

Unstimmigkeiten im Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse - Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Der Entwurf zum Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse (in der Folge SIL-OB EAP genannt) wurde vom BAZL Ende Mai 2012 in Vernehmlassung gegeben. Daran beteiligten sich vier Kantone (BS, BL, AG und SO), 13 Gemeinden (wovon neun im Gemeindeverbund Flugverkehr organisiert), zwei Bundesämter (BAFU und BAV), 13 Verbände und Organisationen, fünf Parteien (kommunal und kantonal) sowie 345 Privatpersonen.

Von den vielen Einwänden in den Stellungnahmen wurde vom BAZL kaum einer berücksichtigt. Dafür enthält das definitive SIL-OB EAP, das vom Bundesrat Mitte Mai 2013 in Kraft gesetzt wurde, für die Raumplanung und somit auch für die Lebensqualität in der Region zahlreiche erhebliche Verschlechterungen im Vergleich zur Vernehmlassungsversion. Ob damit das Gebot von "Treu und Glauben" verletzt ist, müsste eine neutrale Instanz entscheiden; moralisch verwerflich und einer demokratischen Staatsstruktur unwürdig, die nebst wirtschaftlichen Interessen auch dem Bevölkerungswohl Rechnung tragen sollte, erscheint es allemal.

Das SIL-OB EAP stützt sich auf folgende **Grundlegendokumente**:

- 1) Staatsvertrag F-CH über den Bau und Betrieb des Flughafens (mit Anhängen) vom 4.7.1949
- 2) Vereinbarung Bund-Kantone BL/BS über die Zusammenarbeit vom 14.1.1998
- 3) Vereinbarung über die Pistenbenützung und deren Überwachung zwischen den franz. und schweiz. Zivilluftfahrtbehörden vom 10.2.2006
- 4) Lärmbelastungskataster vom 24.11.2009
- 5) Sicherheitszonenplan vom 20.6.1989

1) Französisch-schweizerischer Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim

Der Staatsvertrag von 1949 wird derzeit von Frankreich in Frage gestellt, indem trotz Ausscheidung eines Schweizer Sektors mit eigenen Zoll- und Polizeidiensten in dieser Zone neu französisches Steuerrecht Einzug haben soll. Vergleichbare Bestrebungen wurden - gestützt auf ein hochinstanzliches französisches Gerichtsurteil - bereits vor einigen Jahren in Bezug auf das Arbeitsrecht unternommen.

Angeblich sollen auch die Besitzverhältnisse am EuroAirport im Staatsvertrag nicht geregelt sein, da dieser nur die Verteilung vom Betriebsertrag sowie einem allfälligen Liquidationsbetrag zwischen Frankreich und der Schweiz definiere. Dass folglich dieser Schlüssel auch die Besitzverhältnisse klärt, erscheint doch nur logisch.

2) Vereinbarung betreffend Zusammenarbeit bei der Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Zusammenarbeits-Vereinbarung)

Die Vereinbarung von 1998 betrifft vorab die Aufteilung von Rechten und Pflichten zwischen Bund (vertreten durch das BAZL) und den Kantonen BS und BL. In den Rechten widerspiegelt sich in keiner Weise, dass grössere Gebiete im Kanton Baselland deutlich stärker von Flugimmissionen (Lärm, Gruppenrisiko) betroffen sind als baselstädtisches Territorium.

3) Abkommen über die Pistennutzungsbedingungen und die Kontrolle der Massnahmen zur Minderung der Umwelt-Auswirkungen des Betriebes eines ILS auf Piste 33 des Flughafens Basel-Mulhouse

Im Untertitel der Vereinbarung zur ILS33-Nutzung ist explizit erwähnt, dass sie sich auf das ESPOO-Übereinkommen stützt. Damit müssten die in der ESPOO-Konvention festgehaltenen Rahmenbedingungen zur

Umweltverträglichkeitsprüfung im grenzüberschreitenden Rahmen erfüllt worden sein, was aber im Vorfeld zum ILS33-Abkommen nicht der Fall war.

Die ESPOO-Konvention setzt zwingend voraus, dass die Umweltverträglichkeitsprüfung (im Folgenden UVP genannt) alle Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt prüft, unter anderem auf die Gesundheit und Sicherheit des Menschen. Eine Risikoanalyse zum ILS33-Landeverfahren wurde aber nie erstellt, obwohl über 70'000 Personen in weniger als 2'000 m über Meer überflogen werden. Dieses Manko wurde in der ILS33-Vernehmlassung mehrfach angeführt. In ihrer Antwortschrift zur Vernehmlassung befand die französische Flugsicherheitsbehörde DGAC mit Verweis auf eine Risikoanalyse von 2001 eine separate für unnötig.

Die Risikoanalyse von Juni 2001 stellt aber fest: *"Am Flughafen Basel-Mülhausen ist die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) für den Anflug aus Süden auf die Hauptpiste geplant. Dieses Anflugverfahren sollte nur als Ergänzung zu Anflügen aus Norden bei zwingenden meteorologischen Gegebenheiten Anwendung finden und nicht zu vermehrten Überflügen der südlich des Flughafens gelegenen Gebiete führen. Unter dieser Voraussetzung ist eine derartige Einrichtung als wertvoller Beitrag zur Verkehrssicherheit bei ungünstigen Witterungsbedingungen einzustufen."*

Noch im gleichen Jahr verlangte die französische Fluglärmkontrollbehörde ACNUSA aus Lärmschutzgründen für das Elsass die Umstellung des Flugregimes auf Südlandungen und Nordstarts bereits ab 5 kn Nordwind, während vorher der Schwellenwert bei 10 kn lag. Damit wurde die in der Risikoanalyse festgehaltene Voraussetzung missachtet, wurde doch mit der Senkung des Schwellenwerts bewusst eine deutliche Zunahme von Südlandungen angestrebt. Ob das ILS33 einen wertvollen Beitrag zur Verkehrssicherheit leistet, ist somit mehr als fraglich. Die strikte Weigerung vom EAP wie vom BAZL, eine neue Risikoanalyse zu erstellen, lässt darauf schliessen, dass die Flugsicherheitsbehörden beider Staaten einen negativen Befund befürchten.

Die ESPOO-Konvention setzt ferner voraus, dass sich die betroffene Öffentlichkeit an der UVP beteiligen kann. Die Schweizer Öffentlichkeit wurde aber nur zur Vernehmlassung des ILS33-Verfahrens eingeladen, wobei die Angaben zu den Umweltauswirkungen im Dossier zum ILS33 weder qualitativ, noch quantitativ einer UVP genügten. Zudem wurde dort die rechnerisch ermittelte Lärmbelastung nicht nach den schweizerischen Grenzwerten abgebildet!

Inwiefern das ILS33-Abkommen als Grundlage für das SIL-OB EAP überhaupt Bestand hat, ist fraglich. In der Vernehmlassungsversion zum SIL-OB EAP hiess es in der Festlegung hierzu: *"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 zwischen den französischen und schweizerischen Zivilluftfahrtbehörden."* Demgegenüber ist in der rechtskräftigen Version festgehalten: *"Die Benützung des ILS auf der Piste 33 und damit verbunden die Abwicklung der Südanflüge über dem schweizerischen Gebiet werden zwischen den französischen und schweizerischen Zivilluftfahrtbehörden geregelt."* Das heisst, das Abkommen ist inhaltlich nicht auf die Version vom 10.2.2006 fixiert, sondern kann von BAZL und DGAC unter Ausschluss der öffentlichen Mitwirkung jederzeit abgeändert werden.

4) Lärmbelastungskataster

Der Lärmbelastungskataster vom BAZL von 2009 (in der Folge LBK genannt) stützt sich bezüglich Pistenbenützung und Flottenmix auf eine Datenbasis, die aus den Jahren 1999-2001 stammt, und extrapoliert sie auf ein Verkehrsvolumen von 123'004 gewerblichen Flugbewegungen und 24'002 Flugbewegungen der allgemeinen Aviatik (Privatflüge, Flugschule).

Nach LBK erfolgen 22.3 % aller Starts auf der Ost-West-Piste; real benützen aber nur knapp 6 % aller startenden Maschinen die Nebenpiste, vornehmlich die kleinen Maschinen der allgemeinen Luftfahrt. Dafür starten in Wirklichkeit nicht 64.9 % der Flugzeuge auf der Piste 15 Richtung Süden, wie der LBK vorsieht, sondern rund 75 %.

Pistenverteilung		
Piste	Landung [%]	Start [%]
26	1.91	22.34
15	88.14	64.93
33	9.96	12.74

Piste		Landung	Start	Total
15	Tag	59'636	45'637	105'273
	Nacht	5'147	2'089	7'236
26	Tag	1'354	15'827	17'181
	Nacht	47	590	637
33	Tag	7'178	7'359	14'537
	Nacht	141	2'001	2'142

LBK, S. 14

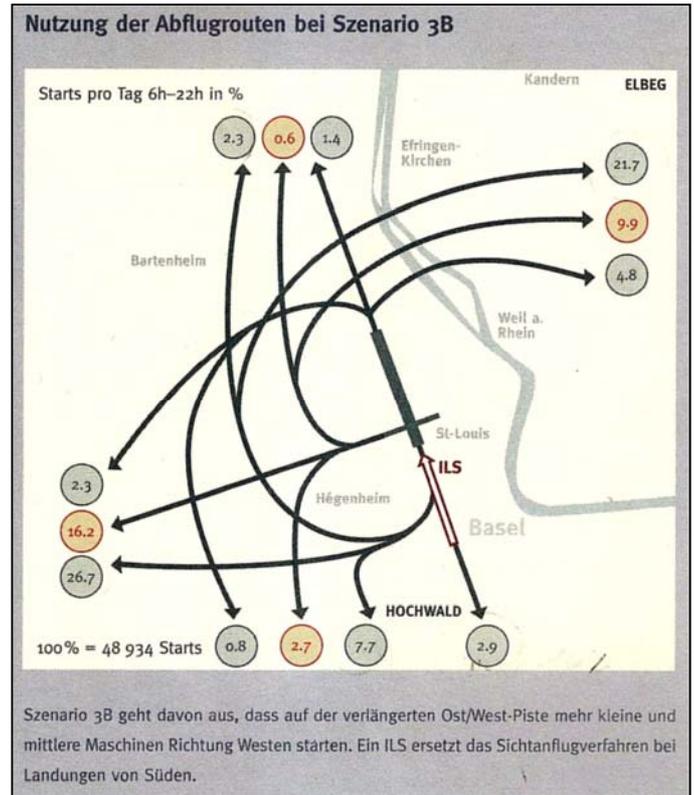
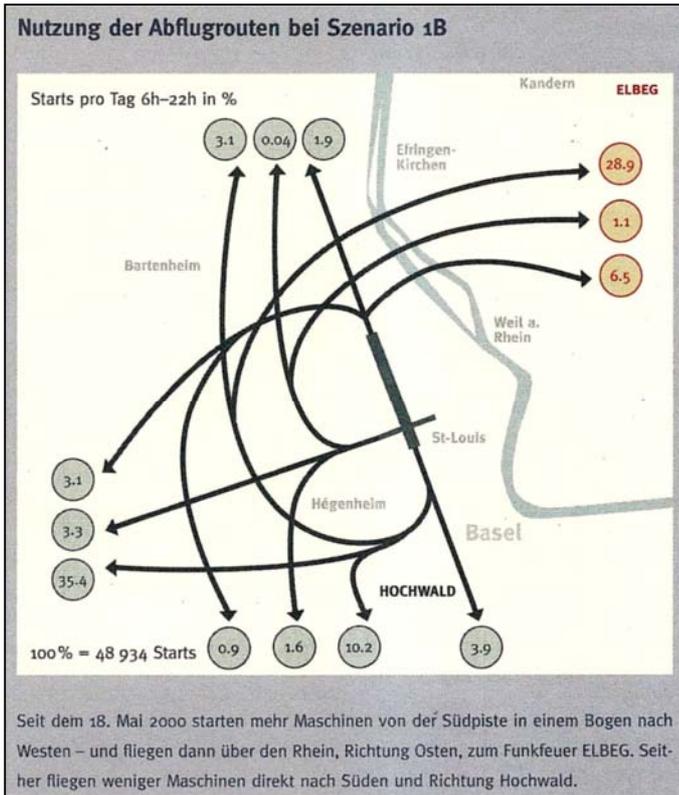
Nicht der LBK, aber das SIL-OB nimmt explizit Bezug auf ein Szenario 3B+, das aber nur als Szenario 3B in den 'Lärmberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren' von 2001 enthalten ist und im LBK um die Südlandungen (ILS33) erweitert worden sein soll. (Die Broschüre bezieht sich lediglich auf Abflugverfahren.) Bei der "Variantendiskussion" handelt es sich um eine EMPA-Studie, die im Auftrag des BAZL erstellt und 2001 publiziert wurde. "Breit abgestützt" - wie behauptet - war das favorisierte Abflugverfahren aber nie, da die Variantenwahl unter Ausschluss der Öffentlichkeit erfolgte.

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen beruht auf dem Ergebnis der Variantendiskussion der Jahre 2000/2001 («Szenario 3B+») und den Lärmberechnungen zum Projekt für das ILS 33 (vormals ILS 34) 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. Der 2009 erstellte Lärmbelastungskataster (LBK) basiert auf den gleichen Berechnungsgrundlagen.

SIL-OB EAP, S. 2

Szenario 3B sieht 61.3 % aller Starts Richtung Süden ab Piste 15 vor, Szenario 1B hingegen 81.5 %. Diesbezüglich liegen die realen Verhältnisse näher beim Szenario 1B (trotz der von der Schweiz finanzierten Verlängerung der Nebenpiste). Gleiches gilt übrigens für Südstarts direkt mit Lärmauswirkungen bis über Dornach hinaus (2013: 3.5 % aller Starts bzw. 4.2 % aller Starts nach instrumentellen Standard-Prozeduren).

Befremdlich ist übrigens, dass die EMPA-Studie nur den Tagesverkehr berücksichtigt (06-22 Uhr), obwohl bereits damals rund 10 % der Flugbewegungen in den Nachtstunden (22-24 Uhr und 05-06 Uhr) abgewickelt wurden.



Lärberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren, S. 5 und 6

Die Lärmgrenzwerte von Flugzeugen sind grössenabhängig. Je schwerer ein Flugzeugtyp ist, desto höher liegen die drei international festgelegten Grenzwerte, welche für die Zulassung jeder Maschine entscheidend sind. Am EAP ist die durchschnittliche Passagierzahl pro Flugzeug im Zeitraum zwischen 2000 bis 2015 von 37 auf 103 Personen gestiegen, wobei dies nicht einer besseren Auslastung der Maschinen zuzuschreiben ist, sondern ihrer zunehmenden Grösse.

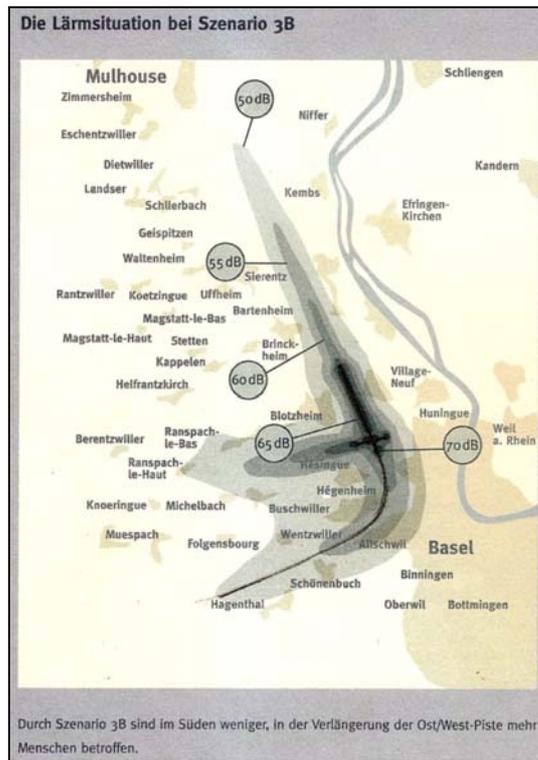
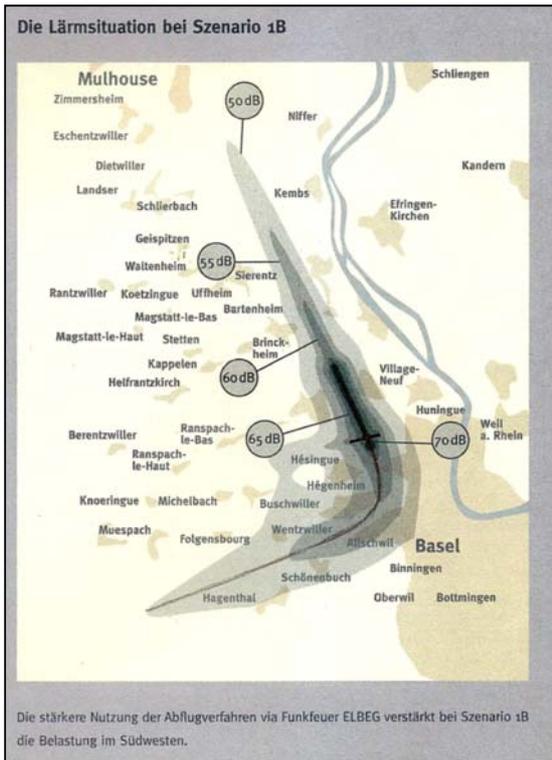
Der Flottenmix, der dem LBK zu Grunde gelegt ist, entspricht jenem um die Jahrtausendwende. Soweit nach Sommerflugplan 2014 verifiziert, beträgt der Anteil am gewerblichen Flugverkehr von Maschinen bis 35 t maximalem Startgewicht heutzutage nurmehr 23 %, im LBK aber 69 %. Dafür wiegen heute 65 % der Flugzeuge 50-100 t, während der LBK für diese Grössenordnung nur einen Anteil von 23 % berücksichtigt. Der Trend zu grösseren Maschinen ist weiter anhaltend.

Bewegungszahlen/Flottenmix				
Flugzeug	Tag	Nacht	Total	
727EM3	101	0	101	Com
737400	24'880	2'037	26'917	Com
747400	857	113	970	Com
757PW	521	1'295	1'816	Com
A310	5'157	1'172	6'329	Com
DHC8	39'342	1'986	41'328	Com
EMB145	33'945	1'764	35'709	Com
HS748A	365	690	1'055	Com
MD83	1'664	92	1'756	Com
SF340	6'685	338	7'023	Com
BEC58P	2'848	153	3'001	GA
CNA55B	2'848	153	3'001	GA
GASEPV	17'775	225	18'000	GA
Total	136'989	10'017	147'006	

LBK, S. 14

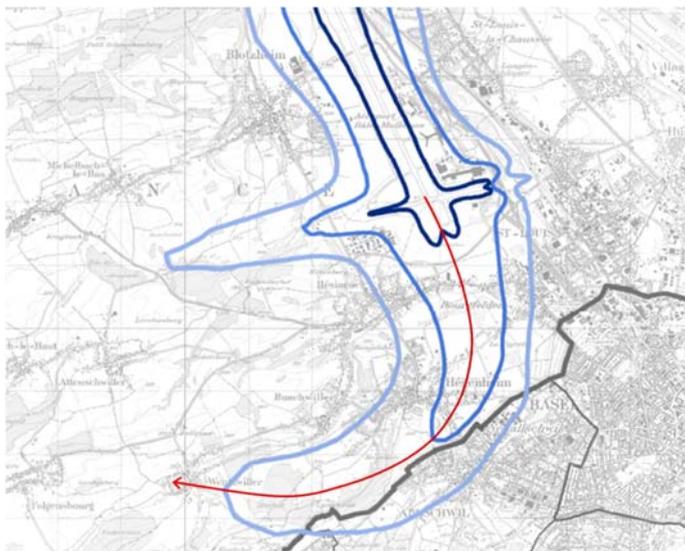
Die Lärmgrenzwerte für An- und Abflug steigen zwischen 36 t und 100 t um 3-4 dB, was in der menschlichen Wahrnehmung einer Veranderthalbfachung der Lärmintensität entspricht.

Die in der EMPA-Studie von 2001 berechneten Lärmteppiche (räumliche Zonen mit raumplanerisch relevanten Dauerschallpegeln) lassen darauf schliessen, dass mit Ausnahme der direkten Südstarts die Abfluggruppen ab Piste 15 vor der Schweizer Grenze abdrehten. Gleiches trifft auf den Lärmteppich zu, der im LBK für die erste Nachtstunde abgebildet ist. Auch in der Risikoanalyse von 2001 führt die Startroute nördlich der Landesgrenze vorbei. - Im Gegensatz dazu liegen diese Startprozeduren im Betriebsreglement des EAP seit Inbetriebnahme des satellitengestützten flächendeckenden Navigationssystems (RNAV-Prozeduren) Mitte 2014 aber voll über Allschwil, was sich anhand der realen Radarspuren leicht belegen lässt.



Lärmberechnungen für unterschiedliche Flugverfahren, S. 5 und 6

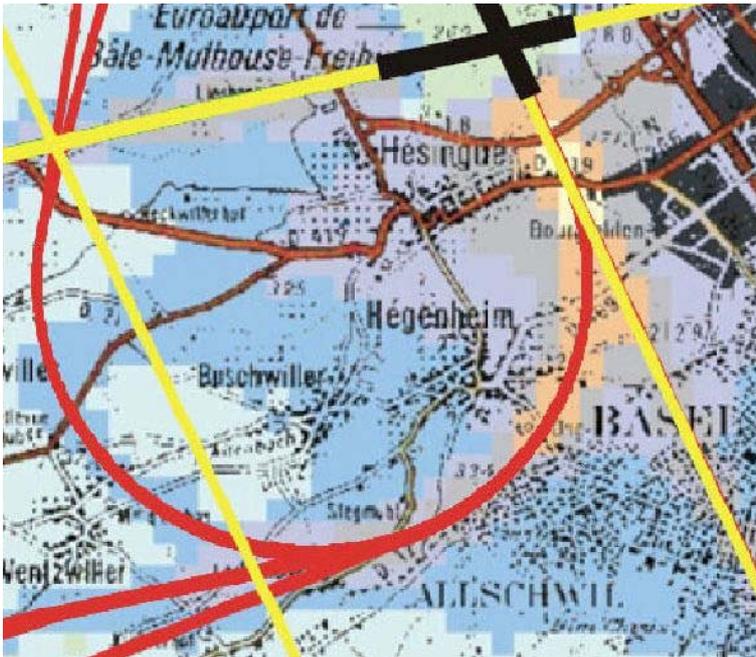
Die zentriert im Lärmteppich zusätzlich eingezeichnete Idealflygspur wendet vor der Landesgrenze.



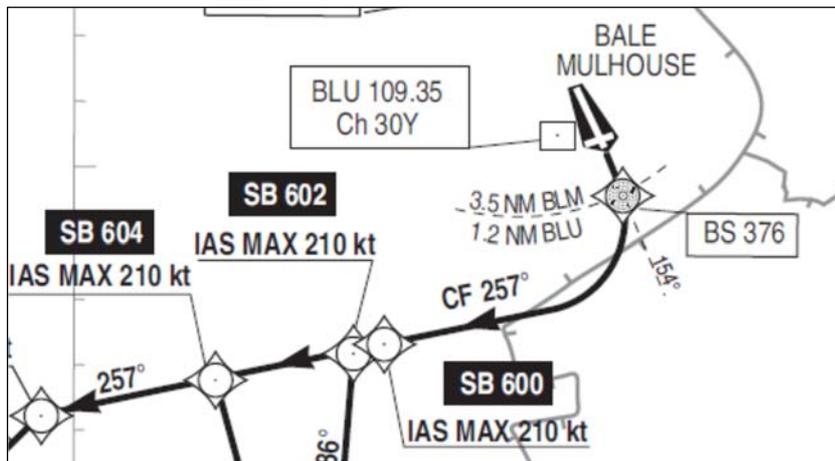
LBK, S. 9

Lärmteppich 22-23 Uhr

Die Flugspur ab Piste 15 startender Maschinen (rot eingezeichnet) muss mittig in den Lärmzonen PW II (hellblau) bzw. IGW II liegen.



Risikoanalyse 2001
Kurzfassung, S. 14

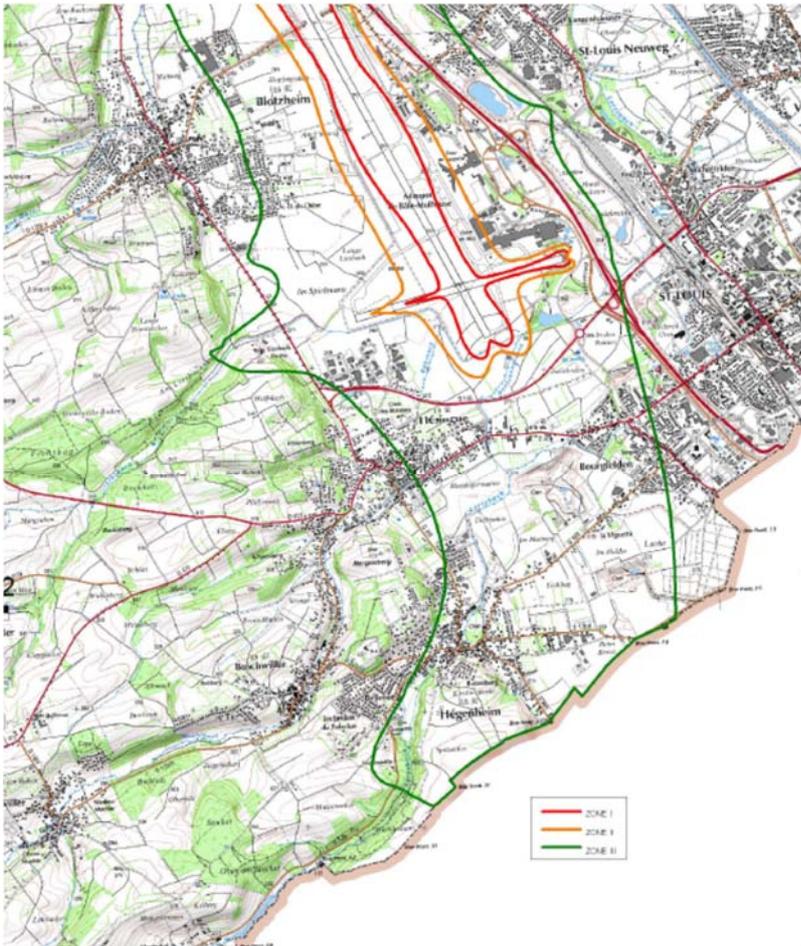


Betriebsreglement EAP Standard
Instrumental Departures ab Piste
15, AIP France, August 2014
Die Abflugroute ab Piste 15 pas-
siert die Landesgrenze und über-
fliegt den Agglomerationsraum
westlich von Basel.

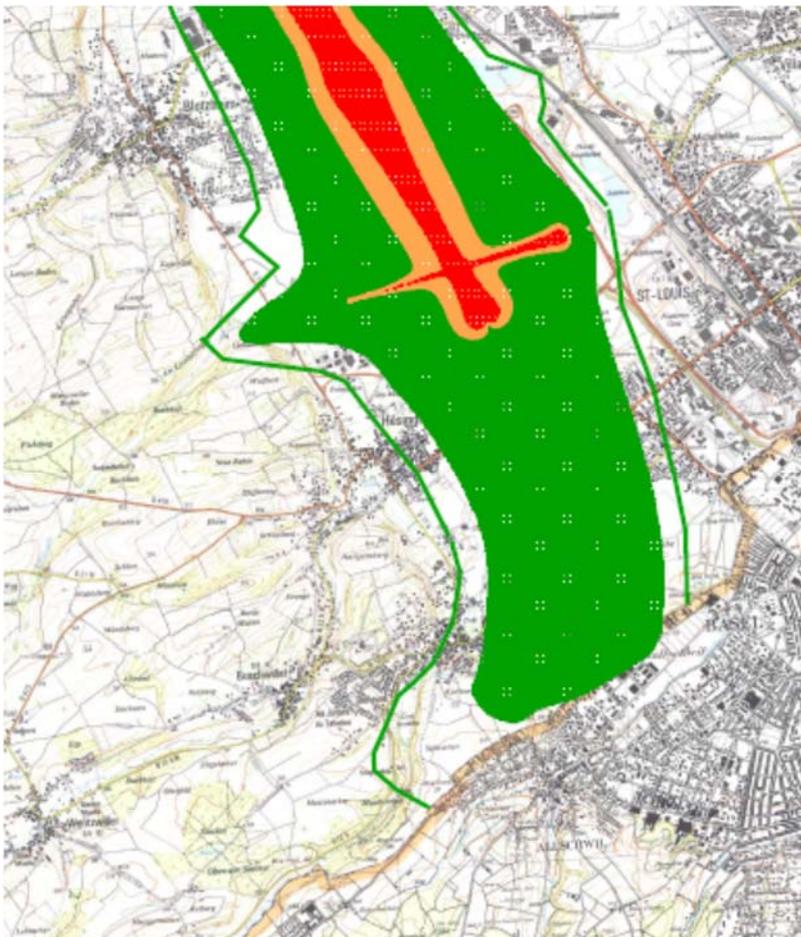
Während das BAZL im LBK trotz zehnjährigem Rückstand in der Datenbasis feststellt, *"Überprüfungen hätten ergeben, dass die dabei getroffenen Annahmen auch der aktuellen Situation nach wie vor genügen"*, erstellte die DGAC für französisches Territorium periodisch neue Lärmbelastungskarten. Der räumliche Vergleich zeigt

- a) eine Verbreiterung der Lärmschleppe auf ganzer Länge in der DGAC-Karte von 2014 (96'524 Flugbewegungen pro Jahr) im Vergleich zu 2009 (86'200 Flugbewegungen pro Jahr)
(Folge der grösseren und lauterer Maschinen?)
- b) eine deutliche Flächenreduktion der südwestlichen Spitze des Lärmteppichs auf elsässischem Gebiet zwischen der BAZL-Karte und den beiden DGAC-Karten 2009 und 2014
(Folge der Verlagerung der Startrouten nach Süden über Schweizer Territorium?)

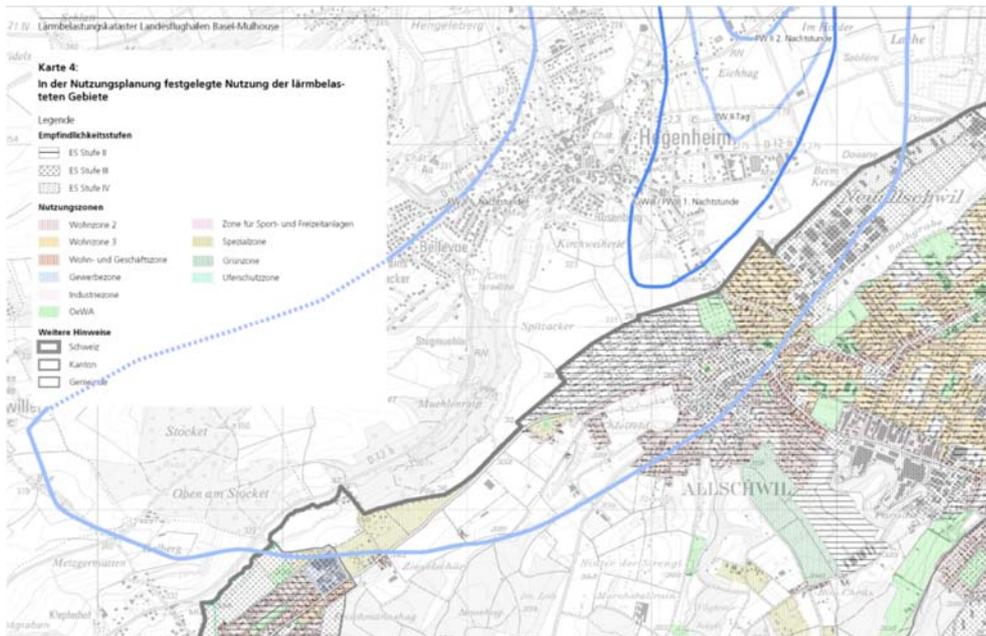
Zwar sind die Lärmgrenzwerte in Frankreich und der Schweiz unterschiedlich definiert (F: Zone III Lden 55 dB, CH: Leq16 PW II 57 dB und IG II 60 dB), womit sich die Lärmkarten von DGAC und BAZL nicht 1:1 vergleichen lassen, dennoch bestätigen die französischen Karten die Zweifel an jener vom BAZL. Lautere Schalldruckwerte von grösseren Maschinen sind weiter herum hörbar, eine Verschiebung der Flugrouten verändert Lage und Form des Lärmteppichs. Höhere Bewegungszahlen aber haben indes keine räumliche Auswirkung, sondern lassen den Dauerschallpegel im Bereich des bestehenden Lärmteppichs ansteigen.



Plan de gêne sonore DGAC 2014
Grüne Linie: Lden 55 dB



Plan de gêne sonore DGAC 2009
Grüne Fläche: Lden 55 DB
Die Grenzlinie des Lärmteppichs von 2014 ist zusätzlich eingezeichnet.



LBK S. 17
 Da der abgebildete Lärmteppich nicht jenem der ersten oder zweiten Nachtstunde entspricht, dürfte es sich um den Lärmteppich zu Tagesstunden Leq16 (06-22 Uhr) handeln.
 hellblaue Linie: PW II 57 dB
 mittelblaue Linie: IG II 60 dB

Im LBK wird die Anzahl Flugbewegungen in der Nacht mit 10'017 beziffert, ohne dass eine numerische Aufschlüsselung zwischen den einzelnen Nachtstunden 22-23 Uhr, 23-24 Uhr und 05-06 Uhr wiedergegeben wird. Im SIL-OB EAP ist unter dem Punkt 'Gebiet mit Lärmauswirkungen' festgehalten, dass 10'000 der nächtlichen Flugbewegungen in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) erfolgen, ohne Angaben zum gesamten Nachtverkehr. Demnach dürfte nach LBK ab 23 Uhr bis 06 Uhr gar kein gewerblicher Flugverkehr mehr stattfinden.

2015 fanden 8'596 Nachtflugbewegungen statt, wovon 95 % gewerblicher Natur waren. (5.1 % der Nachtflüge waren Staats-, Such- und Rettungsflüge. Allgemeine Aviatik ist gemäss Betriebsordnung zu Nachtstunden nicht zugelassen.) Wird vom gesamten gewerblichen Verkehrsvolumen 2015 mit gleichem prozentualen Nachtfluganteil (11.2 %) auf die Obergrenze im SIL-OB extrapoliert (123'004 gewerbliche Flugbewegungen), würde dies 13'776 Nachtflüge bedeuten, also 37.5 % mehr als im LBK angenommen!

Im LBK werden im Nachtflugverkehr südlich vom Flughafen 2'230 Flugbewegungen pro Jahr prognostiziert (2'089 Starts nach Süden und 141 IIS33-Landungen von Süden her). Hierfür erwartet das BAZL die Überschreitung der Planungswerte für Wohnzonen (PW II) in der ersten Nachtstunde (22-23 Uhr) (siehe Abbildung S. 5). Für die zweite Nachtstunde (23-24 Uhr) geht der LBK von keiner Überschreitung der in der Schweiz gültigen Lärmgrenzwerte aus. - 2015 wurden von der kommunalen Lärmmessstation im Allschwiler Dorfzentrum in den ersten beiden Nachtstunden (22-24 Uhr) 990 Starts mit Schalldruckwerten ≥ 70 dB(A) registriert (Einzelwerte manuell kontrolliert), was dazu führte, dass in der ersten Nachtstunde der Jahresdauerschallpegel bereits bei 53.0 dB und damit deutlich über dem Planungswert für Wohnzonen lag (PW II = 50.0 dB, IG II = 55 dB). In der zweiten Nachtstunde lag 2015 der real gemessene Dauerschallpegel bei 47.8 dB, ebenfalls über dem Planungswert (PW II = 47.0 dB, IG II = 50 dB). Das heisst, mit weitaus weniger nächtlichen Flugbewegungen werden die vom BAZL prognostizierten Lärmwerte bereits deutlich übertroffen!

Zusammenfassend ist also festzustellen, dass der LBK von 2009 in Bezug auf Flugzeugpark, Pistenbenützung, Flugroutenführung und Nachtflugverteilung nicht die heutige Realität abbildet und folglich eine geringere Lärmbelastung vorgibt, als heute schon bei deutlich weniger Flugverkehr der Fall ist. Dennoch wird er als Grundlagendokument für das SIL-OB EAP aufgeführt, das ab Inkraftsetzung für 10-15 Jahre gültig haben sollte (also bis 2023-2028!).

Zudem: Unter dem Punkt 'Gebiet mit Lärmauswirkungen' hielt die Vernehmlassungsversion des SIL-OB EAP als Vororientierung fest: *"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. Rechtsverbindlich wird der Bau einer zweiten Nord-Süd-Piste in der definitiven Version zwar nicht mehr explizit erwähnt, weil er in nahezu allen Stellungnahmen entschieden abgelehnt worden war, aber ein weiterer Ausbau des Pistensystems wird auch nicht ausgeschlossen. Unter Ausgangslage ist immer noch vermerkt: *"Die Annahmen zum Gebiet mit Lärmauswirkungen entsprechen den Annahmen zum «Horizon à moyen terme» 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".* Und in den Erläuterungen ist mit Verweis auf die verantwortlichen Stellen BAZL und EAP festgehalten: *"Der PEB (französischer Plan d'Exposition au Bruit von 2004) 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, Baubeschrieb und Kostenvoranschlag») erwähnt."*

Der Anhang III zum Staatsvertrag definierte ursprünglich nur die Modalitäten der ersten Ausbauphase mit einer Haupt- und einer Nebenpiste, wobei der Flughafen *"mindestens den französischen Normen der Klasse B entsprechen"* sollte. Anhang III wurde in einem Notenwechsel 1971 wie folgt abgeändert: *"Ausser den Pisten für die Handelsluftfahrt und parallel zu diesen können Startstreifen für Leichtflugzeuge angelegt werden, wobei zu jeder Piste je ein Streifen hinzukommen kann. Sie werden westlich der in Richtung 335° liegenden, beziehungsweise südlich der in Richtung 260° liegenden Piste erstellt und liegen parallel zu diesen Pisten."* In besagtem Notenwechsel von 1971 findet sich folgende Präzisierung zu einer dritten Piste: *"Der zur Instrumentenpiste parallel verlaufende Abflugstreifen kann durch eine höchstens 1800 m lange Parallelpiste ersetzt werden, um die Aufnahmefähigkeit des Pistensystems und die Absonderung der allgemeinen Luftfahrt zu steigern."* Zudem wird der Flughafen aufgewertet, indem er neu *"mindestens den Vorschriften der Klasse A der französischen Norm entsprechen"* soll. Im Anhang III ist aber an anderer Stelle - unter Ausdehnung - zur dritten Piste vermerkt: *"Überdies ist vorgesehen, an Stelle der Startstreifen für Leichtflugzeuge in Richtung 335° eine zweite Hauptpiste von 2100 m Länge zu erstellen."*

1996 wurde im Notenwechsel zwischen der Schweiz und Frankreich die grösstmögliche Erweiterung des Flughafengeländes durch Zukauf von Land für eine dritte Piste und 1998 der Finanzierungsmodus des Ausbaus vertraglich geregelt.

Trotz dieser rechtsverbindlichen Vereinbarungen betreffend eine dritte Piste, die im Rahmen von Notenwechseln unter Ausschluss der Öffentlichkeit eingegangen werden konnten, werden die Lärmauswirkungen einer zusätzlichen Nord-Südpiste im LBK ignoriert.

6) Sicherheitszonenplan vom 20.6.1989

Erstaunlicherweise ist im Sicherheitszonenplan als Bestandteil des SIL-OB der Hindernisbegrenzungskorridor für Starts ab Piste 15 – Direktstarts Richtung Süden ausgenommen – räumlich nicht deckungsgleich mit dem Lärmteppich, sondern liegt viel weiter südlich und betrifft ausser Allschwil auch Schönenbuch und westliche Gebiete von Binningen.

Zum einen wird im SIL-OB der Sicherheitszonenplan als Grundlagendokument raumplanerisch als verbindlich erklärt, zum andern aber gleichzeitig festgehalten, dass notwendige Änderungen anstünden. Die markante Gebietserweiterung, welche die westliche Hälfte von Basel ca. ab Münster betrifft, wird als Zwischenergebnis deklariert, ohne dass je eine öffentliche Diskussion hierzu stattgefunden hätte.



SIL-OB S. 9, 11
Sicherheitszonenplan

**Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA**

Flugplatzperimeter
périmètre d'aérodrome
perimetro dell'aerodromo

Gebiet mit Hindernisbegrenzung
territoire avec limitation d'obstacles
aera con limitazione degli ostacoli

Gebiet mit Lärmauswirkungen*
territoire soumis au bruit*
aera esposta al rumore*

Festsetzung
coordination réglée
dato acquisito

Zwischenergebnis
coordination en cours
risultato intermedio

Vororientierung
information préalable
informazione preliminare



Fazit zum SIL-OB EAP

- a) Das ILS33-Abkommen vom 10. Februar 2006 müsste als Grundlagendokument des SIL-OB EAP im bestehenden Wortlaut verbindlich sein, ist es offensichtlich aber nicht, wenn im SIL-OB steht, dass die Benützung des ILS33 und die Abwicklung der Südanflüge über dem schweizerischen Gebiet zwischen den französischen und schweizerischen Zivilluftfahrtbehörden geregelt werden.
- b) Der Lärmbelastungskataster war bereits zum Zeitpunkt seiner Veröffentlichung völlig veraltet und stimmt in keinem relevanten Kriterium mit den heutigen Verhältnissen am EuroAirport überein: Flottenmix, Pistenbenützung, Flugroutenföhrung und Nachtflugverteilung. Mit einer Datenbasis von der Jahrtausendwende muss gemäss Teil IIIB des SIL der Lärmbelastungskataster vom BAZL umgehend erneuert werden (Gültigkeitsdauer 10-15 Jahre!). Gemäss SIL-OB EAP muss der Flughafen mindestens alle drei Jahre einen neuen Lärnmachweis erbringen. Die erste Periode ist im Mai 2016 abgelaufen.
- c) Der als Grundlagendokument des SIL-OB EAP abgebildete Sicherheitszonenplan entspricht nicht jenem von 1998, da er in Form eines Zwischenergebnisses eine Zonenerweiterung enthält.
- d) Während die unzutreffend wiedergegebenen räumlichen Anweisungen im SIL-OB EAP für die schweizerischen Behörden aller Stufen und die andern Festlegungen als Handlungsanweisung an die Schweizer Verwaltungsräte des EAP verbindlich sind, obliegt gemäss Staatsvertrag die technische Betriebsföhrung inklusive Festlegung der Flugrouten am EuroAirport einzig Frankreich, das sich weder an einen schweizerischen Lärmbelastungskataster, noch an einen schweizerischen Sicherheitszonenplan gebunden föhlt.

Das SIL-OB EAP schafft somit keinerlei Rechtssicherheit in der Raumplanung auf Schweizer Hoheitsgebiet, sondern lediglich freie Planungssicherheit für den Flughafen.