der Bewilligung von Projekten und bei der Umsetzung im Betrieb zu prüfen und zu treffen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der GVF und einzelne Gemeinden, der SBF, weitere Schutzorganisationen und Parteien sowie eine Vielzahl von Privatpersonen verlangen, dass für den Flughafen und den geplanten Bahnanschluss eine «strategische Umweltverträglichkeitsprüfung» (UVP) gemäss dem «Espoo-Übereinkommen» durchzuführen sei. Gegenstand dieser UVP seien insbesondere die Auswirkungen des im Objektblatt festgelegten Verkehrswachstums und des erwähnten Pistenausbaus im schweizerischen Gebiet. Als grenzübergreifende Planung unterliege das SIL-Objektblatt gemäss Definition des Espoo-Übereinkommens einer solchen UVP-Pflicht.

Der GVF macht zudem darauf aufmerksam, dass der Bundesrat damals beim Abschluss des Staatsvertrags 1949 das Ziel verfolgte, die Gemeinden in der Schweiz vor Lärm und anderen negativen Auswirkungen des Flugverkehrs zu schützen. Dieses Schutzziel sei nach wie vor gültig und im Objektblatt festzuhalten. Der Flughafen sei anzuweisen, Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu unterlassen, die die Entwicklungsfähigkeit der Kantone und Gemeinden in der Schweiz gefährden. Mit dem Ziel der Planbeständigkeit in der Richt- und Nutzungsplanung seien Massnahmen zu ergreifen, um sowohl Lärmgrenzwertüberschreitungen als auch die Beeinträchtigung des Wohnwerts durch Lärmbelastigungen unterhalb der Grenzwerte mittelfristig zu eliminieren. Eine übermässige Belastung durch Luftschadstoffe sei mittelfristig durch einen Massnahmenplan auszuschliessen.

Verschiedene Organisationen, Parteien und Privatpersonen erachten die Festlegungen zur vorsorglichen Begrenzung der Umweltbelastung als unzureichend. Bestehende Regelungen und Gebühren seien ohne nachweisbare Wirkung. Zur Bekämpfung der Emissionen an der Quelle seien konkrete Zielsetzungen, griffige Massnahmen und verbindliche Handlungsanweisungen festzulegen; die vorsorgliche Begrenzung der Umweltbelastung sei zu beziffern, so dass sie mess- und kontrollierbar werde. Vorgeschlagen werden diverse Massnahmen in verschiedenen Bereichen (Verbot lauter Flugzeuge, Reduktion der Betriebszeiten, Neugestaltung der An- und Abflugverfahren; vgl. auch nachfolgende Kapitel). Ein Mitwirkender möchte umgekehrt mit Lärmboni oder Landtaxenvergünstigungen einen Anreiz zur Verminderung der Umweltbelastung schaffen.

GVF und SBF schlagen vor, die Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung wie folgt zu ergänzen: «Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsfähig sind».

Die Gemeinde Reinach fordert eine Überwachung der Entwicklung der Lärmauswirkungen und die Definition flankierender Massnahmen, sofern an der geplanten Verkehrsentwicklung festgehalten wird.

VCS und WWF verlangen, dass ein Teil des Flugverkehrs mit Lenkungsmaßnahmen auf den Schienenfernverkehr verlagert werde. Eine nachfrageorientierte Entwicklung ohne solche Massnahmen widerspreche dem Vorsorgeprinzip im Umweltschutzrecht. Anstrengungen, Lärm- und Schadstoffemissionen an der Quelle zu begrenzen, würden durch den künftigen Mehrverkehr (über)kompensiert. Emissionsgebühren und Landetaxen verhinderten Flugbewegungen zu sensiblen Tageszeiten nicht, sie leisteten keinen Beitrag an die Umwelt- und Gesundheitskosten im Sinne der Kostenwahrheit. Diese Kostenwahrheit sei herzustellen.

Schliesslich fordern einzelne Gemeinden sowie verschiedene Organisationen, Parteien und Privatpersonen, dass die neuen wissenschaftlichen Erkenntnisse zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm (bzw. die dadurch notwendige Senkung der Immissionsgrenzwerte) im Objektblatt bzw. im Betriebskonzept des EAP berücksichtigt werden. Die Eidgenössische Kommission für Lärmbekämpfung habe festgestellt und es sei durch zahlreiche internationale Studien belegt, dass die geltenden Grenzwerte von 2001 zu hoch angesetzt seien. Zentrale Begriffe wie Gesundheit, Wohn- und Lebensqualität fehlten im Objektblatt.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Das Objektblatt schafft die planerischen Voraussetzungen für die angestrebte künftige Entwicklung des Flughafens und stimmt sie in den groben Zügen mit den umgebenden Nutzungen ab. Als übergeordnete Planung unterliegt das Objektblatt nicht der UVP-Pflicht. Diese Pflicht besteht erst bei konkreten Projekten, die ein Bewilligungsverfahren zu durchlaufen haben. Die Espoo-Konvention («Übereinkommen über die UVP im grenzüberschreitenden Rahmen») bezieht sich auf Projekte mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen, die einem innerstaatlichen UVP-Verfahren unterliegen. Die Art der Projekte ist in der Konvention definiert (u. a. Bau von Eisenbahn-Fernstrecken oder Flugplätzen mit einer Pistenlänge von mindestens 2100 m). Die Umweltverträglichkeit der Ausbauprojekte, die im Objektblatt als Option aufgeführt sind, wird somit gegebenenfalls erst zum Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung gemäss den Bestimmungen der Espoo-Konvention zu prüfen sein.

Mit der Festlegung des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» und dem Hinweis auf das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip nimmt das Objektblatt auch den damaligen Schutzgedanken beim Abschluss des Staatsvertrags sinngemäss auf. Ausserhalb des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» ist die Entwicklungsfähigkeit der Gemeinden in keiner Weise beschränkt. Weiter sollen bestehende gesetzliche Bestimmungen und andere übergeordnete Vorgaben im Objektblatt nur mit grosser Zurückhaltung wiederholt werden. Das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip ist beim Betrieb des Flughafens auch unabhängig von den Festlegungen im Objektblatt anzuwenden. Mit der vorgesehenen Festlegung wird in diesem Sinne kein Mehrwert geschaffen, dem Vorsorgeprinzip aber Nachdruck verschafft. Die Festlegung konkreter Massnahmen (wie z. B. die Ausgestaltung des Gebührensystems) und deren Umsetzung bleibt Gegenstand nachfolgender Verfahren.

Dass technische Entwicklungen laufend geprüft und umgesetzt werden, sobald sie anwendungsreif sind, versteht sich angesichts der Erwartungen in der Flughafenregion von selbst. Als Zeichen der zu unternehmenden Anstrengungen für den Immissionsschutz sollen die Festlegungen (Rahmenbedingungen zum Betrieb, 2. Abschnitt) dennoch wie beantragt präzisiert werden:

«... Namentlich sollen einerseits die Lärm- und Schadstoff-Emissionen an der Quelle begrenzt werden, indem die Verkehrs- und Betriebsabläufe optimiert, ~~die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausge-~~

schöpft und bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt werden, infrastruktureseitig sollen die Möglichkeiten technischer Fortschritte konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.»

Der EAP hat bis heute auf eine regelmässige Überwachung der Lärmentwicklung verzichtet. Bei verschiedenen andern Flughäfen (z. B. Zürich, Bern-Belp) wird eine solche Überwachung bereits praktiziert. Der entsprechende Auftrag ist im jeweiligen Objektblatt festgehalten. Dieses Vorgehen ist auch beim Flughafen Basel-Mulhouse zweckmässig. Die Festlegungen zum «Gebiet mit Lärmauswirkungen» werden wie folgt ergänzt:

«Die vom Flugbetrieb verursachte Lärmbelastung ist auf der Basis der effektiven Flugbewegungen mindestens alle drei Jahre auszuweisen. Die im LBK festgehaltene zulässige Lärmbelastung über dem schweizerischen Gebiet ist einzuhalten. Der Tag- und der Nachtbetrieb sind separat zu beurteilen. Allfällige Überschreitungen der im LBK festgehaltenen Lärmbelastung sind zu begründen und es sind Massnahmen zu prüfen, um sie künftig zu vermeiden.»

Mit dieser Festlegung wird dem Antrag der Gemeinde Reinach stattgegeben. Den andern Forderungen nach Massnahmen zur verbindlicheren Begrenzung der Lärmbelastung wird damit ebenfalls entgegen gekommen. Der Erläuterungstext wird entsprechend ergänzt:

«Der Lärnmachweis, der mindestens alle drei Jahre zu erbringen ist, obliegt dem EAP. Er beruht auf einer Lärmberechnung nach der in der LSV festgelegten Methode. Der EAP informiert das BAZL jeweils über die Ergebnisse; das BAZL setzt das BAFU als weitere interessierte Bundesstelle sowie die betroffenen Kantone in Kenntnis. Die weiteren Modalitäten zum Lärnmachweis werden zwischen dem EAP und dem BAZL geregelt.»

Unter «Stand der Planung und Koordination» wird ein entsprechender Hinweis eingefügt (neuer 6. Abschnitt):

«Für die Überwachung der Lärmentwicklung wird vom Flughafenhalter neu ein periodischer Nachweis der effektiven Lärmbelastung verlangt.»

Die Umlenkung des Luftverkehrs auf die Schiene oder die Einführung der Kostenwahrheit im Luftverkehr sind Anliegen, welche die allgemeine Verkehrs- bzw. Luftfahrtpolitik betreffen. Sie können nicht im Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse abgehandelt werden. Ebenso müssen die Festlegungen im Objektblatt auf die geltenden Lärmgrenzwerte abgestellt werden. Sollten die Grenzwerte aufgrund von wissenschaftlichen Erkenntnissen zur Gesundheitsschädigung neu definiert werden, würde das Objektblatt entsprechend anzupassen sein («Gebiet mit Lärmauswirkungen»).

5.06 Flugbetrieb, Pistenbenützung, Verkehrsleistung

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das Objektblatt weist unter der Ausgangslage auf die Vereinbarung zwischen den schweizerischen und französischen Zivilluftfahrtbehörden von 2006 hin. Darin sind die Bedingungen für die Pistenbenützung nach der Einführung des Instrumenten-Landesystems auf der Piste 33 – und die damit verbundenen Anflüge über der Schweiz – festgehalten. In den Festlegungen ist diese Vereinbarung ebenfalls aufgeführt. Damit wird sie als behördenverbindliche Vorgabe bestätigt.

Weitere Vorgaben zur Pistenbenützung und zu den Flugrouten sind im Objektblatt nicht enthalten. Zusammen mit der jährlichen Flugbewegungszahl und der Zusammensetzung der Flotte dienen diese Faktoren als Grundlage für die Lärmberechnung.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Verschiedene Eingaben befassen sich mit der Vereinbarung zur Pistenbenützung 2006. Die Rechtsgültigkeit dieser Vereinbarung sei aufgrund einer UVP und einer Risikoanalyse zu überprüfen, gegebenenfalls anzupassen und einer öffentlichen Vernehmlassung zu unterbreiten. Im Verfahren zum ILS 33 sei keine umfassende UVP nach Espoo-Konvention durchgeführt worden, durch die vermehrten Südanflüge habe das ILS 33 eine massive Mehrbelastung in der Schweiz verursacht. Der GVF erachtet diese Vereinbarung als ungeeignet für den Schutz der Gemeinden und fordert, sie aus den Festlegungen im Objektblatt zu streichen. Zahlreiche Private beantragen, die Bedingungen für den Südanflug zu verschärfen (Mindestwindgeschwindigkeit von 5 auf 10 Knoten erhöhen). Andere verlangen, den Anteil der Südlandungen auf 6 % zu begrenzen.

Ausgehend vom Bundesgerichtsurteil zum Betriebsreglement Flughafen Zürich fordert der SBF, den EAP zu verpflichten, im Südanflugkorridor Schallschutzmassnahmen zu installieren. Damit sollen Aufwachreaktionen wegen Fluglärm in der ersten Morgenstunde von 06 bis 07 Uhr verhindert werden.

Verschiedene Organisationen fordern die Plafonierung der Flugbewegungen (auf dem heutigen Stand; bei 100'000 Bewegungen) oder eine Wachstumsbegrenzung auf jährlich 1 % (gemessen ab 2004).

Schliesslich beantragen zahlreiche Organisationen und Private, anstelle der Direktstarts nach Süden das sogenannte Lärm-S wieder einzuführen (Startroute mit Rechts- und Linkskurve). Damit sei der Korridor, der bereits durch die Südanflüge belastet sei, zu entlasten. Andere weisen in diesem Zusammenhang auf die Vereinbarung von 1998 hin, mit der die Zahl der Direktstarts nach Süden auf 8 Flüge pro Tag begrenzt werden sollte. Frankreich hat diese Vereinbarung nicht unterzeichnet. Um dieser Vereinbarung mehr Gewicht zu verleihen, sei sie im Objektblatt unter den Festlegungen aufzuführen.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Aus Sicht des Bundes besteht derzeit kein Anlass, die Vereinbarung zur Pistenbenützung von 2006 in Frage zu stellen. Mit den Bestimmungen zu den Anflügen über der Schweiz bleibt sie eine wichtige Vorgabe für den Flugbetrieb. Künftige Anpassungen der Vereinbarung sollen jedoch nicht erschwert oder ausgeschlossen werden. Die Festlegung im Objektblatt ist gerechtfertigt, soll aber neutral formuliert werden:

«Die Benützung des ILS auf der Piste 33 und damit verbunden die Abwicklung der Südanflüge über dem schweizerischen Gebiet ~~richten sich nach der Vereinbarung vom 10. Februar 2006~~ werden zwischen den französischen und schweizerischen Zivilluftfahrtbehörden geregelt.»

Demgegenüber ist der Vereinbarung über die Direktstarts bisher keine Rechtskraft erwachsen. Für die Starts nach Süden stehen mit den Direktstarts und dem «Lärm-S» zwei Routen zur Verfügung, die je nach betrieblicher Situation genutzt werden können (Separation der Flugzeuge nach Geschwindigkeit und Steigleistung). Von den jährlich 3'500 – 4'000 Südstarts werden ca. 40 % direkt

geführt. Diese betriebliche Flexibilität mit beiden Starttrouten soll erhalten bleiben; eine zahlenmässige Eingrenzung der Direktstarts im Objektblatt ist nicht sinnvoll.

Auf eine verbindliche Plafonierung der Flugbewegungszahlen wird verzichtet. Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» definiert die Grenzen der künftigen Entwicklung des Flugbetriebs hinreichend. Für die raumplanerische Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung ist es zweckmässiger als eine Bewegungszahlbeschränkung.

Schallschutzmassnahmen, die das geltende Lärmschutzrecht nicht vorsieht, können nicht im SIL festgelegt werden. Solche Massnahmen müssten über einen Gerichtsentscheid erwirkt werden.

5.07 Gebiet mit Lärmauswirkungen, Lärmbelastungskataster (LBK)

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das im Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmauswirkungen» begrenzt die Entwicklung des Flugbetriebs über dem schweizerischen Gebiet. Es entspricht der Lärmbelastung, die im LBK von 2009 festgehalten ist und beruht auf den Lärmberechnungen zum Projekt ILS 33 von 2004. Der Vergleich der Annahmen zur Lärmberechnung mit der Nachfrageprognose von 2005 und den Verkehrsdaten von 2006 hat bestätigt, dass diese Berechnungen nach wie vor plausibel sind und eine zweckmässige Grundlage für das Objektblatt darstellen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der GVF und weitere Gemeinden, verschiedene Organisationen und zahlreiche Private fordern eine Neuberechnung des LBK für den aktuellen und künftigen Luftverkehr. Die der Lärmberechnung zu Grunde liegenden Annahmen seien veraltet und falsch. Die Berechnung habe die Veränderungen im Betrieb der letzten Jahre zu berücksichtigen. Sie sei insbesondere auf die realen Pistenbenützungquoten abzustellen und habe dem Trend zu grösseren Flugzeugen Rechnung zu tragen. Konkret wird bemängelt, dass der LBK im Vergleich zum effektiven Betrieb von zu vielen Starts nach Westen (22 % statt 6 %) und zu wenigen Starts nach Süden (65 % statt 75 – 80 %) sowie von einer veralteten Flottenzusammensetzung ausgehe. Nach der Neuberechnung des LBK sei das Objektblatt entsprechend zu überarbeiten. Falls sich die Lärmsituation über dem schweizerischen Gebiet im Vergleich zum LBK verschlechtere, seien betriebliche Massnahmen zur Lärmverminderung zu treffen.

Der GVF verlangt zudem, dass das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» ganz aus den Festlegungen zu streichen sei, weil der Flughafen als Verursacher des Lärms im Objektblatt nur ungenügend dargestellt sei.

Der Kanton Solothurn beantragt, das SIL-Potential von jährlich 147'000 Flugbewegungen aus der Variantendiskussion 2000/2001 hinsichtlich einer Reduktion zu überprüfen und einen entsprechenden Auftrag ins Objektblatt aufzunehmen.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Die der Lärmberechnung hinterlegten Verkehrsdaten entsprechen nicht in allen Belangen dem bestehenden Betrieb. Diese Rüge der Antragsteller ist unbestritten. Es darf jedoch davon ausgegangen werden, dass die festgestellten Abweichungen in der Pistenbenützung und der Flottenzusammensetzung keinen relevanten Einfluss auf die Lärmkurven haben. Der Charakter der Lärmkurve ist weit-

gehend durch die Grossflugzeuge bestimmt. Die Lärmkurve über dem schweizerischen Gebiet im Besonderen ist durch den Betrieb in der ersten Nachtstunde (22 – 23 Uhr) geprägt. Vor diesem Hintergrund ist das im Objektblatt festgelegte «Gebiet mit Lärmauswirkungen» zweckmässig, es erfüllt die Anforderungen an eine langfristige Begrenzung der Flughafenentwicklung. Die Siedlungsentwicklung soll sich an dieser Begrenzung orientieren (vgl. Kapitel 5.4).

Zudem bleibt es ein zentrales Anliegen des Bundes, die Festlegungen im SIL auf die gleichen Annahmen abzustützen, wie Frankreich seinen «plan d'exposition au bruit (PEB)».

Zur Kontrolle, ob die zulässige, im LBK festgehaltene Lärmbelastung eingehalten ist, hat der EAP neu mindestens alle drei Jahre die aktuelle Lärmbelastung auf der Basis der effektiven Flugbewegungen nachzuweisen (vgl. Kapitel 5.5). Bei diesem Nachweis sind der Tag- und der Nachtbetrieb separat zu beurteilen.

Die Plausibilität der Annahmen zur Lärmberechnung wurde bereits überprüft. Die Nachfrageprognose von 2005 (2030: ca. 113'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr) hat das der Lärmberechnung hinterlegte SIL-Potential von jährlich 147'000 Flugbewegungen in den wesentlichen Zügen bestätigt. Eine erneute Überprüfung der Nachfrageprognose drängt sich im Hinblick auf die Genehmigung des Objektblatts für den Flughafen Basel-Mulhouse nicht auf. Eine Überarbeitung auf gesamtschweizerischer Ebene als Grundlage für die Revision des SIL-Konzeptteils ist damit nicht ausgeschlossen.

5.08 Nachtflugsperrre

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das Objektblatt enthält zu den Betriebszeiten keine Aussagen. Derzeit gilt für Starts eine Nachtflugsperrre von 00 – 06 Uhr, für Landungen von 23 – 05 Uhr. Für laute Flugzeuge und die allgemeine Luftfahrt dauert die Sperrre von 22 – 06 Uhr.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der GVF beantragt eine Nachtflugsperrre von 22 – 07 Uhr; die Benützung des schweizerischen Luftraums sei in dieser Zeit unter Vorbehalt der notwendigen Ausnahmen (Notfälle, Rettung, ausserordentliche Wetterlagen, besondere Veranstaltungen) grundsätzlich auszuschliessen. Die Mehrzahl der Organisationen, Parteien und Privaten beantragt eine Nachtflugsperrre zwischen 23 – 06 Uhr, analog derjenigen des Flughafens Zürich, ebenfalls unter Vorbehalt von Ausnahmen für Flüge im öffentlichen Interesse und mindestens für den Überflug von schweizerischem Gebiet. Im Objektblatt seien diese Zeiten festzusetzen (als Handlungsanweisung für die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des EAP).

Fluglärm während den Schlaf- und Ruhezeiten im dicht besiedelten Gebiet im Süden des Flughafens sei nicht mit dem Grundsatz vereinbar, wonach gesundheitsschädigende Einwirkungen zu vermeiden sind. Die minimale Nachtflugsperrre von 5 Stunden reiche für die Erholung nicht aus. Insbesondere die Lärmereignisse in der Morgenstunde (Frachtflüge) führten zu unerwünschten Aufwachreaktionen. Die geltenden Landetaxen erfüllten die angestrebte Lenkungswirkung nicht. Die Angleichung der Nachtflugsperrzeiten an diejenigen in Zürich könne verhindern, dass der EAP als Überlaufgefäss für den dort unerwünschten Nachtlärm dient.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Generell gilt es bei den Betriebszeiten zwischen wirtschaftlichem Nutzen und den Auswirkungen auf die Umgebung abzuwägen. Die bestehende Nachtflugregelung des Flughafens Basel-Mulhouse entspricht derjenigen des Flughafens Genf und steht damit im Einklang mit der Nachtflugordnung, wie sie in der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt verankert ist (VIL, Art. 39ff). Bei der Einführung dieser Nachtflugregelung (bzw. bei der Inkraftsetzung der Nachtflugordnung in der VIL) fand bereits eine erste Interessenabwägung statt.

Der Flughafen ist einerseits auf die geltenden Betriebszeiten angewiesen, damit die ansässigen Fluggesellschaften ihr Geschäft wirtschaftlich betreiben können (Direktverbindungen im Europaluftverkehr mit einer Mindestzahl an Rotationen pro Tag). Dies im Unterschied zu Zürich, wo der Flugbetrieb hauptsächlich auf den Umsteigeverkehr ausgerichtet ist (Hubbetrieb mit möglichst hohen Start- und Landekapazitäten in den Umsteigezeiten bzw. Wellen). Andererseits ist das in Basel betriebene Frachtgeschäft auf Start- und Landemöglichkeiten in den Randstunden angewiesen. Nach der Zweckbestimmung des Flughafens sollen diese Funktionen aufrecht erhalten bleiben (vgl. Kapitel 5.2). Eine Ausdehnung der Nachtflugsperrre, wie sie beantragt wird, steht diesem Ziel entgegen.

Zudem wird der Verkehr in der dritten Nachtstunde (05 – 06 Uhr) in der Regel von Norden her abgewickelt. Der Süden wird nur ausnahmsweise tangiert (in den letzten Jahren durchschnittlich weniger als 20 Bewegungen pro Jahr). Darüber hinaus kommt das umweltrechtliche Vorsorgeprinzip zur Verminderung der Lärmimmissionen zur Anwendung, so wie es auch im Objektblatt zitiert ist (vgl. Kapitel 5.5).

Aus diesen Überlegungen wird auf die Festlegung von Nachtflugsperrzeiten im Objektblatt verzichtet. Deren Ausdehnung zu einem späteren Zeitpunkt bleibt damit nicht grundsätzlich ausgeschlossen.

5.09 Flugrouten

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

An- und Abflugrouten sind im Objektblatt nicht festgelegt. Sie dienen einzig als Grundlage für die Lärmberechnung.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der SFBF beantragt, im Objektblatt Standardabflugrouten festzulegen, die auf einem satellitengestützten Navigationsstandard basieren und die erlauben, Flugzeuge mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten und Steigleistungen zu separieren. Dabei seien dicht besiedelte Räume zu meiden. Als Massnahmen für die Lärmbekämpfung beim Anflug seien der auch auf andern Flughäfen angewandte «continuous descent approach (CDA)» und das «kanalisierte Vectoring» festzulegen.

Die verbindliche Festlegung von Flugrouten wird auch in andern Eingaben verlangt. Damit seien klare Leitplanken für die Genehmigung neuer Flugrouten im schweizerischen Luftraum zu setzen (Planungssicherheit).

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Die bestehenden An- und Abflugrouten sind, dort wo sie für die Raumplanung relevant sind, als Berechnungsfaktor des «Gebiets mit Lärmauswirkungen» verankert (vgl. Kapitel 5.7). Darüber hinaus ist die Festlegung von Flugrouten im Objektblatt nicht stufengerecht. Allfällige Änderungen bestehender Flugrouten unterliegen den bis anhin üblichen Verfahren. Dabei sind vorsorgliche Massnahmen zur Lärmbekämpfung zu ergreifen, sobald sie anwendungsreif sind (vgl. Kapitel 5.5).

5.10 Risikoanalyse

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das Objektblatt macht keine Aussagen zu einer Risikoanalyse bezüglich Flugzeugabstürzen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Die Mehrheit der Antragsteller verlangt, dass die bestehende Risikoanalyse von 2001 aufgrund der neuen Verkehrssituation (vermehrte Südanflüge nach Inbetriebnahme des ILS 33 und nach Inkrafttreten der Vereinbarung 2006) neu zu erstellen sei. Diese Analyse sei nach Espoo-Konvention notwendig.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Das Objektblatt unterliegt nicht der Espoo-Konvention. Grundsätzlich werden Ausbauprojekte erst zum Zeitpunkt einer allfälligen Realisierung zu prüfen sein (vgl. Kapitel 5.5). Dies gilt sowohl für die Umweltverträglichkeit als auch für das Absturzrisiko. Das Objektblatt kann unabhängig von einer solchen Risikoanalyse verabschiedet werden.

Ob der durch das ILS 33 verursachte Mehrverkehr im Süden des Flughafens eine Überarbeitung der Risikoanalyse von 2001 nötig gemacht hätte, ist im Rahmen des Objektblatts nicht zu beurteilen. Überdies wäre nicht zu erwarten, dass das Ergebnis einer solchen Analyse zu einer grundlegenden Neuausrichtung des Flughafenbetriebs führen und eine Anpassung des Objektblatts erforderlich machen würde.

5.11 Hindernisbegrenzung

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» entspricht dem Umriss der Sicherheitszonen, wie sie im Sicherheitszonenplan von 1989 festgelegt sind. Dieser Sicherheitszonenplan wurde 2005 im Zusammenhang mit der Einführung des ILS 33 überprüft. Nicht abgebildet sind darin die «Horizontalebene» und die «konische Fläche» (kreisförmige Hindernisbegrenzungsflächen mit Radius von 4 bzw. 6 km ab Flughafen-Referenzpunkt), die schweizerisches Territorium in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt überstreichen.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Die Gemeinde Riehen sieht ihren Handlungsspielraum in der Richt- und Nutzungsplanung durch die Höhenbeschränkung eingeschränkt und verlangt eine Wiedererwägung zum «Gebiet mit Hindernis-

begrenzung» bzw. den dahinter liegenden Sicherheitszonen. Die Gemeinde Bettingen erwartet im bezeichneten Abflugkorridor eine garantierte Mindestüberflughöhe.

Der GVF verlangt materielle Einigungsgespräche mit den Gemeinden im Perimeter des Sicherheitszonenplans.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Der bestehende Sicherheitszonenplan von 1989 bildet die nach den internationalen Normen (ICAO Annex 14) erforderlichen Hindernisbegrenzungsflächen nicht vollständig ab. Er sollte überprüft und ergänzt werden. Nach LFG Art. 42 und 43 ist das BAZL dafür zuständig; das Verfahren richtet sich nach den Bestimmungen der VIL (Art. 71 – 73). Als Grundlage für eine solche Anpassung ist der Hindernisbegrenzungsflächen-Plan heranzuziehen, der von der zuständigen französischen Behörden erstellt und nachgeführt wird.

Das Objektblatt wird mit einem entsprechenden Auftrag ergänzt (Festlegungen, neuer zweiter Absatz als Zwischenergebnis):

«Der Sicherheitszonenplan ist anhand des aktuellen Hindernisbegrenzungsflächen-Plans der zuständigen französischen Behörden zu überprüfen und nach Bedarf anzupassen.»

In der Anlagekarte wird der Umriss von Horizontalebene und konischer Fläche, soweit das schweizerische Territorium betroffen ist, ebenfalls als Zwischenergebnis festgelegt. Im Kapitel zum Stand der Planung und Koordination wird der Text wie folgt ergänzt:

«Das «Gebiet mit Hindernisbegrenzung» beruht auf dem geltenden Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan dient der Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen. Er soll überprüft und bei Bedarf angepasst werden.»

In den Erläuterungen wird der Text wie folgt ergänzt (neuer dritter Absatz):

«Eine erneute Überprüfung des Sicherheitszonenplans anhand der aktuell ausgewiesenen Hindernisbegrenzungsflächen ist angezeigt. Insbesondere sind die Horizontalebene und die konische Fläche zu berücksichtigen. Deren Umriss ist in der Anlagekarte als Zwischenergebnis dargestellt. Das BAZL trifft zusammen mit dem Flughafenhalter und den zuständigen französischen Behörden die dazu notwendigen Vorkehrungen.»

Falls der Sicherheitszonenplan angepasst und neu aufgelegt werden sollte, werden die betroffenen Kantone und Gemeinden vor der Auflage über dessen Inhalt und dessen Auswirkungen auf die Nutzungsplanung und Baubewilligung zu informieren sein. Der Spielraum für allfällige Abweichungen von den geltenden Normen wird einzig nach Kriterien der Sicherheit ausgelotet werden können.

5.12 Pistenausbau, Parallelpiste

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Das Objektblatt beruht auf dem bestehenden Pistensystem. Ausbauten werden darin nicht festgelegt. Auf Stufe einer «Vororientierung» soll lediglich festgelegt werden, dass ein Ausbau des Pistensystems, wie er im Staatsvertrag erwähnt und in der langfristigen Planung von Frankreich enthalten ist, eine Überprüfung, allenfalls Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen voraussetzen würde. Im Kapitel «Stand der Planung und Koordination» wird darauf hingewiesen, dass ein solcher Ausbau den Bau einer dritten Piste (Parallelpiste 15-33) umfasst. Damit soll die Abstimmung zwischen den

langfristigen Planungen der Schweiz (SIL) und Frankreichs («Plan d'exposition au bruit (PEB)» von 2004, «Horizon à long terme») gewährleistet werden.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn erachten die Begrenzung der langfristigen Entwicklung des Flughafens auf der Basis von jährlich 147'000 Flugbewegungen gemäss Nachfrageprognose als ausreichend. Kantonale und kommunale Nutzungsplanungen richteten sich nach dieser Vorgabe; der Richtplan des Kantons Basel-Landschaft sehe eine entsprechende Siedlungsbegrenzung vor. Ein Ausbau des Pistensystems festzulegen, der über den Zeithorizont des Objektblatts von rund 20 Jahren hinaus geht, sei nicht gerechtfertigt und unangebracht. Für die Parallelpiste bestehe längerfristig kein Bedarf; die gegebene Pistenkapazität werde ausreichen, um die erwarteten Verkehrsmengen abzuwickeln. Alle drei Kantone beantragen, die im Objektblatt enthaltene Vororientierung zum Pistenausbau ersatzlos zu streichen.

Der GVF erachtet den französischen PEB als nicht mehr aktuell und als Grundlage für das Objektblatt als ungeeignet. Die Realisierung der darin enthaltenen Parallelpiste sei für die nächsten 25 Jahre auszuschliessen. Als Alternative schlägt der GVF die Prüfung einer Pistenverlängerung gegen Norden mit einer Verschiebung des Abdrehpunkts bei den Südstarts vor.

Andere Gemeinden sowie zahlreiche Organisationen, Parteien und Private beantragen ebenfalls, auf die Vororientierung zum Ausbau des Pistensystems zu verzichten resp. den Bau einer Parallelpiste auszuschliessen. Diese Festlegung schaffe die Voraussetzung, dass die von Frankreich favorisierte Parallelpiste selbst im Planungshorizont des SIL erstellt werden könne; mit dem Vorbehalt der Anpassung des Gebiets mit Lärmbelastung werde vorweggenommen, dass die Schweiz eine solche im Bedarfsfall ermöglichen würde. Dies verstosse gegen den Grundsatz der Planungssicherheit. Zudem sei zu befürchten, dass bei einer einfachen Anpassung des Objektblatts die demokratischen Rechte der Bevölkerung nicht gewährleistet würden.

Der SBFB und Weitere schlagen vor, die Verlängerung der Ost-West-Piste als Alternative zur Parallelpiste zu prüfen (durch unabhängige Experten). Der Mindestanteil der Starts auf dieser Piste sei verbindlich festzulegen. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auch auf einen Regierungsratsbeschluss in Basel-Landschaft von 1999 zu einem Investitionsbeitrag für die Verlängerung der Piste 26.

Der SBFB und Weitere schlagen auch vor, die Verlegung des Flughafens um 15 bis 20 km nach Norden als strategische Option zu prüfen. Mit einer solchen Verlegung könnte die Region vom Fluglärm entlastet und Zahl der von Absturzrisiko betroffenen Personen drastisch gesenkt werden.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Die Schweiz ist verpflichtet, ihre langfristige Planung mit derjenigen Frankreichs zu koordinieren. Der PEB von 2004 darf deshalb im Objektblatt nicht unerwähnt bleiben. Der bestehende Hinweis auf den von Frankreich langfristig vorgesehen Ausbau des Pistensystems unter «Stand der Planung und Koordination» und in den «Erläuterungen» genügt jedoch im Hinblick auf diese Abstimmung. Auf die zusätzliche Festlegung einer Vororientierung kann im Sinne des Antrags der Kantone und der weiteren Antragsteller verzichtet werden:

~~«Ein Ausbau des Pistensystems, wie er im Staatsvertrag erwähnt und in der langfristigen Planung von Frankreich enthalten ist, setzt eine Überprüfung, allenfalls Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen voraus.»~~

Im Objektblatt verbleibt somit unter Stand der Planung und Koordination folgender Text:

«... gemäss dem französischen «Plan d'exposition au bruit (PEB)» von 2004. Dieser PEB enthält darüber hinaus einen «Horizon à long terme», der auf einem System mit einer dritten Piste (Parallelpiste 15-33) basiert. Als Voraussetzung für die Realisierung einer solchen Parallelpiste müsste auf schweizerischer Seite eine neue Lärmberechnung durchgeführt und das vorliegende Objektblatt entsprechend angepasst werden.»

In den Erläuterungen verbleibt folgender Text:

«... Der PEB enthält darüber hinaus einen «Horizon à long terme», der auf einem System mit einer dritten Piste (Parallelpiste 15-33) und einer jährlichen Bewegungszahl von 149'000 basiert. Diese Parallelpiste ist auch im Anhang III zum Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich («Arbeiten des ersten Ausbaues, Bau-beschrieb und Kostenvoranschlag») erwähnt.»

Weil das Objektblatt – und damit langfristig auch der Betrieb – auf das Ergebnis der Variantendiskussion 2000/2001 («Szenario 3B+») abgestützt werden soll, stehen auch die anderen vorgeschlagenen Veränderungen am Pistensystem (Verlängerung Ost-West-Piste, Verlängerung Piste 15 gegen Norden) oder gar die Verlegung des gesamten Flughafens um 15 bis 20 km nach Norden derzeit nicht zur Diskussion. Die gemäss Nachfrageprognose erwartete Verkehrsentwicklung kann auf dem bestehenden Pistensystem aufgenommen werden. Die Raumsicherung für Ausbauten am Pistensystem ist im Übrigen nicht Gegenstand des Objektblatts.

5.13 Landseitiger Verkehrsanschluss, Bahnanschluss

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Mit den vorgeschlagenen Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss wird die Vorgabe aus dem SIL-Konzeptteil von 2000, wonach der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen sei, präzisiert. Aufgenommen wird auch der im Konzeptteil festgelegte Grundsatz, wonach «die Landesflughäfen untereinander zusammenarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung nutzen sollen».

Die Festlegungen bringen weiter zum Ausdruck, dass der EAP seiner Funktion als Landesflughafen langfristig nur gerecht werden kann, wenn dieser Schienenanschluss langfristig auch Fernverkehrsverbindungen ermöglicht. Im Vordergrund steht der direkte Anschluss von wichtigen Zentren der Schweiz, insbesondere von Zürich. Kurz- bis mittelfristige Lösungen für den Bahnanschluss sollen so ausgestaltet werden, dass die Möglichkeit solcher Direktanschlüsse nicht verbaut wird.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Solothurn unterstützen die Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr. Sie begrüssen die Verlagerung des landseitigen Zubringerverkehrs auf die Schiene und die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens. Allerdings sei nicht die Anbindung ans schweizerische Fernverkehrsnetz (als Voraussetzung für eine verstärkte Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen) in den Vordergrund zu stellen. Diese laufe der Funktion des Flugha-

fens entgegen, primär die Bedürfnisse der Grossagglomeration Basel abzudecken. Im Sinne der regionalen Funktion des EAP sei dessen Einbindung ins Regionalverkehrssystem wichtiger als direkte Verbindungen z. B. nach Zürich. Vorgabe für das Objektblatt müsse die Aussage im SIL-Konzeptteil sein, wonach vor allem «genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen» wichtig sind. Dass planerische und bauliche Optionen offen gehalten werden, damit an einem künftigen Flughafenbahnhof auch Fernverkehrszüge halten können, wird grundsätzlich unterstützt.

Konkret seien die Festlegungen wie folgt anzupassen (Antrag): ~~«Langfristig ist ein direkter Anschluss ans schweizerische Fernverkehrsnetz anzustreben. Mit einem solchen Anschluss sollen die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden. Ein Bahnanschluss soll insbesondere zur besseren Aufgabenteilung ...»~~ und ~~«... auszugestalten, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse ...»~~. In den Erläuterungen sei der Text wie folgt anzupassen: «... Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig auch ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz wichtig. ~~Priorität hat die direkte Verbindung mit dem Flughafen Zürich.~~ Ein solcher Anschluss steigert die Attraktivität des Flughafens, ~~und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf.~~ ~~Zusätzlich~~ entlastet er das Strassennetz und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens. ~~Ein Schienenanschluss des Flughafens, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt, würde der Funktion des Flughafens Basel-Mulhouse als Landesflughafen langfristig nicht gerecht.»~~

Der GVF verlangt, dass der Flughafen optimal mit den landseitigen (insbesondere den öffentlichen) Verkehrsträgern zu verknüpfen sei, der Anschluss ans Fernverkehrsnetz sei jedoch zu streichen. Die Verknüpfung mit andern Flughäfen dürfe nicht zu Mehrverkehr und Einschränkungen der Nachtruhe führen. Der Bahnanschluss sei auf den regionalen Nahverkehr zu beschränken.

Die Mehrzahl der andern Verbände, Parteien und Privaten beantragen ebenfalls, auf den Bahnanschluss – insbesondere für Fernverkehrszüge – zu verzichten. Ohne gleichzeitige Begrenzung der Flugbewegungen oder Ausdehnung der Nachtflugsperre führe ein solcher Anschluss zu einer unerwünschten Attraktivitätssteigerung des Flughafens. Als Folge der Entlastung anderer Flughäfen (namentlich Zürich) sei mit Mehrverkehr zu rechnen. Weiter laufe ein solcher Anschluss der Verlagerungspolitik von der Luft auf die Schiene entgegen: Die effiziente Anreise zum Flughafen verkürze die Gesamtreisezeit, was die Konkurrenzfähigkeit des Flugverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr stärke. Der ökologische Nutzen durch die Anreise der Passagiere mit dem Zug werde durch den gleichzeitig geförderten Flugverkehr mehrfach konsumiert. Schliesslich sei der Flughafen bereits heute mit dem öffentlichen Verkehr problemlos erreichbar (Busverbindung im 7½-Minuten-Takt). Der Nutzen eines Bahnanschlusses für die Region sei unklar, dessen Finanzierung nicht sichergestellt.

Die Rega macht darauf aufmerksam, dass ihre Basis landseitig nur über die Landesgrenze erreichbar sei, was ihren täglichen Betrieb massiv erschwere. Sie verlangt, dass die Anbindung des Flughafens ans nationale Strassennetz gewährleistet bleiben müsse; die schweizerischen und französischen Sektoren müssten aus den jeweiligen Ländern ohne Zollschranken und Personenkontrollen erreichbar sein.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Am Grundsatz, wonach der Bahnanschluss des Flughafens langfristig auch direkte Fernverkehrsverbindungen ermöglichen soll, wird festgehalten. Der Flughafen soll auf diese Art besser ins schweizerische Luftverkehrsnetz eingebunden werden. Die Festlegungen im Objektblatt werden in diesem Sinne angepasst.

«Der Flughafen ist landseitig an das Schienennetz anzubinden.

Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz anzustreben. Mit einem solchen Anschluss ~~sollen die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen~~ soll die Einbindung des Flughafens ins schweizerische Luftverkehrssystem sichergestellt werden. Er soll zudem zur besseren Aufgabenteilung zwischen Schiene und Strasse beitragen und damit langfristig eine gute Erreichbarkeit des Flughafens sicherstellen.

Kurz- bis mittelfristige Lösungen für den Bahnanschluss sind – sofern aus Kostengründen verhältnismässig – so auszugestalten, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse möglich sind.»

Damit wird auch den Vorgaben aus dem SIL-Konzeptteil und der Luftfahrtpolitik des Bundesrats – wonach die Zusammenarbeit der Landesflughäfen unterstützt und die Voraussetzung für eine sinnvolle Verkehrsteilung geschaffen werden sollen – Rechnung getragen. Mit der Betonung der Langfristigkeit wird verdeutlicht, dass Infrastrukturbauten, die auf direkte Fernverkehrsanschlüsse ausgelegt sind, in der Investitionsplanung des Bundes bis 2030 (Finanzierung und Ausbau der Eisenbahninfrastruktur «FABI») und damit auch im aktuellen «Sachplan Infrastruktur Schiene (SIS)» nicht enthalten sind.

Bei diesen Fernverkehrsanschlüssen stehen die in den Erläuterungen erwähnten Direktverbindungen zwischen den Landesflughäfen und die Entlastung der andern Landesflughäfen Zürich und Genf nicht im Fokus. Anzustreben sind direkte Verbindungen in wichtige Zentren der Schweiz. Der Erläuterungstext im Objektblatt (zweiter Absatz) wird entsprechend angepasst, dem Antrag der Kantone in dieser Hinsicht Rechnung getragen:

«... Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig auch ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz wichtig. Damit sollen ~~„Priorität hat die direkte Verbindungen aus wichtigen Zentren der Schweiz an den Flughafen Basel-Mulhouse ermöglicht werden mit dem Flughafen Zürich.~~ Ein solcher Anschluss steigert zudem die Attraktivität des Flughafens, ~~und dient einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf.~~ Zusätzlich entlastet er das Strassennetz und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens. ~~Ein Schienenanschluss des Flughafens, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt, würde der Funktion des Flughafens Basel-Mulhouse als Landesflughafen langfristig nicht gerecht.~~»

Die Projektierung des Bahnanschlusses schreitet voran. Die technische Machbarkeit wurde geprüft und nachgewiesen. Noch offen ist dessen Realisierbarkeit, einschliesslich der Finanzierung. Der Text unter Stand der Planung und Koordination (letzter Absatz) wird angepasst:

«... Die ~~Machbarkeit und die Finanzierung~~ Realisierbarkeit eines solchen Bahnanschlusses ~~werden~~ wird derzeit geprüft. ...»

Die Erläuterungen zum landseitigen Verkehrsanschluss, zweiter Absatz, werden wie folgt angepasst:

~~«Das Projekt des Bahnanschlusses wird unter der Leitung der französischen Behörden befasst sich derzeit ein «comité de pilotage» mit der Planung und Finanzierung dieses Anschlusses. Daran beteiligt sind auch die und mit Beteiligung der schweizerischen und deutschen Behörden sowie des Flughafenhalters vorangetrieben für die fachliche Unterstützung des Projekts. ...»~~

Die landseitige Erreichbarkeit der Rega-Basis über die Strasse ist nicht im Objektblatt zu regeln. Die Möglichkeiten zur Verbesserung der bestehenden Situation sind auf betrieblicher Ebene zu prüfen.

5.14 Verfahren SIL, Koordinationsprozess

Inhalt SIL, Entwurf Objektblatt

Die Festlegungen im Objektblatt beruhen auf dem Ergebnis der Variantendiskussion der Jahre 2000/2001 («Szenario 3B+») und den Lärmberechnungen zum Projekt für das ILS 33 von 2004. Dieses Ergebnis ist politisch breit abgestützt, weshalb in der Schweiz auf einen erneuten Planungs- und Koordinationsprozess zur Evaluation der Entwicklungsmöglichkeiten des Flugbetriebs verzichtet werden konnte.

Anträge aus Anhörung und Mitwirkung

Der GVF beantragt, das Objektblatt gemäss seinen Anträgen zu den einzelnen Sachbereichen neu auszuarbeiten und aufzulegen. Auf den vorliegenden Entwurf sei nicht einzutreten. Gemeinsam mit Frankreich, den Kantonen, betroffenen Gemeinden und dem Flughafen sei ein neues binationales Koordinationsinstrument zur Planung des Flughafens zu entwickeln und anzuwenden. Mit den Gemeinden des GVF seien vorgängig Gespräche über Entwicklungsvarianten, den Betrieb und den Standort des Flughafens zu führen. Fragen zur Koexistenz von Flughafen- und Gemeindeentwicklung in den nächsten 25 Jahren seien zu klären. Der Verzicht auf einen solchen Planungsprozess verletze den Staatsvertrag, das schweizerische Planungs- und Luftfahrtrecht sowie allgemeine Verfahrensgarantien und Grundrechte.

Verschiedene andere Antragsteller fordern ebenfalls die Sistierung des Objektblatts bis die noch offenen Frage geklärt seien (Risikoanalyse, generelle UVP, Neuberechnung LBK, Massnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen, Prüfung Vereinbarung Pistenbenützung 2006; vgl. entsprechende Kapitel). Zu diesem Zweck seien auch der SIL-Konzeptteil, der Staatsvertrag, die Luftfahrtpolitik oder andere Grundlagen zu überprüfen und anzupassen.

Der Kanton Solothurn macht darauf aufmerksam, dass er in der laufenden Richtplanrevision Planungsgrundsätze und -aufträge zum Flughafen Basel-Mulhouse plant.

Schliesslich fordert der GVF, dass der Bundesrat mit allen verfügbaren Mitteln darauf hinwirke, dass sich der Verwaltungsrat entsprechend den gestellten Anträgen verhält, solange kein Betriebsreglement besteht, gegen das die Gemeinden ein Rechtsmittel ergreifen konnten, wie dies bei schweizerischen Flugplätzen garantiert ist.

Erwägungen, Behandlung im Objektblatt

Die Durchführung eines neuen, internationalen Koordinationsprozesses zur künftigen Entwicklung des Flughafens mit einer grundlegenden Überarbeitung des Objektblatts oder gar der Erarbeitung eines neuen binationalen Koordinationsinstruments würden voraussichtlich viele Jahre in Anspruch nehmen (vgl. SIL-Prozess und Staatsvertragsverhandlungen Flughafen Zürich), wenn er überhaupt zu einem Ende gebracht werden könnte. Ein solches Vorgehen würde dem Interesse der Rechts- und Planungssicherheit diametral entgegenstehen. Zudem wäre nicht zu erwarten, dass das Ergebnis wesentlich vom Inhalt des vorliegenden Objektblattentwurfs abweichen würde.

Auf die Anträge zur Durchführung eines erneuten Koordinationsprozesses und kompletten Überarbeitung des Objektblatts kann nicht eingetreten werden. Mit den in den vorangehenden Kapiteln festgehaltenen Anpassungen steht das vorliegende Objektblatt auf planerisch und politisch hinreichend gefestigter Basis.

6 Ergebnisse der Ämterkonsultation

Der Anschluss des Flughafens an das schweizerische Fernverkehrsnetz ist Teil der luftfahrtpolitischen Strategie und soll in der langfristigen Planung als Option offen gehalten werden. Die im Objektblatt enthaltenen Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss des Flughafens sind das Ergebnis von Aussprachen zwischen den betroffenen Bundesstellen nach der ersten Ämterkonsultation.

Die eidgenössische Finanzverwaltung (EFV) hat zwar gewisse Vorbehalte zum Kosten-Nutzen-Verhältnis eines solchen Bahnanschlusses, anerkennt aber die Lösung, auf die sich die betroffenen Bundesstellen geeinigt haben. In Kenntnis neuer, zusätzlicher Informationen zu den zu erwartenden Kostenfolgen beantragt sie, die Festlegungen zum landseitigen Verkehrsanschluss wie folgt anzupassen: «Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz zu prüfen anzustreben. ...». Der öV-Anschluss des Flughafens sei bereits heute sehr gut. Zudem sei der Schienenanschluss für den Regionalverkehr in der aktuellen Planung des Bundes grundsätzlich vorgesehen. Der direkte Fernverkehrsanschluss gehe aus heutiger Sicht jedoch zu weit, der Nachweis des volkswirtschaftlichen Nutzens eines solchen Anschlusses müsse noch erbracht werden.

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) stellt die vorliegenden Festlegungen ebenfalls nicht in Frage. Es nimmt jedoch zur Kenntnis, dass die Notwendigkeit eines solchen Fernverkehrsanschlusses in zahlreichen Eingaben aus der Anhörung und Mitwirkung bestritten wird und macht noch einmal darauf aufmerksam, dass dessen Realisierung möglicherweise Vorinvestitionen in erheblichem Umfang bedingen wird. Künftige Ausbauten des Schienennetzes seien jeweils nach dem Grundsatz des verhältnismässigen Mitteleinsatzes zu prüfen.

Mit der von der EFV beantragten Änderung wird die Festlegung zum Fernverkehrsanschluss zwar etwas abgeschwächt, bleibt als langfristige Option aber erhalten. Dem Antrag kann entsprochen werden.

Folgende Stellen waren mit dem Objektblatt einverstanden resp. hatten dazu keine Bemerkungen:

- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- Bundesamt für Kultur (BAK)
- Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL)
- Bundesamt für Energie (BFE)
- Bundesamt für Statistik (BFS)
- Bundesamt für Landwirtschaft (BLW)
- Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung (BWL)
- Bundesamt für Wohnungswesen (BWO)
- Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport, Generalsekretariat (GS-VBS)
- Schweizerische Bundesbahnen SBB

Anhänge zum Erläuterungsbericht

Anhang 1

Auswertung der Anhörung

A Liste der Stellungnahmen

- Kanton Basel-Landschaft, Regierungsrat 21. August 2012
- Kanton Basel-Stadt, Regierungsrat 22. August 2012
- Kanton Solothurn, Regierungsrat 27. August 2012
- Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) und Gemeinden Aesch, Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Lauwil, Oberwil, Schönenbuch (vertreten durch Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat) 24. August 2012
- Einwohnergemeinde Dornach, Einwohnergemeinderat 22. August 2012
- Einwohnergemeinde Duggingen, Gemeinderat 8. August 2012
- Gemeinde Bettingen, Gemeinderat 10. Juli 2012
- Gemeinde Riehen, Gemeinderat 29. August 2012

- Kanton Aargau, Departement Bau, Verkehr und Umwelt (Kanton vom Flugbetrieb Basel-Mulhouse nur marginal betroffen, Verzicht auf eine Stellungnahme) 14. Juni 2012

- Bundesamt für Umwelt BAFU 27. Juli 2012
- Bundesamt für Verkehr BAV 3. September 2012

B Zusammenfassung der Stellungnahmen mit Anträgen und Begründungen

Kanton Basel-Landschaft, Regierungsrat

Das SIL-Objektblatt kann sich nur auf das schweizerische Territorium beziehen, die Festlegungen zu Bau und Betrieb der Flughafenanlagen können nur den Charakter von Anweisungen an die Bundes- und Kantonsvertreter im Verwaltungsrat haben. Deshalb relativiert sich seine behördenverbindliche Wirkung.

Zweckbestimmung: Zusätzlich zum prioritär genannten Linien- und Charterverkehr sollte auch die grosse Bedeutung des Frachtverkehrs integriert werden. Ergänzend sollte zudem festgelegt werden, dass der Flughafen auch der gewerbs- und nicht gewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt zur Verfügung steht. Dies ist für die Wirtschaft in der Region Basel von vitaler Bedeutung.

Zweckbestimmung: Die Entwicklung des Flughafens liegt nicht nur im Interesse des Wirtschaftsstandorts Schweiz, sondern auch im Interesse von Wirtschaftsstandort und Region Basel. Formulierung wählen, die der trinationalen Funktion des Flughafens besser gerecht wird.

Gebiet mit Lärmauswirkungen: Kantonale Richtplanung und kommunale Nutzungsplanungen richten sich nach dem lärmbelasteten Gebiet, das auf dem Potenzial von jährlich 147'000 Flugbewegungen gemäss Nachfrageprognose ermittelt wurde und das die Entwicklung des Flugbetriebs begrenzt. Der Richtplan (Entwurf Anpassung 2011) sieht eine entsprechende Siedlungsbegrenzung vor. Einen Ausbau des Pistensystems festzulegen, der über den Zeithorizont des Objektblatt von rund 20 Jahren hinausgeht, ist nicht gerechtfertigt. Die Parallelpiste ist im Anhang III des Staatsvertrags zudem in einer «Kann-Formulierung» erwähnt. Antrag: der als Vororientierung festgelegte Ausbau des Pistensystems ist ersatzlos zu streichen.

Landseitiger Verkehrsanschluss: Anbindung des Flughafens an das strassenungebundene öffentliche Verkehrsnetz wird klar befürwortet, laufende Bestrebungen werden unterstützt. Die Festlegung, wonach mit einem direkten Anschluss ans schweizerische Fernverkehrsnetz die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden soll, wird explizit abge-

lehnt. Sie läuft der Funktion des Flughafens, der primär die Bedürfnisse der Grossagglomeration Basel abdecken soll, entgegen. Die drei Landesflughäfen operieren organisatorisch unabhängig, dies soll so bleiben. Stossen die andern Landesflughäfen an ihre Kapazitätsgrenze, soll deren Verkehr nicht nach Basel umgeleitet werden. Der EAP soll neben seiner trinationalen Funktion nicht die zusätzliche Funktion eines «Überlaufs» von Zürich und Genève übernehmen. Vorgabe für das Objektblatt muss die Aussage im SIL-Konzeptteil sein, wonach vor allem «genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen» wichtig sind. Antrag: die Festlegung, wonach mit einem direkten Anschluss an das schweizerische Verkehrsnetz die Voraussetzung für eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden soll, ist zu streichen.

Kanton Basel-Stadt, Regierungsrat

Das Objektblatt spiegelt weitgehend die Festlegungen, die bereits im SIL-Konzeptteil getroffen wurden, und stimmen mit den seit langem bestehenden Planungsgrundlagen und -szenarien für den Flughafen Basel-Mulhouse überein.

Zweckbestimmung: Der EAP soll sich nach SIL-Konzeptteil entsprechend seiner tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten. Diese Ausrichtung bleibt aus Sicht des Kantons unverändert gültig, der EAP hat vorrangig den regionalen Bedürfnissen zu dienen. Seine Entwicklung muss eigenständig erfolgen und von diesen Bedürfnissen her abgeleitet werden. Szenarien, wonach Probleme im Betrieb anderer Flughäfen durch eine Verkehrsverlagerung nach Basel gelöst werden sollen, werden strikt abgelehnt. Die drei Landesflughäfen operieren organisatorisch unabhängig, dies soll so bleiben. Der EAP soll nicht die zusätzliche Funktion eines «Überlaufs» für Flugbewegungen anderer Flughäfen übernehmen.

Antrag zur Ergänzung der Festlegungen (1. Abschnitt): «... seine tri- bzw. binationale Funktion weiterhin erfüllen ..., wobei er sich auf den Europaluftverkehr und ergänzend auf regionale erforderliche Interkontinentalflüge ausrichten soll.»

Antrag zur Anpassung der Festlegungen (2. Abschnitt): «Der Flughafen soll sich im Interesse ~~des Wirtschaftsstandortes Schweiz~~ und der Region Basel nachfrageorientiert entwickeln können und so zum Wirtschaftsstandort Schweiz beitragen.»

Gebiet mit Lärmauswirkungen: Kantonale Richtplanung und kommunale Nutzungsplanungen richten sich nach dem lärmbelasteten Gebiet, das auf dem Potenzial von jährlich 147'000 Flugbewegungen gemäss Nachfrageprognose ermittelt wurde und das die Entwicklung des Flugbetriebs begrenzt. Einen Ausbau des Pistensystems festzulegen, der über den Zeithorizont des Objektblatt von rund 20 Jahren hinausgeht, ist mit Blick auf die absehbare Entwicklung des Flughafens unnötig und unangebracht. Für eine zweite Nord-Süd-Piste besteht längerfristig kein Bedarf; die gegebene Pistenkapazität wird ausreichen, um die erwarteten Verkehrsmengen abzuwickeln. Die Erwähnung einer Parallelpiste im Objektblatt führt lediglich dazu, bestehende Widerstände gegen den Betrieb des EAP zu verstärken und die grundsätzlich gute Akzeptanz zu schwächen. Antrag: der als Vororientierung festgelegte Ausbau des Pistensystems ist ersatzlos zu streichen.

Landseitiger Verkehrsanschluss: Anbindung des Flughafens an den Schienenverkehr wird unterstützt. Die Verlagerung des landseitigen Zubringerverkehrs auf die Schiene und die Verbesserung der Erreichbarkeit des Flughafens werden begrüsst. Allerdings soll nicht die Anbindung ans schweizerische Fernverkehrsnetz als Voraussetzung für eine verstärkte Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen in den Vordergrund gestellt werden. Im Sinne der regionalen Funktion des EAP ist dessen Einbindung ins Regionalverkehrssystem wichtiger als die direkte Verbindung nach Zürich und Genève. Vorgabe für das Objektblatt muss die Aussage im SIL-Konzeptteil sein, wonach vor allem «genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen» wichtig sind. Dass planerische und bauliche Optionen offen gehalten werden, damit an einem künftigen Flughafenbahnhof auch Fernverkehrszüge halten können, wird grundsätzlich unterstützt.

Antrag zur Anpassung der Festlegungen, 2. Abschnitt: «~~Langfristig ist ein direkter Anschluss ans schweizerische Fernverkehrsnetz anzustreben. Mit einem solchen Anschluss sollen die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden. Ein Bahnanschluss soll insbesondere~~ zur besseren Aufgabenteilung ...». 3. Abschnitt: «... auszugestalten, dass langfristig auch direkte Fernverkehrsanschlüsse ...».

Antrag zur Anpassung der Erläuterungen (2. Abschnitt): «... Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig auch ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz wichtig. ~~Priorität hat die direkte Verbindung mit dem Flughafen Zürich.~~ Ein solcher Anschluss steigert die Attraktivität des Flughafens, und dient einer

~~Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenzen stossenden Landesflughäfen Zürich und Genf. Zusätzlich entlastet es das Strassennetz und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens. Ein Schienenanschluss des Flughafens, der sich auf den Regionalverkehr beschränkt, würde der Funktion des Flughafens Basel-Mulhouse als Landesflughafen langfristig nicht gerecht.».~~

Kanton Solothurn, Regierungsrat

Die bereits früher verlangte Limitierung der Südanflüge und Begrenzung der Lärmauswirkungen wurden in der Vereinbarung BAZL-DGAC von 2006 nur teilweise aufgenommen.

Das Potential von 147'000 Bewegungen übersteigt die aktuelle Verkehrsleistung um 76 %; die Nachfrageprognose 2030 rechnet mit 113'000 Linien- und Charterflügen, deckt den Planungshorizont des SIL ab. Darüber hinaus einen Ausbau des Pistensystems als Vororientierung ins Objektblatt aufzunehmen, ist nicht gerechtfertigt; ein solcher Ausbau ist keine raumwirksame Tätigkeit nach Art. 5 RPV, die im Zeithorizont des SIL-Objektblatts realisiert werden könnte; die Variantendiskussion 2000/01 ist als Begründung dazu nicht geeignet. Die dritte Piste ist im Anhang Staatsvertrag nur mit einer «Kann»-Formulierung erwähnt, sie verfügt in der Agglomeration Basel und in fluglärmbeeinträchtigten Regionen des Solothurner Juras über keinerlei politische Akzeptanz.

Nutzungsprognosen lassen vermuten, dass EAP Verkehr aus Zürich übernehmen soll, der dort wegen Verkehrsbeschränkungen nicht mehr abgewickelt werden kann. Eine solche Entwicklung würde die Wohnqualität im Schwarzbubenland und in Erholungsräumen von nationaler Bedeutung (Naturpark Thal) stark beeinträchtigen.

Antrag 1: der Ausbau des Pistensystems als Vororientierung ist im Objektblatt zu streichen. Antrag 2: Das SIL-Potential von 147'000 Bewegungen aus der Variantendiskussion 2000/01 ist hinsichtlich einer Reduktion zu überprüfen, ein entsprechender Auftrag ist ins Objektblatt zu übernehmen.

SIL-Konzeptteil sieht einen Anschluss EAP ans Schienennetz vor. Anbindung Flughafen an den öffentlichen Verkehr wird befürwortet, entsprechende Bestrebungen werden unterstützt. Der direkte Anschluss ans schweizerische Fernverkehrsnetz als Voraussetzung für die Zusammenarbeit und sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen wird aber abgelehnt. Läuft der Funktion des EAP als trinationaler Flughafen, der primär die Bedürfnisse der Grossagglomeration Basel abdecken soll, entgegen. Die Landesflughäfen operieren organisatorisch gänzlich unabhängig, kein Grund für eine Änderung.

Antrag 3: Von einer Aufnahme von Verkehrsvolumen anderer Landesflughäfen, insbesondere von Zürich, ist abzusehen. Die Festlegung zum direkten Anschluss des EAP ans schweizerische Verkehrsnetz, die eine sinnvollere Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen ermöglichen soll, ist im Objektblatt zu streichen.

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung führt im Kanton Solothurn zu keinem Handlungsbedarf.

Das SIL-Objektblatt ist noch nicht mit Zielen und Grundsätzen des Richtplans abgestimmt, in der laufenden Richtplanrevision sind Planungsgrundsätze und -aufträge zum EAP geplant.

Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) und Gemeinden Aesch, Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Lauwil, Oberwil, Schönenbuch (vertreten durch Dr. iur. Heinrich Ueberwasser, Advokat)

Antrag 1: Auf Entwurf Objektblatt ist nicht einzutreten; das Objektblatt ist neu auszuarbeiten und aufzulegen. Es soll basieren auf dem anzupassenden SIL-Konzeptteil (gemäss Antrag 4); den Zielsetzungen, die der Bundesrat dem Staatsvertrag 1949 damals zu Grunde legte (Schutz der Gemeinden vor den Störeinflüssen des Flugbetriebs und Ausschluss von Anflugzonen); den weiteren Anträgen der vorliegenden Eingabe. Gemeinsam mit Frankreich, den Kantonen BS und BL, dem EAP und unter Einbezug der GVF-Gemeinden ist ein neues binationales Koordinationsinstrument zur Planung des Flughafens zu entwickeln und anzuwenden.

Antrag 2: Mit GVF-Gemeinden sind vorgängig Gespräche über Entwicklungsvarianten, Betrieb und Standort des EAP zu führen; Vorgehen analog der «Perimeter-Gespräche» beim SIL-Prozess zum Flughafen Zürich unter Einbezug aller betroffenen Stellen (auch französischen). Zu behandeln sind Fragen zur Koexistenz von Flughafen- und Gemeindeentwicklung in den nächsten 25 Jahren (volkswirtschaftliche und soziale Aspekte der Siedlungsentwicklung, Standortattraktivität, Fluglärm- und Überflugsrisiken, Schallschutzmassnahmen und Entschädigungen etc.). Verzicht auf «erneuten Planungs- und Koordinationsprozess» verletzt Staatsvertrag,

schweizerisches Planungs- und Luftfahrtrecht sowie allgemeine Verfahrensgarantien und Grundrechte; entzieht den Gemeinden die Verantwortung für ihre Entwicklung.

Antrag 3: Auflagen, die für das zu überarbeitende Objektblatt und die Planungskoordination mit Frankreich zu machen sind:

- Der binationale Rechtsstatus des Flughafens und damit die Schutzfunktion für die GVF-Gemeinden ist einzuhalten.
- Der Einbezug der GVF-Gemeinden in die Verfahren ist sicherzustellen, wie sie das SIL-Objektblatt bei einem innerstaatlichen Flugplatz garantiert.
- Der Sachverhalt ist zu berichtigen, namentlich die veralteten und unvollständigen Annahmen zum LBK 2009 offenzulegen (Verteilung der Flüge auf die Pisten, Flottenmix).
- UVP gemäss Espoo-Übereinkommen ist durchzuführen, insbesondere zum festgelegten Verkehrswachstum und den im Objektblatt erwähnten Infrastrukturanlagen (Bahnanschluss, neue Pisten, Pistenverlängerungen), mit Einbezug aller Varianten, Szenarien und möglicher Rahmenbedingungen.
- Wachstumsgrenze in Anzahl Starts und Landungen ist festzulegen; zwischen 22 und 07 Uhr ist ein Nachtflugverbot einzuhalten.
- Der Flughafen ist auf Kontinentalflüge in Europa zu begrenzen.

Antrag 4: Änderungen im SIL-Konzeptteil:

- Zum Netz der Landesflughäfen gehören Zürich und Genève; Basel nimmt Funktionen eines Landesflughafens teilweise und in den Schranken des Staatsvertrags wahr. Basel kann die Funktion eines «Landesflughafens» nicht erfüllen, weil Planung und Betrieb des Flughafens weitgehend unter französischer Hoheit liegt (Bundesbehörden dulden einen Zustand, der dem Staatsvertrag widerspricht).
- Zürich und Genève sind Drehscheiben des internationalen/-kontinentalen Luftverkehrs; sind landseitig auf gesamtschweizerisches, Nachbarländer mitumfassendes Einzugsgebiet ausgerichtet.
- Flughafen Basel ergänzt Gesamtverkehrssystem mit seinem kontinentalen, europäischen Luftverkehr; ist ausgerichtet auf regionales, trinationales Einzugsgebiet. Der Bahnanschluss ist auf dieses Einzugsgebiet auszurichten; er soll soweit möglich auch den Strassenverkehr im Fracht- und Postbereich übernehmen.
- In Zürich, Genève und Basel kommt dem Linienverkehr erste Priorität zu.
- Bei verbleibenden übermässigen Lärmbelastungen sind Massnahmen zu ergreifen, um den Flugbetrieb und seine negativen Auswirkungen zu begrenzen.
- Eine übermässige Luftbelastung (mit verursacht durch Flughafenbetrieb) ist mittelfristig durch einen Massnahmenplan der Flughäfen auszuschliessen.
- Beim Flughafen Basel sind entsprechend den Zielsetzungen Staatsvertrag Lärm- und Luftschadstoffbelastungen zu unterlassen, die Wohnwert und Entwicklungsfähigkeit der angrenzenden Kantone und Gemeinden gefährden. Der Flughafen erhält entsprechende Anweisungen.
- Die Flughäfen Zürich, Genève und Basel sind optimal mit landseitigen Verkehrsträgern zu verknüpfen, insbesondere mit dem öffentlichen Verkehr. Das Parkplatzangebot ist auf das öV-Angebot zu beschränken und zu bewirtschaften.

Antrag 5/6: Die Zielsetzungen des Bundesrats beim Abschluss des Staatsvertrags 1949 sind festzustellen (gemäss damaliger Botschaft). Festzustellen ist namentlich, dass der Bundesrat mit dem Staatsvertrag damals die GVF-Gemeinden vor Lärm und anderen negativen Auswirkungen des Flugverkehrs schützen wollte. Dieser Schutz dauert an.

Antrag 7: Die raumplanerischen Grundsätze der Koordination sowie die Verfahren und die Verbindlichkeit des Sachplans gemäss geltendem Raumplanungsrecht können für einen binationalen, ganz im Ausland liegenden Flughafen nicht angewandt werden. Die angeblich bindende Anweisung an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens vermag die Behördenverbindlichkeit nicht rechtsgenügend zu ersetzen. Gemäss Luftfahrtrecht steht das SIL-Objektblatt zudem in einem untrennbaren rechtlichen Zusammenhang mit den Instrumenten und Verfahren zur Infrastruktur und zum Betrieb des Flughafens. Das Objektblatt müsste den Rahmen für das Betriebsreglement vorgeben. Die Schweizer Behörden haben am EAP jedoch keine alleinige Bewilligungs- und Aufsichtskompetenz. Das SIL-Objektblatt ist verfahrensrechtlich falsch zustande gekommen, ist inhaltlich unvollständig, unzulänglich und unzulässig. Es könnte als Planungsinstrument nur eingesetzt werden, wenn die Schweiz ihre Planungshoheit auch in Frankreich geltend machen könnte bzw.

wenn das Objektblatt als gemeinsames, neu zu schaffendes Planungsinstrument definiert und unter Einbezug aller Beteiligten erarbeitet würde. Das bestehende SIL-Objektblatt ist für französische Behörden in keiner Weise beachtlich, was im laufenden Verfahren zu korrigieren ist.

Antrag 8: Solange kein Betriebsreglement besteht, gegen das GVF-Gemeinden ein Rechtsmittel ergreifen konnten (Einsprache, Beschwerde) und der Verwaltungsrat des EAP in Bereichen entscheidet, die bei Schweizer Flughäfen in einem Betriebsreglement geregelt sind, hat der Bundesrat mit allen verfügbaren Mitteln darauf hinzuwirken, dass sich der Verwaltungsrat entsprechend den gestellten Anträgen verhält.

Antrag 9: Eventualiter ist das Objektblatt ohne Koordination mit Frankreich zu ergänzen und neu aufzulegen (Einzelanträge zum Text im Objektblatt).

- Ausgangslage: Ausführungen zum Verhältnis zwischen Staatsvertrag, dem innerstaatlichen Planungsrecht von Frankreich und der Schweiz sowie internationalen Luftfahrtsbestimmungen.
- Grundlagendokumente: Lärmbelastungskataster und Sicherheitszonenplan sind zu überarbeiten. Dazu ist eine umfassende UVP zu den Betriebsvarianten und zu den Auswirkungen des Bahnanschlusses (inkl. flankierenden Massnahmen) durchzuführen.
- Ausgangslage: als Betroffene sind nicht nur die Kantone, sondern auch die GVF-Gemeinden (bzw. alle Gemeinden deren Gesundheit, Wohnwert, Image und Entwicklungsfähigkeit betroffen ist) aufzuführen. Zu den Gemeinden mit Lärmauswirkungen können in den nächsten 15–25 Jahren weitere dazukommen, solange weiteres Wachstum EAP nicht ausgeschlossen (Vororientierung Ausbau Pistensystem).
- Festlegung von Massnahmen zur Reduktion Lärmauswirkungen; mittelfristig keine Grenzwertüberschreitungen auf schweizerischem Hoheitsgebiet, im Sinne Ziel Staatsvertrag auch keine Beeinträchtigung des Wohnwerts durch Lärmbelastung unterhalb der Grenzwerte. Planbeständigkeit in der Richt- und Nutzungsplanung.
- Verkehrsleistung: auf heutigen Durchschnitt begrenzen; Wachstum auf jährlich 1 % ab Ausgangswert 2004 (54'000 Flugbewegungen) begrenzen, bei Überschreitung Massnahmen mit GVF-Gemeinden zur Einhaltung Wachstumsziel entwickeln
- Funktion: EAP ist kein Landesflughafen, steht nicht auf gleicher rechtlicher Stufe; als binationaler, kontinentaler Flughafen ergänzt er die Landesflughäfen im europäischen Luftverkehrssystem (Flugverbindungen innerhalb Europa). Frachttransporte unterliegen den gleichen Anforderungen wie der Linien- und Charterverkehr, geniessen keine Sonderstellung.
- Rechtliche Grundlagen Zusammenarbeit/Rahmenbedingungen zum Betrieb: Festzuhalten ist der damals mit Staatsvertrag beabsichtigte Schutz von Bevölkerung und Gemeinden (bzw. der Siedlungsgebiete der GVF-Gemeinden) vor Störeinflüssen des Flugbetriebs.
- Betriebszeiten: Nachtflugsperrzeit 22–07 Uhr, Benutzung des schweizerischen Luftraums grundsätzlich auszuschliessen, Ausnahmen für Notfälle, Rettungsflüge, ausserordentliche Wetterlagen, besondere Veranstaltungen (Sport, Messen, Kongresse).
- LBK 2009 ist aufgrund aktualisierter Berechnungsgrundlagen anzupassen (Verteilung An-/Abflüge auf Pistenachsen, Flottenmix).
- Französischer PEB 2004: im Objektblatt nicht zu erwähnen; ist ohne Beteiligung Schweizer Gemeinden entstanden, ist nicht mehr aktuell, ist als Grundlage für Objektblatt ungeeignet; die Realisierung der darin enthaltenen Parallelpiste ist für die nächsten 25 Jahre auszuschliessen.
- Vereinbarung CH-F 2006: Ist wegen ihrer Unverbindlichkeit bei der Umsetzung von Massnahmen zum Schutz der Gemeinden ungeeignet, Bestandteil des Objektblatts zu werden bzw. Mängel des Objektblatts zu heilen; ist in den Festlegungen zu streichen.
- Zweckbestimmung: ergibt sich aus Staatsvertrag und Konzeptteil SIL (gemäss Antrag).
- Betrieb: Geltende Sicherheitsnormen sind ohne Einschränkung umzusetzen. Zur Umweltvorsorge ist eine UVP entsprechend Espoo-Abkommen durchzuführen. Technische und betriebliche Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit, zur Verminderung von Lärm und Luftschadstoffen, sind in den dafür vorgesehenen Verfahren und unter Wahrung der Rechte der Betroffenen umgehend umzusetzen. Die Möglichkeiten anwendungsreifer, international zulässiger technischer Fortschritte sind, soweit wirtschaftlich tragbar, umgehend auszuschöpfen.
- Gebiet mit Lärmbelastung: in den Festlegungen zu streichen, weil Ursache des Lärms (der Flughafen) im Objektblatt nur ungenügend dargestellt ist. Der Abschnitt zum Ausbau des Pistensystems ist zu streichen; zu prüfen wäre eine Pistenverlängerung nach Norden mit Verschiebung des Abdrehpunkts bei den Süd-

starts und mit gekröpftem Südanflug. Tagbetrieb soll zu keinen Grenzwertüberschreitungen führen, Nachtbetrieb entfällt bei beantragter Nachtflugsperrung.

- Sicherheitszonenplan: ist angesichts der neuen Abklärungen und Fakten zu überprüfen und neu aufzulegen.
- Bahnanschluss: Festlegung nach Massgabe SIL-Konzeptteil (gemäss Antrag). Festlegungen zum Anschluss ans Fernverkehrsnetz sind zu streichen, Verknüpfung Basel mit andern Flughäfen darf nicht zu Mehrverkehr und Einschränkung Nachtruhe führen. Auch kurz- bis mittelfristige Lösungen für den Bahnanschluss sollen auf regionalen Nahverkehr beschränkt bleiben. Auswirkungen sind in einer UVP zu prüfen. Rahmenbedingungen festzulegen, damit Bevölkerung nicht durch Auswirkungen von Mehrverkehr betroffen ist.
- Bahnanschluss: darf bestehenden Regional-Bahnverkehr nicht behindern, geplante S-Bahn-Station am Morgartenring darf nicht gefährdet werden.

Verfahrensanträge:

- Einsicht in sämtliche Akten zu den Vorarbeiten Objektblatt für alle GVF-Gemeinden.
- Mündliche Verhandlung mit allen GVF-Gemeinden durchführen; vorgängig SIL-Gemeinde-Gespräche.
- Materielle Einigungsgespräche mit Gemeinden im Perimeter des Sicherheitszonenplans.

Gemeinde Dornach

- Prognostizierte Verdoppelung der Flugbewegungen mit Zunahme Fluglärm beschränkt Lebens- und Wohnqualität. Bei Weiterentwicklung des Betriebskonzepts EAP ist vermehrt auf Qualität zu setzen. Fluggesellschaften mit neuen Flugzeugtypen (geringere Emissionen) sind zu bevorzugen.
- Direktstarts nach Süden: Alternativen prüfen, wie die Wiedereinführung der bis 1991 üblichen Ausweichkurve nach Südwesten. Diese Starts belasten den gleichen Korridor wie die Südlandungen.
- Bahnanschluss: sinnvolle Verbesserung für zukunftsfähige Positionierung EAP. Muss Flughafen mit Hochgeschwindigkeitsnetz der Züge verbinden (CH-D-F) und damit zur Verlagerung Flugverkehr auf die Schiene beitragen. Ob bessere Erreichbarkeit des Flughafens mehr Flugverkehr generiert, wird sich zeigen.
- Ost-West-Piste: als Alternative zur Parallelpiste weiterverfolgen.
- UVP für SIL nachholen und laufend aktualisieren.
- Strikte Nachtflugsperrung analog zu andern Flughäfen (Zürich 23–06 Uhr).
- Neue wissenschaftliche Erkenntnisse zu Auswirkungen von Lärm auf die Gesundheit im Betriebskonzept des EAP berücksichtigen; Begriffe zu Wohn- und Lebensqualität im SIL erwähnen.
- Risikoanalyse für den Überflug von dicht besiedeltem Gebiet den veränderten Rahmenbedingungen anpassen.

Gemeinde Duggingen

- Prognostizierte Flugbewegungszahl 147'000 entspricht einer Verdoppelung, bedeutet Zunahme Südanflüge mit Lärmimmissionen. Bei Erreichen der Prognose erlaubt Objektblatt eine zweite Nord-Süd-Piste; ist zu streichen.
- Direktstarts nach Süden sind nicht beschränkt; belasten den gleichen Korridor wie die Südlandungen. Die bis 1991 übliche Ausweichkurve nach Südwesten (Lärm-S) ist wieder einzuführen.
- Im SIL fehlt eine UVP gemäss Espoo-Abkommen, ist nachzuholen.
- SIL richtet sich nach Immissionsgrenzwerten 2001; Lärmkommission hat festgestellt, dass diese zu hoch angesetzt sind. Der SIL ist den neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen anzupassen.
- Heutiger Standort des EAP ist grundsätzlich zu überprüfen, bevor Bahnanschluss oder Parallelpiste detailliert geplant werden. Verlegung EAP um 15–20 km nach Norden würde engere Region Basel vom Fluglärm entlasten und Zahl der von Absturzrisiko betroffenen Personen drastisch senken.

Gemeinde Riehen

- Entwicklung der Verkehrsleistung auf 147'000 Bewegungen, ausgelöst durch verbesserte Anbindung EAP an europäisches Eisenbahnhochleistungsnetz und Verschiebung von Flugpassagieren von andern Flughäfen nach Basel, wird negative Auswirkungen auf die Bevölkerung der Region haben. Dem EAP sollen keine Flugbewegungen zugewiesen werden, die auf andern Flughäfen unerwünscht oder überzählig sind (kein Ausweichflughafen); voranzutreiben ist eine eigenständige Entwicklung des EAP mit primär regionaler Zweckbestimmung.
- Die Option einer zweiten Nord-Süd-Piste ist unnötig, ist zu streichen; die aktuell vorhandene Pistenkapazität EAP wird langfristig ausreichen, um die erwartete Verkehrsmenge abzuwickeln.
- Sollte die geplante Entwicklung im Objektblatt dennoch festgesetzt werden, sind ein Monitoring vorzuschreiben (z. B. Entwicklung Lärmauswirkungen) und flankierende Massnahmen zu definieren.
- Hindernisbegrenzung beschränkt das Bauen auf eine Höhe von 60 m. Gemeinde hat derzeit keine solchen Vorhaben, Handlungsspielraum in der Richt- und Zonenplanung soll langfristig jedoch nicht eingeschränkt werden. Die bestehende Höhenbeschränkung ist in Wiedererwägung zu ziehen.

Gemeinde Bettingen

- Beibehaltung Korridor mit garantierter Mindestüberflughöhe? – den Unterlagen ist keine klare Aussage zu entnehmen. Solange der Flugplatz Herten in Betrieb bleibt, sieht der Gemeinderat keine Friktionen.

Bundesamt für Umwelt BAFU

An den Anträgen aus der ersten Ämterkonsultation wird festgehalten:

- Die ökologische Aufwertung soll, analog zu den andern Objektblättern, in die Festlegungen und Erläuterungen aufgenommen werden (Empfehlung).
- Anpassung Erläuterungstext zum Gebiet mit Lärmauswirkungen: «...zulässigen Lärmimmissionen nach LSV Art. 37a und ist. Diese sind für die Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden...»

Zudem soll – in Anbetracht des veränderten Flottenmixes – die Lärmberechnung überprüft und, sofern notwendig, neu veranlasst werden (Empfehlung).

Bundesamt für Verkehr BAV

Zusatzinformationen zur Machbarkeit der direkten Bahnverbindung für Fernverkehrszüge..

Anhang 2

Auswertung der Mitwirkung

A Liste der Stellungnahmen

Stellungnahmen von Verbänden, Organisationen, Unternehmungen:

- Aero-Club der Schweiz
- Aero-Club Regio Basel
- Forum Flughafen – nur mit der Region
- General Aviation Genossenschaft Basel
- Handelskammer beider Basel
- IG Luftverkehr Vereinigung Pro Euroairport
- Neutraler Quartierverein Neubad (NQV Neubad)
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen SBFB (vertreten durch ettlersuter Rechtsanwältin)
- Schweizerische Rettungsflugwacht Rega
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion beider Basel
- Verkehrs-Club der Schweiz VCS, Sektion Solothurn
- WWF Schweiz
- WWF Region Basel

Stellungnahmen von Parteien:

- CVP Allschwil/Schönenbuch
- CVP Binningen-Bottmingen
- Grüne Baselland
- Grüne Partei Basel-Stadt
- SVP Bottmingen

Verbände, Organisationen, Unternehmungen	13
Parteien	5
Private individuell	19
Serienbrief 1 (in 2 Varianten; davon 1 ergänzt)	41
Serienbrief 2 (davon 4 gekürzt, 6 ergänzt)	114
Zeitungsinserat (davon 2 ergänzt)	171
Mitwirkung total	363

B Zusammenstellung der Anträge und Begründungen

Zweckbestimmung, Funktion Flughafen

- Die Zweckbestimmung des Flughafen ist derjenigen im SIL-Konzeptteil anzupassen; die im Konzeptteil SIL enthaltene Einschränkung der Drehscheibenfunktion des Flughafens «auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr» ist ins Objektblatt aufzunehmen. *[SBFB, NQV Neubad]*
 - Aussage zur regionalen Zweckbestimmung dient der funktionellen Abstufung gegenüber dem Flughafen Zürich; Vorgaben des Konzeptteils sollen nicht stillschweigend aufgehoben werden, dies würde zu unbeschränkt nachfrageorientiertem Wachstum ohne regionale Schranken führen.
- Funktion und Entwicklung Flughafen sind im Objektblatt zutreffend beschrieben, das Objektblatt würdigt die Rolle des Flughafens in der Region in angemessener Weise. *[IG Luftverkehr, Handelskammer]*
- Unter «Rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit» ist der neue «accord de méthode» für den Secteur Suisse des Flughafens aufzuführen (Zuständigkeit Schweiz in Arbeits- und Steuerrecht). *[Handelskammer]*

- Ergänzung Zweckbestimmung: Flughafen hält für aviatiknahe Industrie geeignete Flächen bereit und stellt zusammen mit den Schweizer Behörden günstige Rahmenbedingungen zur Verfügung; Bedeutung der aviatiknahen Industrie (wertschöpfungsintensive, international renommierte Unternehmen in Bereichen Wartung und Innenausbau) in der Ausgangslage festhalten. [*Handelskammer*]
- Prioritätenregelung der Verkehrsarten («flugplanmässiger Linien- und Charterverkehr») streichen. [*GA Genossenschaft*]
- Prioritätenregelung der Verkehrsarten weglassen oder abschwächen («Dabei hat in der Regel ...»). [*Rega*]
 - Vorrang von Touristen-Charterflügen gegenüber Rettungsflügen, Staats- oder Businessflügen ist nicht sinnvoll; Prioritätenregelung auf übergeordneter Sachplanstufe ist nicht sachgerecht, die Zweckmässigkeit der Festlegung wird bezweifelt.
 - Erwähnung der Rega-Basis unter «Ausgangslage» wird begrüsst.
- Zweckbestimmung: «Priorität hat der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr» ersetzen durch «Er steht auch der gewerbs- und nichtgewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt offen». [*AeC Basel*]
 - Priorität Linien- und Charterverkehr auf einem Landesflughafen versteht sich von selbst, die Existenzberechtigung der GA ist nicht selbstverständlich. Wenn die GA in den Festlegungen nicht erwähnt ist, kann gefolgert werden, dass sie in Zukunft verdrängt werden darf (kürzliche Schliessung Graspiste).
 - Die GA stellt Verbindungen zu andern Flughäfen in der Schweiz sicher (kein flugplanmässiges Angebot, EAP als Teil des nationalen Luftverkehrssystems); in der Region Basel besteht kein Alternativflugplatz für GA mit Hartbelag und Zollabfertigung.
 - Die GA ist ein bedeutender Arbeitgeber und Standortfaktor für ansässige multinationale Unternehmen.
- Zweckbestimmung ergänzen: «Neben dem flugplanmässigen Linien- und Charterverkehr ist auch für Flugoperationen der Allgemeinen Luftfahrt, speziell mit Flugzeugen Homebase Basel-Mulhouse für normale Flugoperationen und Flugausbildung die bedarfsgerechte Anzahl Flugbewegungen einzuräumen.»; entsprechend Text unter «Ausgangslage» ergänzen mit Hinweis auf Flugoperationen, Schulung und Homebase für Flugzeuge der Allgemeinen Luftfahrt. [*AeCS, GA Genossenschaft*]
 - Allgemeine Luftfahrt (inkl. Leichtaviatik) muss als Bestandteil der Luftfahrt auf dem Flughafen Basel gelten und im SIL verankert sein; sie soll nicht benachteiligt oder verdrängt werden; sie kann attraktive Direktverbindungen zwischen in-/ausländischen Regionalflugplätzen bieten; sie sichert Arbeits- und Ausbildungsplätze in allen Bereichen von Unterhalt und Betrieb.
 - Fliegerische Aus- und Weiterbildung mit ortsansässigen Flugschulen sicherstellen; lange Anfahrtswege für Flugschüler aus der Region Basel auf entfernte Flugplätze vermeiden; grosses Potenzial möglicher Pilotenschüler im Einzugsgebiet Basel.
 - Standorte für Flugausbildung zur Behebung Berufspilotenmangel sind wichtig (Ausbildung als gesetzlicher Auftrag, LFG Art. 103a); zunehmende Platzrestriktionen auf Flugplätzen in der Schweiz führen zu zusätzlichen Flugwegen von Homebase-Flugzeugen auf andere Schulungsplätze und eine Verdrängung der da ansässigen Schulung.
 - Flugerfahrung auf grossen, anspruchsvollen Verkehrsflughäfen (Allwetterbetrieb mit technischen Ausrüstungen) ist wichtig.
- Zweckbestimmung ergänzen: «...Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Passagier-, Ausbildungs- und Frachtverkehr abdecken...»; in den Erläuterungen Verkehrszahlen zur GA nach Verkehrsarten aufschlüsseln. [*AeCS, GA Genossenschaft*]
 - Ermöglicht die Erfüllung des Bundesauftrags, die Ausbildung zu unterstützen und die notwendige Ausbildungsleistung bereitzustellen.
 - Notwendige Bewegungen für die GA müssen bei Bedarf erhöht werden können; qualitativ hochstehende Ausbildung soll gegenüber Billigfliegerei nicht benachteiligt werden.

Nachfrageorientierte Entwicklung, Nachhaltigkeit, Abstimmung Siedlungsentwicklung

- Die nachfrageorientierte Entwicklung ist an die Bedingung zu knüpfen, dass sie mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang stehen muss (gestützt auf die Vorgaben im SIL-Konzeptteil und analog dem SIL-Objektblatt Flughafen Zürich). [*SBFB*]
- Die Nachhaltigkeitsabwägungen sind zu revidieren, der Gesundheitsgefährdung der Bevölkerung durch störende Überflüge während der Ruhe- und insbesondere Nachtzeit ist Rechnung zu tragen. [*SBFB*]
 - Mit Nachhaltigkeit ist nicht vereinbar, dicht besiedelte Gebiete im Süden des Flughafens während den Ruhezeiten mit Fluglärm zu überziehen (Aufwachschwellen sind an Abenden, Nächten und am frühen

- Morgen überschritten); Gesundheitsschäden bei betroffener Bevölkerung führen zu hohen volkswirtschaftlichen Kosten (fehlende wirtschaftliche Effizienz); die Abwälzung gesundheitlicher Sonderlasten auf eine kleine Gruppe Betroffener unterhöhlt die gesellschaftliche Solidarität.
- Die Nachhaltigkeitsdeklarationen im Objektblatt sind nicht griffig, kaschieren als grünes Mäntelchen die vom UVEK eingeschlagene Strategie des unbegrenzten Wachstums (Entwicklungsspielraum von 147'000 Bewegungen bedeutet Verdoppelung des Verkehrs von 2010, darüber hinaus Ausbau mit Parallelpiste vorgespurt); mit einem Objektblatt «ohne Biss» verabschiedet sich der Bund von einer aktiven, an der Nachhaltigkeit orientierten Steuerung der Entwicklung des EAP und begibt sich ins Schlepptau Frankreichs.
 - Strategie des qualitativen Wachstums unter Berücksichtigung der Interessen von Wirtschaft und Wohnagglomeration ist zu erarbeiten. *[Forum]*
 - Kostenwahrheit ist herzustellen. *[VCS Basel, WWF Schweiz, WWF Basel]*
 - Aktualisierung der Nachfrageprognose 2005 für den gesamten Schweizer Luftverkehr; mit quantitativen und qualitativen Alternativen zum Wachstum am EAP (inkl. mögliche Entschädigungsfolgen für Grundeigentümer). *[Forum]*
 - Die bestehende Prognose ist veraltet (Umfeld hat sich verändert) und einseitig auf rein wirtschaftliche Ziele fixiert.
 - Anpassung Flugregime und Massnahmen an der Lärmquelle anstatt Siedlungsbegrenzungslinien im Richtplan BL. *[Forum]*
 - Objektblatt so überarbeiten, dass der Flugbetrieb am EAP dem Richtplan BL von 2010 nachkommt (keine fluglärmbedingten Einschränkungen der Siedlungsentwicklung). *[SVP Bottmingen]*
 - Die explizit nachfrageorientierte Entwicklung ist abzulehnen; Planungssicherheit ist nicht einseitig dem EAP sondern auch den Gemeinden zu gewähren (keine Einschränkung Siedlungsentwicklung wegen Fluglärmbelastung). *[17 Private]*
 - Lärmschutz, Sicherheit und Entwicklungsinteressen der Gemeinden haben Vorrang vor den Entwicklungsinteressen des EAP; die Entwicklung des EAP hat sich an diesen zu orientieren und nicht umgekehrt.
 - Der SIL verkennt die Interessen Anwohner (Reduktion Lärmbelastung); strebt einseitig Verbesserungen für den Flughafen an, bevorzugt die wirtschaftlichen Interessen; fehlende Interessenabwägung, schränkt die Gemeinden ein; weniger Wachstum und mehr Nachhaltigkeit erforderlich.
 - Planungsabsichten SIL führen zu Verschärfung Lärmbelastung; deuten auf kräftigen Ausbau des Flughafens hin; die Entwicklung mit 150'000 Flugbewegungen entspricht nur den Zielvorstellungen des EAP.
 - Im Staatsvertrag 1949 ist der EAP als regionaler Flughafen bezeichnet; der geplante Ausbau geht weit über ursprüngliche Funktion eines Regionalflughafens hinaus; zwei Landesflughäfen sind ausreichend.
 - Flughafenangebot (Billig-Fluglinien) erbringt für die regionale Wirtschaft keinen Mehrwert, belastet nur Verkehrsnetz resp. bedingt dessen Ausbau, führt zu mehr Fluglärm.
 - Der EAP ist nicht im Interesse des Wirtschaftsstandorts Basel: die mit Touristikreisen exportierte Kaufkraft ist grösser als die Lohnsumme aus den Arbeitsplätzen; Flughafenangestellte wohnen im Ausland (keine Steuereinnahmen).
 - Einschränkung der Siedlungsentwicklung in Allschwil schwächt den innerkantonalen Finanzausgleich.
 - Raumplanerische Konsequenzen klären, inkl. Entschädigungsforderungen wegen flugbedingter Wertverminderung von Grundstücken. *[CVP Allschwil, CVP Binningen, 3 Private]*

Umweltverträglichkeit, Lärmschutz, Grenzwerte

- Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung nach Espoo-Konvention ist nachzuholen *[SBFB, VCS Solothurn, Grüne BL]*; UVP ist für den Flughafen wie auch für den geforderten Bahnanschluss ans Fernverkehrsnetz durchzuführen *[VCS Basel, WWF Schweiz, WWF Basel, Grüne BS]*; UVP für gesamten EAP *[Forum]*; generelle UVP für gesamtes Gebiet, das an franz. Flugsicherung delegiert ist (inkl. Luftschadstoffe) *[CVP Allschwil, CVP Binningen]*; umfassende UVP für gesamtes von Flugverkehr betroffenes Gebiet auf Schweizer Seite, von neutraler Stelle und unter Mitwirkung kommunaler Behörden *[SVP Bottmingen]*; *[159 Private]*
 - Nach Konvention unterliegen grenzübergreifende Planungen der UVP-Pflicht; das SIL-Objektblatt entspricht der in der Konvention enthaltenen Umschreibung; für solche Verkehrsanlagen mit grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen ist UVP vorgeschrieben.

- Schutz der Bevölkerung vor künftigen Lärmimmissionen; keine einseitige Optik zugunsten Nachfrage Luftverkehrsleistungen, sondern auch zugunsten Ruhebedürfnis Anrainer.
- Mitspracherecht der Bevölkerung zur weiteren Entwicklung Flughäfen.
- Trotz lärm- und tageszeitabhängigen Landetaxen (seit 2003 in Kraft) haben mehrjährige Lärmdurchschnitte nicht abgenommen, Nachtflüge zugenommen.
- Lenkungsmassnahmen sollen einen Teil des Flugverkehrs auf den Schienenfernverkehr (Hochleistungsnetz) verlagern. [*VCS Basel, WWF Schweiz, WWF Basel*]
 - Nachfrageorientierte Entwicklung ohne Lenkungsmassnahmen widerspricht dem Vorsorgeprinzip im Umweltschutzrecht; die Umweltverträglichkeit dieser Maximalnutzung ist nicht nachgewiesen.
 - Emissionsgebühren und Landetaxen verhindern Flugbewegungen zu sensiblen Tageszeiten nicht; sie leisten keinen Beitrag an die Umwelt- und Gesundheitskosten im Sinne der Kostenwahrheit.
 - Der künftige Mehrverkehr wird die Anstrengungen, die Lärm- und Schadstoffemissionen an der Quelle zu begrenzen, konsumieren/überkompensieren.
- Anreiz zur Verminderung der Umweltbelastung durch Lärmboni und Landetaxenvergünstigungen. [*1 Privater*]
- Festlegung zur Reduktion der Umweltbelastung ergänzen: «Die Möglichkeiten technischer Fortschritte, die zum Lärmschutz beitragen, sollen konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind» (bestehende Formulierung konkretisieren). [*SBFB*]
- Zielsetzungen und verbindliche Handlungsanweisungen zur Bekämpfung der Lärmemissionen an der Quelle festlegen. [*Forum*]
 - Bestehende Reglemente samt Start- und Landegebühen sind ohne nachvollzieh- und beweisbare Wirkung; Festlegungen im Objektblatt wirken wie leere Worthülsen.
- Vorsorgliche Begrenzung der Umweltbelastung so beziffern, dass sie messbar und nachweislich den Prinzipien des Umweltrechts und dem Entwicklungsbedarf der Agglomeration Basel gerecht wird; dass Messungen und Kontrollen möglich sind. [*SVP Bottmingen, 42 Private*]
- Begrenzung von Lärm- und Schadstoffemissionen mittels klarer Regelung statt unwirksamem Gebührensystem; Start-/Lande- und Abflugverbot für Flugzeuge der lärmigsten Klasse der Kategorie 3. [*SVP Bottmingen, 41 Private*]
- Wirksame Massnahmen zur Reduktion der Fluglärmimmissionen im Objektblatt definieren (im Sinne von Handlungsanweisungen an Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat EAP) [*CVP Allschwil, CVP Binningen*]; z. B. Anreiz für Einsatz leiserer Flugzeuge (Landegebühren), Verbot lauter Flugzeuge; satellitengesteuerte An- und Abflüge (räumliche Verteilung statt Konzentration in Südanflugschneise); Nordstarts in sensiblen Zeiten; Ruheperioden in sensiblen Zeiten; Pistenverlängerung Nord prüfen (für Starts Richtung Süden); vermehrte Nutzung Westpiste, Steig- und Sinkgeschwindigkeiten verbessern (Continuous Descent Approach); Reduktion Flugverkehr an Sonntagen. [*6 Private*]
- Anpassung der Immissionsgrenzwerte im SIL an neue wissenschaftliche Erkenntnisse (zur Gesundheitsschädigung durch Fluglärm). [*Grüne BL, Grüne BS, VCS Basel, VCS Solothurn, WWF Schweiz, WWF Basel, 114 Private*]
 - Schweizer Lärmkommission hat festgestellt, dass Werte von 2001 zu hoch angesetzt sind, ist durch zahlreiche internationale Studien belegt.
 - Zentrale, volkswirtschaftlich entscheidende Begriffe wie Gesundheit, Wohn- und Lebensqualität fehlen im Objektblatt; bei Landesflughäfen sind sogar Erleichterungen bei der Einhaltung der Grenzwerte vorgesehen.

Flugbetrieb, Pistenbenützung (Südstarts und –landungen), Verkehrsleistung

- Vereinbarung Pistenbenützung 2006: Rechtsgültigkeit überprüfen, SIL-Objektblatt zurückstellen bis Ergebnis der Analyse vorliegt; gegebenenfalls neue Vereinbarung erstellen (Basis Risikoanalyse und UVP) und der öffentlichen Vernehmlassung unterbreiten; Anpassung Vereinbarung im Objektblatt als vorrangiges Ziel festlegen, Sanktionsmechanismen bei Verletzung der Bestimmungen. [*SVP Bottmingen, 49 Private*]
 - Vereinbarung nimmt Bezug auf Espoo-Konvention, im Verfahren ILS 33 wurden die Bedingungen aber nicht erfüllt: keine umfassende UVP, fehlende Risikoanalyse, ungenügende Beteiligung der Betroffenen auf Schweizer Seite.

- ILS 33 hat zu massiver Mehrbelastung in der Schweiz geführt; mehr Lärmbelastung und Sicherheitsrisiko durch vermehrte Südanflüge (z. B. Nachtlärm/mögliche Absturzzone Bruderholzspital, Lärm/Risiken für Schulbetrieb Binningen).
- Vereinbarung Pistenbenützung 2006 im Hinblick auf künftige Entwicklung (Parallelpiste) ausbauen. [1 Privater]
- Regelung für Südlandungen überarbeiten (im Objektblatt festhalten): Mindestwindgeschwindigkeit von 5 auf 10 Knoten erhöhen. [177 Private]
 - ICAO schreibt keine minimalen Windgeschwindigkeiten bei Landungen vor, wird bei andern Flughäfen unterschiedlich praktiziert.
- EAP ist zu verpflichten, auf eigene Kosten oder Kosten des Bundes im Südanflugkorridor Schallschutzmassnahmen zu installieren (für bewohnte Räume) oder den Eigentümern für bereits realisierte Massnahmen die Kosten zurückzuerstatten. [SBFB]
 - Entsprechend Bundesgerichtsurteil zum Betriebsreglement Flughafen Zürich; Massnahme gegen Aufwachreaktion wegen Fluglärm in der ersten Morgenstunde 06–07 Uhr.
- Plafonierung der Flugbewegungen auf dem heutigen Stand. [VCS Basel, WWF Schweiz, WWF Basel]
- Plafonierung auf 100'000 Flugbewegungen pro Jahr prüfen. [Forum]
- Annahmen zur Verkehrsleistung entsprechend engpassfreier Entwicklung aller Luftverkehrssparten: 200'000 Bewegungen (2030), 360'000 Bewegungen (2050); Auftrag zur Sicherung der dazu notwendigen Infrastrukturbauten festlegen. [1 Privater]
 - Bestehende Prognosen sind zu tief angesetzt und mit Unsicherheiten behaftet.
- Flugverkehr beschränken: Südstarts nicht in %, sondern absolut beschränken; Verbot von Südstarts für Frachtflugzeuge; Flugverkehr südlich EAP auf Stand 2010 beschränken; Anteil Südlandungen auf 6 % beschränken. [8 Private]
 - Reduktion Gefahrenpotenzial/Unfallrisiko in An- und Abflugkorridoren; Reduktion Lärmbelastung (u. a. im Erholungsgebiet Laufental-Schwarzbubenland).
 - ILS 33 und Südanflüge sind durch wachsende Mobilität (Billigfliegerei, Massentourismus) bedingt; Flugverkehr (insbesondere Billigangebote) ist zu Gunsten Klimaschutz zu beschränken.
- Vereinbarung zur Limitierung der Direktstarts Hochwald von 1998 im Objektblatt aufführen (unter «Rechtliche Grundlagen», als Handlungsanweisung an Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat EAP). [SVP Bottmingen, 254 Private]
 - Das Abkommen von Frankreich ist nicht unterzeichnet und somit nicht verbindlich; limitiert Direktstarts nach Süden auf 8 Flüge pro Tag.
- Anstelle von Direktstarts nach Süden ist im Objektblatt das sogenannte Lärm-S festzulegen; soll das Lärm-S wieder eingeführt werden (bis 1991 übliche Ausweichkurve nach Südwesten; gleichzeitig Verbot der Direktstarts). [SBFB, VCS Basel, VCS Solothurn, WWF Schweiz, WWF Basel, Grüne BL, 115 Private]
 - Anzahl Direktstarts nach Süden ist im Objektblatt nicht beschränkt, finden im gleichen Korridor statt wie Südlandungen (Mehrbelastung Anwohner).

Gebiet mit Lärmauswirkungen, Lärmbelastungskataster (LBK)

- Neuen LBK zu aktuellem und künftigem Flugverkehr erstellen (soll auf realen Pistenbenützungskquoten beruhen, Trend zu grösseren Flugzeugen berücksichtigen). [CVP Allschwil, CVP Binningen, SVP Bottmingen, NQV Neubad, 259 Private]
 - Annahme Pistenbenützung nicht korrekt (Starts nach Westen nicht 22 % sondern 6 %; Starts nach Süden nicht 65 % sondern 75–80 %).
 - Beruht auf veralteten Annahmen Flottenzusammensetzung, Flugzeuggrössen (Anteil kleiner Flugzeugtypen zu gross); grössere Flugzeuge verursachen trotz verbesserter Technik stärkere Lärmemissionen mit grösserer räumlicher Ausdehnung wegen stärkerer Triebwerkleistung und trägerem Flugverhalten.
 - LBK verkennt Entwicklung der letzten 10 Jahre; ist als Grundlage für das Objektblatt unzulässig.
- Erarbeitung eines aktualisierten LBK; der die Interessen von EAP und Anrainergemeinden gleichermaßen berücksichtigt. [Forum]
 - Fluglärm soll der Siedlung weichen, nicht umgekehrt; Siedlungsbegrenzungslinien sind die falsche Antwort auf Fluglärm.
 - Veraltete und falsche Annahmen (Pistenbenützung); können nicht Basis eines seriösen Objektblatts bilden.

- Nach der Neuberechnung des LBK ist das Objektblatt neu zu erarbeiten; es ist so anzupassen, dass die Siedlungsbegrenzung entfällt; wird die Lärmbelastungssituation auf Schweizer Gebiet schlechter als im bestehenden LBK, sind betriebliche Massnahmen zur Lärminderung zu treffen. *[SVP Bottmingen, 41 Private]*
 - Genehmigter Richtplan BL von 2010 enthält keine räumlichen Nutzungsbeschränkungen aufgrund von Fluglärm, eine Richtplananpassung mit fluglärmbedingten Siedlungsbegrenzungen ist erst jetzt im Gang. Vorgesehen ist eine Verdichtung der Bebauung in Gebieten, die von Flugverkehr betroffen sind. Die Vorgaben im Objektblatt sind den raumplanerischen Bedürfnissen bzw. dem genehmigten Richtplan anzupassen und nicht umgekehrt.
- Das Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht auf den richtigen Grundlagen. *[IG Luftverkehr]*
- Die Aussage, wonach das Gebiet mit Lärmauswirkungen die erwartete Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen im Tagbetrieb abdeckt, ist mit einer Aussage zum Nachtbetrieb zu ergänzen. *[SVP Bottmingen, 41 Private]*
- Zum Gebiet mit beträchtlichen Lärmauswirkungen sind auch die Gemeinden Binningen und weitere zu zählen. *[1 Privater]*

Nachtflugsperrre

- Nachtsperrezeit 23–06 Uhr (mit Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr) als Festlegung ins Objektblatt aufzunehmen, unter Vorbehalt von Flügen im übergeordneten Interesse (Notlandungen, Rettungs- und Polizeiflüge etc.) *[SBFB]*; Nachtflugsperrre von mindestens 23–06 Uhr im Objektblatt festzuhalten *[VCS Basel, VCS Solothurn, WWF Schweiz, WWF Basel]*; Nachtflugsperrre von 23–06 Uhr analog Zürich *[Grüne BS, Grüne BL]*; generelles Nachtflugverbot mindestens 23–06 Uhr (max. 22-07 Uhr) *[Forum]*.
 - Lärmereignisse in den Nachtstunden führen zu Aufwachreaktionen; nach neuen Studien sollten regelmässige nächtliche Maximalpegel von 52 dB(A) vermieden werden, Konzentration der Lärmereignisse auf die erste Morgenstunde führe zu signifikant höheren Aufwachraten. Minimale Nachtsperre von 5 Stunden genügt nicht für die Erholung.
 - Ausdehnung der Nachtsperrezeit auf den von Zürich festgesetzten Standard; gleiche Nachtruhe kann verhindern, dass EAP als Überlaufgefäss für unerwünschten Nachtlärm in Zürich dient.
 - Die seit 2003 geltenden Landetaxen entfalten nicht die gewünschte Lenkungswirkung (durchschnittliche Lärmbelastung blieb gleich, Nachtflüge nahmen sogar zu); lärm- und zeitabhängige Gebührenordnung ist kein Ersatz.
 - Längere Flugzeiten am EAP begünstigen Express-Frachtflüge, welche die andern Flughäfen aus Lärmgründen erfolgreich abwehren.
- Nachtflugsperrre 23–06 Uhr; Anpassung Nachtflugregelung an diejenige von Zürich – zumindest für An-/Abflugverkehr im Schweizer Luftraum; Nachtflugsperrre ausweiten; als Handlungsanweisung an Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat EAP. *[335 Private]*
 - Mit Gebührenordnung kann die Zahl der Nachtflüge nicht gesenkt werden.
 - Entspricht verbindlichem Auftrag des Baselbieter Kantonsparlaments an Regierungsrat.
 - Angleichung Nachtsperrezeiten als Bedingung zur Kostenbeteiligung gemäss zwei Abstimmungen zu Flughafen-Ausbauprojekten (1976, 1999).
 - Besonders störend Frachtflüge am Morgen 05–06 Uhr, für Region Basel von geringer volkswirtschaftlicher Bedeutung; Frachtflüge in den Nachtstunden mit veralteten, lauten Flugzeugen.
 - Umliegende Flughäfen haben längere Nachtflugsperrre (keine Abwanderungsgefahr von Firmen/Arbeitsplätzen).
 - Verlängerte Nachtruhe führt zu praktisch keinen finanziellen Einbussen des EAP.
- Nachtflugsperrre 23–06 Uhr zumindest für An- und Abflugverkehr im Schweizer Luftraum (Handlungsanweisung an Schweizer Vertretung im Verwaltungsrat EAP) *[CVP Allschwil, CVP Binningen, SVP Bottmingen]*; Flugbewegungen im Süden des Flughafens während den Nachtstunden untersagen *[NQV Neubad]*.
 - Fluglärm während Schlaf- und Ruhezeiten im dicht besiedelten Gebiet der Region nicht mit Grundsatz vereinbar, dass gesundheitsschädliche Einwirkungen zu vermeiden sind (Aufwachreaktionen).
- Nachtflugsperrre 22–06 Uhr, vertraglich dauerhaft umsetzen. *[4 Private]*
- Keine Übernahme von Nachtflügen aus Zürich. *[1 Privater]*

Flugrouten

- Flugrouten in Objektblatt verbindlich festlegen. [*SVP Bottmingen, 42 Private*]
 - Klare Leitplanken für Genehmigung neuer Flugrouten im schweizerischen Luftraum (an franz. Luftfahrtbehörde delegiert); ansonsten einseitige Planungssicherheit für Flughafen, keine Planungssicherheit für Stadt und Gemeinden im Bereich des an Frankreich delegierten Luftraums (insbesondere Bereich Sicherheitszonenplan).
- Fix programmierte Standardabflugrouten im Objektblatt festlegen, die erlauben, schnelle und langsame sowie schnell und langsam steigende Flugzeuge zu trennen und aneinander vorbeizuführen. [*SBFB*]
 - Satellitengestützte Abflugrouten (Navigationsstandard RNP-RNAV 0.3) erlauben mehr Flexibilität bei der Routenführung mit mehreren Routen pro Abflugrichtung. Flugzeuge mit unterschiedlicher Geschwindigkeit und Steigleistung können besser separiert, lärmige Starts auf Routen ausserhalb dicht besiedeltem Gebiet gelegt werden.
- Continuous Descent Approach (CDA) und «kanalisiertes Vectoring» als Massnahmen zur Lärmbekämpfung im Anflug zwischen Warteraum und Endanflug auf dem Leitstrahl des ILS im Objektblatt festlegen. [*SBFB*]
 - Verfahren bei andern Flughäfen Standard, tragen zu massgeblicher Lärmentlastung in verkehrsarmen Zeiten bei (Tagesrand- und Nachtstunden). Konsequenterweise anwenden, sobald sie zur Verfügung stehen (Musterbeispiel für Durchsetzung Vorsorgeprinzip).

Risikoanalyse

- Neue Risikoanalyse für ILS 33/für Südlandungen [*SBFB, VCS Solothurn, Grüne BS, Grüne BL*]; neue Risikoanalyse zur effektiven Praxis des ILS 33 durchführen und Resultate der Öffentlichkeit präsentieren [*VCS Basel, WWF Schweiz, WWF Basel*]; neue Risikoanalyse zu aktuellem und künftigen Flugverkehr [*CVP Allschwil, CVP Binningen*]; neue Risikoanalyse zu Flugverkehr EAP und Landeverfahren ILS 33 [*SVP Bottmingen*]; Aktualisierung Risikoanalyse EAP in Anwendung Espoo-Übereinkommen [*Forum*]; umfassende Risikoanalyse für Flughafen und ILS 33; neue Risikoanalyse zu aktuellem und künftigen Flugverkehr [*159 Private*]; Risikoanalyse zum Südlandeverfahren ILS über Binningen [*171 Private*].
 - Risiken und Emissionen durch den zu erwartenden Mehrverkehr am Flughafen sind weder abgeklärt noch trägt ihnen der SIL in erkennbarer Weise Rechnung.
 - Risikoanalyse wird von Espoo-Konvention gefordert; zu berücksichtigen sind Flugzeuggrösse (Schadenpotenzial), Transport von Gefahrgütern und zunehmende Bevölkerungsdichte (nach Planungsvorgaben).
 - Vorhandene Risikoanalyse 2001 unbeachtlich, weil damals noch keine ILS-Südanflüge.
 - Zahl der Südlandungen hat seit Beschluss zur Einführung von ILS 33 markant zugenommen (Hauptgrund: Vereinbarung 2006, wonach Südlandungen bereits ab Rückenwindkomponente von 5 Knoten anstatt 10), macht neue Risikoanalyse unumgänglich.

Hindernisbegrenzung, Sicherheit

- Sachgerechte Einführung, Anwendung und Umsetzung der geltenden Sicherheitsnormen, -richtlinien und -empfehlungen für alle Verkehrsarten und deren Entwicklung. [*1 Privater*]
- Ergänzung/Ausweitung Gebiet mit Hindernisbegrenzung im Hinblick auf den allfälligen Pistenausbau. [*1 Privater*]

Pistenausbau

- Auf die Vororientierung zum Ausbau des Pistensystems ist zu verzichten [*SBFB*]; Option auf eine zweite Nord-Süd-Piste ist ersatzlos aus dem Objektblatt zu streichen; [*VCS Basel, VCS Solothurn, WWF Schweiz, WWF Basel, Grüne BL, Grüne BS*]; Bau einer Parallelpiste ist (für Geltungsdauer Objektblatt) ausdrücklich auszuschliessen [*Forum, SVP Bottmingen*]; Vororientierung zur Parallelpiste ist zu streichen [*NQV Neubad*]; keine Parallelpiste 15-33 ins Objektblatt aufnehmen; Streichung der Parallelpiste aus dem Objektblatt; Bau einer weiteren Piste für die Gültigkeitsdauer des Objektblatts ausdrücklich auszuschliessen [*160 Private*].
 - Schafft die Voraussetzung, dass die von Frankreich favorisierte Parallelpiste selbst im Planungshorizont des SIL (ca. 20 Jahre) erstellt werden kann; mit dem Vorbehalt der Überprüfung/Anpassung des Gebiets mit Lärmauswirkungen wird vorweggenommen, dass die Schweiz eine solche im Bedarfsfall ermöglichen will; dies verstösst gegen den Grundsatz der Planungssicherheit, diese wird nur dem Flughafen, nicht aber den vom Flugverkehr betroffenen Gemeinden gewährt.

- Ermöglicht einen Weiterausbau auch nach der Verdoppelung der Flugbewegungen auf 147'000, nahezu unbegrenzte Wachstumsmöglichkeiten; mögliches Verkehrswachstum (Verdoppelung der Bewegungszahl/der Südlandungen) nicht vereinbar mit Lärmschutz und Siedlungsentwicklung im Süden Flughafen, Beeinträchtigung Lebens- und Wohnqualität wird zunehmen, Szenario Parallelpiste für Umwelt und lärmbeeinträchtigte Bevölkerung inakzeptabel (Horrorzenario für Anwohner);
- Festlegung Parallelpiste schliesst weitere Erweiterung des Betriebs nicht aus; es ist zu befürchten, dass mit einer einfachen Anpassung des Objektblatts die demokratischen Rechte der Bevölkerung nicht gewährleistet werden bzw. die erwähnte Anpassung ohne eingehende Prüfung von Routen und Lärmauswirkungen vorgenommen wird.
- Konzeptteil SIL verlangt Verlagerung von Kurzstrecken auf die Bahn, wirkt damit wachstumshemmend auf Ausbau Flughafen, macht Vororientierung Parallelpiste überflüssig.
- Flugverkehr ist die klimabelastendste Mobilitätsform, Lenkungsmaßnahmen für Verlagerung auf die Bahn (Hochleistungsnetz) sind zu treffen, z. B. Kerosinbesteuerung; Flugbewegungen sollen auf heutigem Stand plafoniert werden.
- Zusätzliche Piste für EAP nicht notwendig (Fehlinvestition), birgt Risiko zum Hub zu werden (anstelle z. B. München).
- Ausdehnung Lärmbelastungsgebiet würde Bauentwicklungsmöglichkeiten von Allschwil und Schönenbuch weiter einschränken, keine Planungssicherheit für Gemeinden.
- Die Realisierung einer Parallelpiste setzt zurecht eine Anpassung Objektblatt voraus, konkrete Pläne für Pistenausbau derzeit nicht vorhanden und auch nicht nötig, solange Bewegungszahl unter 150'000. [*IG Luftverkehr*]
- Objektblatt beruht auf gegenwärtigen Betrieb und damit zusammenhängenden Grundlagen (Prognose 2005, PEB 2004); unter aktuellen Betriebszahlen ist Realisierung Parallelpiste noch nicht nötig. [*Handelskammer*]
- Zur Sicherung des allfälligen Pistenausbaus (Parallelpiste) sind umgehend Abklärungen und Massnahmen zu treffen. [*1 Privater*]
- Strategische Optionen einer Verlegung des Flughafens um 15–20 km nach Norden ist zu prüfen (unter Führung Bund, vor Festlegung SIL) [*SBFB*]; grundsätzliche Überprüfung heutiger Standort EAP (Verlegung um 15–20 km nach Norden), bevor sich Flüge verdoppeln und jetzige Pistenlänge endgültig zementiert ist [*Grüne BL*]; Verlegung EAP nach Norden prüfen/in Erwägung ziehen [*155 Private*].
 - Entlastung der engeren Region Basel von Fluglärm, Flüge über dünn besiedeltem Gebiet, massive Entlastung südlicher Sektor von Fluglärm; drastische Reduktion der Zahl der einem Absturzrisiko ausgesetzten Personen.
 - Standort in der Nähe der bestehenden Bahnlinie Basel-Mulhouse: Kosten für umstrittene neue Bahnverbindung könnten weitgehend eingespart werden (Reduktion Verlegungskosten von 500 Mio. auf 250 Mio.); Vororientierung Parallelpiste und Festlegung Bahnanschluss verhindern diese Option.
- Eventualiter ist Verlängerung Ost-/Westpiste zu prüfen (unter Führung Bund, vor Festlegung SIL) [*SBFB*]; Überprüfung Verlängerung der Westpiste durch unabhängige Experten [*Grüne BL*]; Verlängerung hat Vorrang vor Neubau Parallelpiste; Prioritäre Nutzung der Westpiste 08-26; Anteil Starts auf der Westpiste verbindlich festlegen (z. B. 22 %) [*117 Private*].
 - Kapazitätsgrenze von 150'000 Bewegungen auf Nord-/Südpiste bei anhaltendem jährlichem Wachstum von 14 % in wenigen Jahren erreicht. Ausbau Ost-/Westpiste als einzige Alternative zu Neubau Parallelpiste.
 - Negatives Resultat der EAP-Studie zur Pistenverlängerung darf nicht endgültig sein.
 - RRB Basel-Landschaft 1999 zu Investitionsbeitrag für Verlängerung Piste 26 um 220 m, damit Umlagerung von Starts möglich wird.

Landseitiger Verkehrsanschluss, Bahnanschluss

- Auf die Festlegung eines Bahnanschlusses, insbesondere auch für Fernverkehrszüge, ist zu verzichten. *[SBFB]*
 - Bahnanschluss als zusätzlicher Motor für beabsichtigte massive Kapazitätssteigerung am EAP, mit negativen Folgen für Bevölkerung in der Region (die nicht mittels strategischer UVP untersucht worden sind).
 - Fernverkehrsverbindung geht über das im Konzeptteil postulierte Zusammenarbeitsgebot der Landesflughäfen hinaus. EAP soll nicht zur Entlastung des Flughafens Zürich beitragen, indem der anfallende Verkehr besser auf die Flughäfen verteilt wird.
 - Trotz Kapazitätsengpässen im Flughafen-Gesamtsystem wird EAP mit Bahnanschluss für Kurzstreckenflüge attraktiv erhalten, die im SIL-Konzeptteil angestrebte Verkehrsverlagerung aus der Luft auf Hochgeschwindigkeitszüge wird torpediert (Bahnanschluss EAP konkurrenziert Bahnverkehr).
 - Nachtflüge aus Zürich (seit 2011 verlängerte Nachtruhe) könnten in den Flugplan von Basel aufgenommen werden.
- Auf Anbindung Flughafen an Schienenfernverkehr ist zu verzichten. *[NQV Neubad]*
 - Formulierung an Vorgaben Konzeptteil anpassen; keine «Voraussetzungen für eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen» schaffen.
- Ohne gleichzeitige Plafonierung der Flugbewegungen auf heutigem Stand und einer ausgedehnten Nachtflugsperrung von mindestens 23–06 Uhr wird der Bahnanschluss EAP abgelehnt *[VCS Basel]*; Bahnanschluss des EAP wird abgelehnt *[WWF Schweiz, Grüne BL]*; ohne Plafonierung der Flugbewegungen wird der Bahnanschluss EAP abgelehnt *[WWF Basel]*; ein Bahnanschluss wird aus ökologischen Gründen abgelehnt *[VCS Solothurn]*.
 - Anschluss ans Fernverkehrsnetz läuft der Verlagerungspolitik von der Luft auf die Schiene diametral entgegen; dient einzig der Wirtschaftlichkeit des EAP und der Bewältigung des Gesamtluftverkehrs; die effiziente Anreise zum Flughafen verkürzt die Gesamtreisezeit, was die Konkurrenzfähigkeit des Flugverkehrs gegenüber dem Schienenverkehr stärkt; der ökologische Nutzen durch Anreise der Passagiere mit dem Zug wird durch den gleichzeitig geförderten Flugverkehr mehrfach konsumiert.
 - Nachtflüge, die in Zürich nicht mehr zulässig sind, können von Basel aus starten.
 - Nach der Entlastung der Strasse durch die Bahnverbindung kann die Strasse wieder mit Verkehr aufgefüllt werden.
- Ziele Bahnanschluss sind abzulehnen. *[Grüne BS]*
 - Flugpassagiere aus der ganzen Schweiz an den Flughafen zu führen, läuft der Verlagerungspolitik von der Luft auf die Schiene diametral entgegen.
 - Keine Entlastung Zürich und Genève, keine Nachtflüge von Zürich in den Flugplan EAP.
 - Bahnanschluss sinnvoll, wenn mit flankierenden Massnahmen Modalsplit erhöht wird (Erhöhung Parkingtariife).
- Auf den Bahnanschluss zum EAP ist zu verzichten; Bahnanschluss EAP aus dem Objektblatt ausklammern; ausklammern bis Nutzen und Finanzierung geklärt *[CVP Allschwil, SVP Bottmingen, 167 Private]*.
 - Kein Bedarf; EAP ist mit öffentlichem Verkehr problemlos erreichbar, bestehende Busverbindung genügt/ist kaum verbesserungsfähig (Verbindungen im 7½-Minuten-Takt, viele Haltestellen).
 - Regelungen für Finanzierung und Betrieb fehlen; Nutzen für die Region ist unklar; Wirtschaftlichkeit kann nicht gewährleistet werden. Verankerung Bahnanschluss im Objektblatt ist sachlich verfehlt und zeitlich verfrüht; kann nicht ohne demokratische Entscheidungen zu Finanzierung und Realisierung vorgenommen werden.
 - Bahnanschluss würde derzeitigen Standort EAP zementieren, weitere Studien zur Verlegung von Pisten und/oder Flughafen erschweren.
 - Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen für die Region Basel wirtschaftlich, raumplanerisch und ökologisch nicht sinnvoll; Bahnanschluss mit Entlastungsfunktion für Zürich/Genf steht den Interessen der Agglomeration Basel entgegen.
 - Direkte Verbindung zu andern Landesflughäfen würde zu weiterem Wachstum EAP bzw. zu mehr Flugbewegungen führen; Verlagerung von Flugbewegungen in den Raum Basel führt zu Mehrbelastung der Bevölkerung.
 - Verlagerung von Flugverkehr vom defizitären Flughafen Strasbourg würde ermöglicht.
 - Bahnanschluss würde die Verlagerung von Luftverkehr auf die Hochgeschwindigkeitszüge konkurrenizieren.

- Mit Bahnanschluss massive Erweiterung Einzugsgebiet Flughafen; Vorbereitung für massive Intensivierung Güterverkehr.
- Lange Bahn-Anfahrtswege in schlechtem Verhältnis zu Kurzstrecken-Europafügen; keine Nachfrage für Bahnanschluss in der Schweiz.
- Auf Bahnanschluss ist zu verzichten; evtl. mit Begleitmassnahmen gestatten (UVP/Risikoanalyse nach Espoo, Plafonierung 100'000 Bewegungen, Nachtflugverbot mindestens 23–06 Uhr, keine Übernahme von Passagieren Zürich und Genève, Mitbestimmung der Schweizer Gemeinden bei der französischen «débat public»). [Forum]
 - EAP bereits sehr gut mit öV erschlossen, Bahnanschluss für die Schweiz kein Gewinn.
 - Entlastung Zürich und Genève ist nicht Aufgabe des EAP.
 - Entlastung Strassennetz kann nicht Ziel des Bahnanschlusses sein, heutige Belastung der Flughafenstrasse ist marginal.
 - Bahnanschluss stärkt einzig Stadt Strasbourg und dient Entlastung deren Flughafen.
 - Bahnanschluss macht EAP attraktiver für Billigfluggesellschaften für Ausbau Angebot.
 - öV ist keine Alternative für Mitarbeitende in Betrieben am Flughafen
- Anbindung Flughafen an schweizerisches Eisenbahnnetz, Schienenanschluss EAP/Einbindung Fernverkehrsnetz wird begrüsst. Dabei soll nicht von «langfristig» gesprochen werden, Vorbehalt der Verhältnismässigkeit aus Kostengründen ist zu streichen. [IG Luftverkehr, Handelskammer]
- Bahnanschluss im Grundsatz begrüsst; Auswirkungen auf Flugverkehr müssen ausgewiesen, Projekt detailliert werden. [1 Privater]
- Anbindung des Flughafens ans nationale Strassennetz muss gewährleistet bleiben; die schweizerischen und französischen Sektoren müssen aus den jeweiligen Ländern ohne Zollschranken und Personenkontrollen erreichbar sein. [Rega]
 - Festlegungen zur Anbindung ans Strassenverkehrsnetz fehlen im Objektblatt (auch im Zusammenhang mit Besonderheit des trinationalen Flughafens).
 - Rega-Basis liegt airside, was täglichen Betrieb massiv erschwert (Zoll- und Sicherheitskontrollen für jeden Zutritt zur Basis mit Zeitverlusten von 10–45 Minuten).

Verfahren

- Sistierung Objektblatt bis offene Fragen geklärt sind (Risikoanalyse, LBK, generelle UVP, Entschädigungsfolgen, Massnahmen zur Reduktion Flugimmissionen/Nachtflugperre) [CVP Allschwil, CVP Binningen]; Objektblatt zurückstellen bis Prüfung Vereinbarung 2006, Risikoanalyse ILS 33, umfassende UVP vorliegen [SVP Bottmingen]; Forderungen zu Ergänzung oder Überarbeitung des Objektblatts sind mit einer Sistierung des Verfahrens und einer erneuten Vernehmlassung zu verknüpfen [45 Private].
- Staatsvertrag 1949 ist einer Totalrevision zu unterziehen; als Grundlage sind eine aktualisierte Risikoanalyse und eine neue Umweltverträglichkeitsprüfung zu erstellen. [Forum]
- Transparent darzulegen, wie die Unabhängigkeit der Bundesaufsicht über den EAP sicher gestellt ist. [VCS Basel]
 - Unabhängigkeit wird bezweifelt, weil Aufsichtsbehörde BAZL gleichzeitig Einsitz im Verwaltungsrat EAP hat; Handlungsanweisungen im SIL genügen nicht.
- Vor jedem Ausbau- oder Entwicklungsschritt des EAP ist zu prüfen, ob die Interessen der betroffenen Gemeinden/der Bevölkerung gewahrt sind; Verankerung einer Volksabstimmungs-Pflicht bei EAP-Projekten. [4 Private]
 - Einfluss der Schweiz über Vertretung im Verwaltungsrat ungenügend, mehr Demokratie beim EAP erforderlich.
- Im Zusammenhang mit Hinweis auf die politisch breit abgestützte Variantendiskussion 2000/01 wird der massive Widerstand gegen den heutigen Betrieb nicht erwähnt. [3]
- Grundlagen für die Luftfahrtentwicklung der Schweiz sind neu aufzusetzen: Erstellung Masterplan Luftfahrt Schweiz, Überarbeitung Luftfahrtpolitik, Revision SIL-Konzeptteil, Revision Luftfahrtgesetz. [1]
 - Bestehende Grundlagen und Methoden von SIL und Raumplanung beruhen auf veraltetem Kenntnisstand: Vorteile der Luftfahrt im Verkehrssystem werden nicht gewürdigt; Engagement und Fortschritte Luftfahrtbranche werden nicht angemessen berücksichtigt; bestehendes Infrastrukturnetz und Zugang zum Luftraum genügen künftigen Anforderungen nicht mehr (Schweiz als exportorientiertes Binnenland, Landesflughäfen an der Landesgrenze).

Anhang 3

Bisheriger Planungsablauf im SIL

- 1998 Erster Sachplanentwurf mit Konzeptteil und Objektblättern für alle Anlagen vom 30. September 1998
- 1999 Öffentliche Auflage, Anhörung der Behörden und Mitwirkung der Bevölkerung
Auswertung der rund 17'500 Stellungnahmen
Einleitung der Überarbeitung des Sachplans in zwei Stufen
- 2000 Überarbeitung der konzeptionellen Teile I bis IIIB
- Bereinigungsgespräche mit allen Kantonen und interessierten Bundesstellen
 - Sachplanentwurf vom 28. April 2000
 - Nochmalige Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation
 - 18. Oktober 2000: Verabschiedung durch den Bundesrat
- 2001/02 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 1. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. August 2001
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 30. Januar 2002
- 2002/03 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 2. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 30. September 2002
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren)
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 14. Mai 2003
- 2003/04 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 3. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom Juni 2003 (Lugano-Agno), 31. Juli 2003 (Bressaucourt) und 11. Februar 2004 (übrige Anlagen)
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Information und Mitwirkung der Bevölkerung zur Anlage Bressaucourt
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 18. August 2004
- 2004/05 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 4. Serie
- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 25. Januar 2005 (Courtelary, Môtiers), 16. März 2005 (La Chaux-de-Fonds-Les Eplatures) und 4. November 2004 (übrige Anlagen)
 - Anhörung der Kantone und Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zu den Objektblättern Interlaken, Saanen, St. Stephan und Zweisimmen

- Verabschiedung durch den Bundesrat am 2. November 2005, Rückweisung der Objektblätter Saanen und Zweisimmen zur Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern
- 2001-07 Überprüfung Netz der Gebirgslandeplätze, konzeptioneller Teil III B6a
 - Erarbeitung konzeptionelle Ziele und Vorgaben in Zusammenarbeit mit den Bundesstellen, betroffenen Kantonen und interessierten Organisationen
 - August 2006: Anhörung der Kantone und interessierten Organisationen nach Art. 19 RPV; Überarbeitung der konzeptionellen Ziele und Vorgaben
 - Januar 2007: Anhörung der Kantone gemäss Art. 20 RPV (Behördenverfahren)
 - Mai 2007: Konsultation der Bundesstellen
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 27. Juni 2007
- 2006/07 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 5. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Bereinigung der Differenzen mit dem Kanton Bern zu den Objektblättern Saanen und Zweisimmen
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 1. Mai 2007 (Payerne), 15. Mai 2007 (Saanen, Zweisimmen), 26. Juni 2007 (Triengen) und 4. Juli 2007 (Lausanne-La Blécherette, Bex, Neuchâtel)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Payerne
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 7. Dezember 2007
- 2007-09 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 6. Serie
 - Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der überarbeiteten Objektblätter vom 21. November 2007 (Buochs), März 2009 (Luzern-Beromünster, Montricher, Courtelary, Grenchen)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Buochs
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 1. Juli 2009
- 2008-10 Erarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter GLP 1. Serie
 - Koordinationsprozess für die Gebirgslandeplätze in der Region Wallis Südost mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Organisationen); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf der Objektblätter vom April 2009
 - Anhörung des Kantons und der Gemeinden, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung
 - Verabschiedung durch den Bundesrat am 17. September 2010
- 2007-11 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 7. Serie
 - Koordinationsprozess für den Flugplatz St. Gallen-Altenrhein mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
 - Entwurf des überarbeiteten Objektblatts vom 6. Oktober 2010; Entwurf Aufhebung Heliport Benken (Anpassung Teil III B5 – Teilnetz Heliports)
 - Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt St. Gallen-Altenrhein

- Verabschiedung durch den Bundesrat am 6. Juli 2011

2009-12 Überarbeitung anlagespezifischer Teil III C, Objektblätter 8. Serie

- Koordinationsprozess für jeden Flugplatz mit den beteiligten Planungsträgern (Bundesstellen, Kantone, Gemeinden, Flugplatzhalter); Festhalten der Ergebnisse in einem Koordinationsprotokoll
- Entwurf der Objektblätter vom 30. August 2011
- Anhörung der Kantone, Ämterkonsultation (Behördenverfahren); Mitwirkung der Bevölkerung zum Objektblatt Bern-Belp
- Verabschiedung durch den Bundesrat am 27.06.2012