

Dr. iur. Heinrich Ueberwasser
Advokat

Abs. Dr. H. Ue., Moosweg 70, CH - 4125 Riehen

Einschreiben
Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Riehen, 10. August 2012

SIL-Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse

Sehr geehrte Damen und Herren

Namens und im Auftrag

des Gemeindeverbundes Flugverkehr (GVF) der Gemeinden Aesch, Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Hochwald, Lauwil, Oberwil, Reigoldswil, Reinach und Schönenbuch, nachfolgend GVF-Gemeinden genannt,
c/o Gemeindeverwaltung Allschwil, Herrn Andreas Dill, 4123 Allschwil

und der Gemeinden

4147 **Aesch**

4123 **Allschwil**

4144 **Arlesheim**

4102 **Binningen**

4103 **Bottmingen**

4146 **Hochwald**

4426 **Lauwil**

4104 **Oberwil**

4418 **Reigoldswil**

4153 **Reinach**

4124 **Schönenbuch**

jeweils handelnd durch den Gemeinderat,
dieser vertreten durch Dr. H. Ueberwasser, Advokat,
Moosweg 70, 4125 Riehen,

reiche ich vorliegende Eingabe zur

Behördenanhörung zum SIL-Objektblatt
ein und stelle folgende

Anträge:

1. Auf den Entwurf für das SIL-Objektblatt sei nicht einzutreten.

Das neu auszuarbeitende und neu aufzulegende SIL-Objektblatt soll basieren auf

- dem gemäss unseren Anträgen anzupassenden Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt (SIL)
- der bei der Aushandlung des Staatsvertrags vom 4. Juli 1949 betreffend den Bau und den Betrieb des Flughafens Basel-Mühlhausen bei Blotzheim (nachfolgend „Staatsvertrag“ genannt) vom Bundesrat zugrunde gelegten Zielsetzung eines Schutzes der heute im Gemeindeverbund Flugverkehr (GVF) zusammengefassten Vorortgemeinden und ihrer Siedlungsgebiete vor den Störeinflüssen des Flugbetriebs und dem Ausschluss von Anflugzonen der Pisten in diesen Gemeinden
- den Anträgen und den Ausführungen in der vorliegenden Eingabe. Dabei sei gemeinsam mit Frankreich, den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt, dem Flughafen Basel-Mulhouse und unter Miteinbezug der GVF-Gemeinden ein binationales Koordinationsinstrument zur gemeinsamen Planung des Flughafens Basel-Mulhouse neu zu entwickeln und anzuwenden.

2. Mit den GVF-Gemeinden seien vorgängig SIL-Gemeinde-Gespräche über Varianten der Entwicklung, Betrieb und Standort des Flughafen Basel-Mulhouse zu führen.

Dabei sei punkto der zu untersuchenden Themen und der Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden, dem Flughafen, den beteiligten Kantonen und den Behörden des Bundes analog der Perimetergespräche vorzugehen, wie sie mit Perimetergemeinden beim Flughafen Zürich geführt wurden. Im Falle von Basel-Mulhouse seien möglichst auch die französischen Stellen miteinzubeziehen.

Mit den GVF-Gemeinden seien Abklärungen durch neutrale und flughafenunabhängige Fachleute zu vereinbaren und deren Ergebnisse auszuwerten. Gegenstand dieser Gemeindegespräche seien die Auswirkungen der Varianten zu folgenden Fragen:

- a. Die Koexistenz und parallele Entwicklung von Gemeinden und Flughafen in den nächsten 25 Jahren.
- b. Besonderheiten und Schutz durch den Französisch-schweizerischen Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim (nachfolgend „**Staatsvertrag**“ genannt).

- c. Die Weiterentwicklung und das Wachstum der GVF-Gemeinden in den nächsten 25 Jahren.
 - d. Die finanzielle und soziale Stabilität der GVF-Gemeinden in den nächsten 25 Jahren.
 - e. Die Wohnqualität, Standortattraktivität und das Image der GVF-Gemeinden in den nächsten 25 Jahren.
 - f. Die Minimierung der Fluglärmsrisiken und die Nutzung der Flughafen-Nähe.
 - g. Der sparsame Umgang mit dem knappen Gut „Boden“.
 - h. Die Risiken des Überfliegens der GVF-Gemeinden und die Gesundheitsgefährdung durch Lärm und Luftschadstoffe.
 - i. Sicherstellung der Kosten für Schallschutzmassnahmen und für Entschädigungen aller vom Fluglärm betroffenen Grundstücke bzw. der Eigentümerinnen und Eigentümer.
 - j. Standortgebundenheit
3. Für das zu vervollständigende und zu überarbeitende SIL-Objektblatt und für die Koordination der Planungen zwischen Frankreich und der Schweiz seien folgende Auflagen zu machen:
- a. Der binationale Rechtsstatus des Flughafens gemäss Staatsvertrag von 1949 und damit die Schutzfunktion für die heute als GVF-Gemeinden bezeichneten Gebiete seien einzuhalten.
 - b. Der Einbezug der betroffenen GVF-Gemeinden in die Verfahren und deren Rechtsschutz, wie sie das SIL-Objektblatt bei einem innerstaatlichen Flughafen garantiert, seien sicherzustellen.
 - c. Der Sachverhalt sei vollständig und richtig zu erfassen. Namentlich sei der dem Lärmbelastungskataster von 2009 zugrunde liegende veraltete und unvollständige Sachverhalt zu berichtigen und offenzulegen (insbesondere zu hohe Anteile für Starts ab der Ost-West-Piste, zu geringe Anteile für Starts auf der Nord-Süd-Piste; veralteter Flottenmix)
 - d. Es sei eine **Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss** Übereinkommen über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) im grenzüberschreitenden Rahmen (**Espoo-Übereinkommen**) vom 25.2.1991 durchzuführen – einschliesslich der in Art.3 des Espoo-Übereinkommens geforderten Information und dem Einbezug der Öffentlichkeit.
 - i. Dabei sei mangels einer früheren UVP für den Flughafen bereits im bestehenden Rahmen sowie für die durch den SIL

und das Objektblatt angestrebte Änderung und das durch den SIL artikulierte Wachstum eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen.

- ii. Der Flughafen und das SIL-Objektblatt, und sämtliche darin erwähnten Infrastrukturanlagen wie der Bahnanschluss, neue Pisten und Pistenverlängerungen seien als „Vorhaben“ und als „grössere Änderung“ im Sinne des Espoo-Abkommens (SR 0.814.06, Art.1 ff.) zu behandeln.
Es seien die Umweltauswirkungen des Flughafens Basel-Mulhouse auf die GVF-Gemeinden zu untersuchen, also (gemäss Art.1 Ziff. VII) jede Wirkung eines Vorhabens auf die Umwelt, u. a. auf die Gesundheit und Sicherheit des Menschen, auf die Flora und Fauna, auf Boden, Luft und Wasser, auf das Klima, die Landschaft und auf Denkmäler oder sonstige Bauten oder die Wechselwirkung zwischen diesen Faktoren; hierzu gehören auch Wirkungen auf das kulturelle Erbe oder sozioökonomische Gegebenheiten infolge von Veränderungen an diesen Faktoren.
 - iii. In dieser UVP seien überhaupt sämtliche verbleibenden Betriebsvarianten, alle Szenarien für Infrastrukturänderungen sowie den Bahnanschluss einzubeziehen, ebenso mögliche Rahmenbedingungen.
- e. Es sei eine Wachstumsgrenze in Anzahl Starts und Landungen für die Dauer von 15-25 Jahren festzulegen und zwischen 22 Uhr und 07 Uhr ein Nachtflugverbot einzuhalten.
 - f. Der Flughafen sei auf Kontinentalflüge in Europa zu begrenzen.
 - g. Das ergänzte SIL-Objektblatt bzw. ggf. das resultierende neue Planungsinstrument sei unter Wahrung der Rechte insbesondere der GVF-Gemeinden neu öffentlich aufzulegen.
 - h. Es seien dem Flughafen Basel-Mulhouse, wie in dieser Eingabe konkretisiert, unter Einbezug der GVF-Gemeinden verbindliche Vorgaben für den Betrieb des EuroAirports zu machen.
4. Es sei der Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur wie folgt abzuändern:
Gestrichen wird folgender Text aus dem SIL-Teil „B1 – Landesflughäfen“:

FESTLEGUNGEN

1. Zum Netz der Landesflughäfen gehören: Basel-Mulhouse, Genève, Zürich
2. Die Landesflughäfen sind die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems. Der Flughafen Zürich soll seine Rolle als eine der grossen europäischen Drehscheiben des Weltluftverkehrs wahrnehmen können. Die Flughäfen Basel-Mulhouse und Genève sollen sich entsprechend ihrer tri- bzw. binationalen Funktion auf regional erforderliche Interkontinentalflüge und auf den Europaluftverkehr ausrichten und entwickeln können.
3. Auf den Landesflughäfen kommt dem Linienverkehr erste Priorität zu.

4. Die Landesflughäfen sollen untereinander zusammenarbeiten und die sich bietenden marktwirtschaftlichen Möglichkeiten für eine sinnvolle Verkehrsteilung nutzen.
5. Die Landesflughäfen sollen eine ihrer Funktion entsprechende leistungsfähige Infrastruktur anbieten. Die erforderlichen Entwicklungsschritte sind rechtzeitig einzuleiten und unter räumlichen, ökonomischen, ökologischen und sozialen Kriterien zu optimieren.
6. Bei verbleibenden übermässigen Lärmbelastungen sind die gesetzlich vorgesehenen Ersatzmassnahmen zu treffen bzw. gegebenenfalls Entschädigungszahlungen zu leisten.
7. Eine übermässige Luftbelastung, mitverursacht durch den Flughafenbetrieb, ist im Perimeter der Flughäfen und den angrenzenden Gebieten mittelfristig in Kauf zu nehmen. Langfristig ist dafür zu sorgen, dass mit einem Massnahmenplan der Flughäfen bzw. der Kantone die Grenzwerte der Luftreinhalteverordnung eingehalten werden können.
8. Die Landesflughäfen sind optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern – insbesondere mit dem öffentlichen Landverkehr- zu verknüpfen. Wichtig sind vor allem genügende, schnelle und direkte Bahnverbindungen aus und zu den Einzugsgebieten der Flughäfen. Die schienenseitige Verknüpfung soll auch im Fracht- und Postbereich gefördert werden.
9. Der Flughafen Basel-Mulhouse ist an das Schienennetz anzuschliessen.
10. Mit einem attraktiven Angebot des öffentlichen Schienen- und Busverkehrs ist auf einen möglichst grossen Anteil der Zu- und Wegfahrten über den öffentlichen Landverkehr hinzuwirken.
11. Das Parkplatzangebot der Landesflughäfen ist auf das Erschliessungsangebot des öffentlichen Verkehrs abzustimmen und zu bewirtschaften.

Dieser zu streichende Text im Konzeptteil des SIL sei durch folgenden **neuen Text im Konzeptteil des SIL** zu ersetzen:

- 1) Zum Netz der Landesflughäfen gehören Genève und Zürich. In den Schranken des Staatsvertrags und nach Massgabe der nachfolgenden Bestimmungen nimmt auch Basel-Mulhouse teilweise die Funktionen eines Landesflughafens wahr.
- 2) Basel-Mulhouse ergänzt mit seinem kontinentalen, europäischen Luftverkehr das dadurch entstehende Gesamtverkehrssystem.
- 3) Die Flughäfen Genève und Zürich sind Drehscheiben des internationalen und interkontinentalen Luftverkehrs (Drehscheiben des Weltluftverkehrs). Sie stehen im Wettbewerb mit den grossen Hub-Flughäfen in Europa.
- 4) Die Flughäfen Genève und Zürich sind landseitig auf ein gesamtschweizerisches, die Nachbarländer mitumfassendes Einzugsgebiet ausgerichtet.
- 5) Der Flughafen Basel-Mulhouse ist ausgerichtet auf ein regionales, nordwestschweizerisches Einzugsgebiet, das Südbaden und das Südsass umfasst. Der zu schaffende Bahnanschluss ist auf dieses Einzugsgebiet auszurichten. Die schienenseitige Verknüpfung soll soweit möglich auch im Fracht- und Postbereich den Verkehr auf der Strasse substituieren.
- 6) Auf den Flughäfen Genève, Zürich und Basel-Mulhouse kommt dem Linienverkehr erste Priorität zu.

- 7) Bei verbleibenden übermässigen Lärmbelastungen seien Massnahmen zu ergreifen, um den Flugbetrieb und seine negativen Auswirkungen zu begrenzen.
 - 8) Eine übermässige Luftbelastung, mitverursacht durch den Flughafenbetrieb, ist im Perimeter der Flughäfen mittelfristig mittels eines Massnahmenplans der Flughäfen auszuschliessen.
 - 9) Beim Flughafen Basel-Mulhouse sind, entsprechend den Zielsetzungen bei dessen Standortwahl bzw. im Staatsvertrag, Lärmgrenzwertüberschreitungen, übermässige Luftschadstoffbelastungen und überhaupt alles zu unterlassen, was den Wohnwert und die Entwicklungsfähigkeit der an den Flughafen Basel-Mulhouse angrenzenden Kantone und Gemeinden gefährdet.
 - 10) Der Flughafen Basel-Mulhouse erhält entsprechende Anweisungen.
 - 11) Die Flughäfen Genève, Zürich und Basel-Mulhouse sind optimal mit den landseitigen Verkehrsträgern – insbesondere mit dem öffentlichen Landverkehr - zu verknüpfen. Das Parkplatzangebot der Landesflughäfen ist auf das Erschliessungsangebot des öffentlichen Verkehrs zu beschränken und zu bewirtschaften.
5. Es sei festzustellen, dass dem Abschluss des Staatsvertrags zum Flughafen Basel-Mulhouse und der Standortwahl in Blotzheim folgende Zielsetzungen des Bundesrats zugrunde liegen:
- a. Flughäfen wie Basel-Mulhouse können auch im Interesse der Eidgenossenschaft liegen, wenn sie
 - i. dem kontinentalen Verkehr dienen
 - ii. Stadtflughäfen sind
 - iii. für die Bedürfnisse der betreffenden Städte und ihres Einzugsgebiets bestimmt sind

Dies hat der Bundesrat im Vorfeld des Staatsvertrags in seiner Botschaft über den Ausbau der Zivilflugplätze und zur Frage festgehalten, wann ein Flugplatz im Interesse der Eidgenossenschaft steht und welche Bundesbeiträge geleistet werden dürfen (Schweizerisches Bundesblatt(BBl.) 1945 Bd. I S.155ff., 183-193).
 - b. Bereits bei der Aushandlung und Genehmigung des Staatsvertrags hat der Bundesrat klar gemacht, dass ein ökologisches Kriterium höher bewertet werden kann:
 - i. Nachdem in der baselstädtischen Volksabstimmung am 21. März 1942 ein neuer Flughafenstandort im Hardwald mit 20'342 gegen 10'682 Stimmen abgelehnt wurde...
 - ii. ...hat der Bundesrat in der Botschaft zum Staatsvertrag (BBl. 1949 II S.744) festgehalten:

„Es muss gesagt werden, dass die Basler Bürger im Hinblick auf die wichtige Stellung, welche Basel im wirtschaftlichen Bereich und im Verkehr einnimmt, durchaus der Meinung waren, dass die Stadt einen Flugplatz erhalten müsse. Sie wollten jedoch zu diesem Zweck nicht einen Teil des Hardwalds opfern.“

- c. Die Standortwahl des Flughafens Basel-Mulhouse und damit der Staatsvertrag soll den „Nachteil der grossen Stadtnähe“ eines möglichen Standorts Allschwil-Burgfelden (Botschaft des Bundesrats an die Bundesversammlung über den Bau des kontinentalen Flughafens Basel-Mühlhausen, BBl. 1949 II S. 796-813) ausschliessen. Positiv ausgedrückt: Ziel des Staatsvertrags war und ist es, Störeinflüsse des Flugbetriebs auf die Vorortgemeinden – heute die GVF-Gemeinden - ebenso auszuschliessen wie Anflugzonen:

„So wünschenswert aus verkehrstechnischen Gründen die grösstmögliche Kürze des Zubringerwegs zwischen der Stadt und dem Flugplatz ist, so muss bei der Anlage eines Flugplatzes doch auf die Störeinflüsse des Flugbetriebs auf die Siedlungsgebiete Rücksicht genommen werden. Bei einem Flughafen im Raume Allschwil-Burgfelden wäre nun Teil der Stadt Basel und ihrer Vororte direkt in die Anflugzonen der Pisten zu liegen gekommen, was kaum hätte verantwortet werden können“ (BBl. 1949 II 797).

Diese bundesrätliche Beurteilung gab den Ausschlag, dass das „Projekt Blotzheim im Elsass“, also der Flughafen Basel-Mulhouse am heutigen Standort gewählt wurde

- d. Der Bundesrat legt dem Staatsvertrag die Einschätzung zugrunde (Botschaft, BBl. 1949 II 797f.), dass „der geplante Flughafen Basel-Mühlhausen bei Blotzheim“ eben „alle die Mängel“ nicht habe, „die dem Projekt Allschwil-Burgfelden angehaftet hätten“:

„Die Hindernisfreiheit ist nahezu ideal; die Entfernung vom Zentrum der Stadt beträgt, wenn die Zufahrtsstrasse ausgebaut ist, nur ungefähr sieben Strassenkilometer und ist trotzdem gross genug, um die Störeinflüsse des Flugbetriebs auf das Siedlungsgebiet im erträglichen Ausmass zu halten“ (BBl. 1949 II 797f.).

- e. Der Schutz des Siedlungsgebiets war dem Bundesrat also wesentlicher Antrieb für den Abschluss des Staatsvertrags. Dies wird deutlich aus der Inkaufnahme des Umstands, dass der Flughafen ganz in Frankreich liegt. Der Bundesrat beschreibt die Nachteile trotz diplomatischer Zurückhaltung in seiner Botschaft (BBl 1949 II 798) wie folgt:

Der Standort Blotzheim habe „gewisse kleine Schattenseiten, welche die guten technischen Eigenschaften des Projekts da und dort ein wenig beeinträchtigen. Sie sind durch den Umstand bedingt, dass ein vorwiegend schweizerischen Interessen dienender Flughafen, der demzufolge weitgehend von der Schweiz finanziert werden muss, auf französischem Staatsgebiet liegt, und soweit der Staatsvertrag nicht abweichende Bestimmungen vorsieht, dem französischen Recht untersteht“ (BBl. 1949 II 798).

Der Bundesrat veranschaulicht dies am paritätisch französisch-schweizerisch zusammengesetzten Verwaltungsrat:

„Der Verwaltungsrat entscheidet unter anderem über die Ausführung aller Bauten und Anlagen (Art. 12 der Statuten). Der Ausbau der Flughafens, der von der Schweiz finanziert wird, erfolgt somit nach den Entscheidungen einer paritätisch französisch schweizerischen Körperschaft, was kein Nachteil sein muss, aber sein kann“ (BBl. 1949 II S. 798).

Der Bundesrat verweist auch auf die Organisation der technischen Dienste welche einem „Kommandanten“ unterstellt werden, der auf Vorschlag des Verwaltungsrats von der französischen Regierung ernannt wird und ein Bediensteter des französischen Staats ist (BBl. 1949 II S. 798).

Ebenso würden die Fehlbeträge „zweifellos“ und „vorwiegend“ von schweizerischer Seite getragen werden müssen (BBl. 1949 II S.798):

„Die Wirtschaftlichkeit des Flughafens wird erfahrungsgemäss durch die kostspieligen technischen Dienste beeinflusst, die – wie wir soeben sahen – der französischen Regierung unterstehen. Somit wird der Kanton Basel-Stadt für die Deckung von Fehlbeträgen aufzukommen haben, deren Ursachen teilweise der Einflussnahme Basels entzogen sind“ (BBl. 1949 II 798).

6. Es sei festzustellen, dass der Bundesrat mit dem Staatsvertrag den Schutz der GVF-Gemeinden vor Lärm und anderen negativen Auswirkungen des Flugverkehrs rechtlich verankern wollte oder wie es damals (am 24. Oktober 1949 in der bundesrätlichen Botschaft an die Bundesversammlung über den Bau des kontinentalen Flughafens Basel-Mühlhausen, Bundesblatt BBl 1949 Bd. II S.796-814, 797) hiess, die Gemeinden durch den Ausschluss von „Anflugzonen“ über den GVF-Gemeinden vor den „Störeinflüssen des Flugbetriebs auf die Siedlungsgebiete“ zu schützen, welche bei einem "Flughafen im Raume Allschwil-Burgfelden" für Teile der Stadt Basel und ihrer Vororte" entstanden wären.

Dieser Schutz gilt seit dem Staatsvertrag und dauert an: „Die vorzügliche Lage des gewählten Geländes wird ganz besonders augenscheinlich, wenn die Erweiterungsmöglichkeiten des Flughafenprojekts Basel-Mühlhausen untersucht werden. Es zeigt sich dabei, dass ohne Schwierigkeiten allen künftigen Ausbaubedürfnissen entsprochen werden könnte“ (BBl 1945 II S. 810).

7. Es sei festzustellen, dass die Inkraftsetzung eines SIL-Objektblatts nur unter den folgenden rechtlichen Voraussetzungen möglich ist:
 - a. Gemäss Art. 1f. Raumplanungsgesetz (RPG) stimmen Bund, Kantone und Gemeinden ihre raumwirksamen Tätigkeiten und Planungen aufeinander ab. Die mit Planungsaufgaben betrauten Behörden achten darauf, den ihnen nachgeordneten Behörden den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum zu lassen.
 - b. Das SIL-Objektblatt regelt im Sinne von Art.1f. und Art.13 RPG planerisch die Infrastruktur eines Flughafens in seinem ganzen Perimeter und verlangt auch hier die Zusammenarbeit von Bund, Kantonen und Gemeinden. Bund, Kantone und Gemeinden sind dabei verpflichtet den Wohnwert, die Attraktivität und die weitere Entwicklung der Gemeinden in seiner Umgebung zu schützen. Das SIL-Objektblatt stellt dies als Ganzes und in den Details planerisch ab und schafft als Ergebnis davon für die Gemeinden Rechts- und Planungssicherheit und bindet den Flughafen.
 - c. Dazu muss das SIL-Objektblatt auch den Flughafen Basel-Mulhouse relativ detailliert und auch räumlich als Ganzes darstellen und regeln – nicht nur diesseits der Landesgrenze.
 - d. Das BAZL selbst weist auf seiner Internetseite darauf hin: Der SIL “legt für jede Flugplatzanlage den Zweck fest, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung und die Rahmenbedingungen für den Betrieb. Der SIL bildet die Grundlage für die Planung, die Bauten und den Betrieb eines Flugplatzes, insbesondere für die Konzession und das Betriebsreglement. Der SIL besteht aus zwei Teilen: dem Konzeptteil mit den allgemeinen Zielen und Vorgaben sowie einem Objektteil, der die detaillierten Objektblätter für jeden einzelnen Flugplatz enthält.“
 - e. Das SIL-Objektblatt muss also die Planung funktional, geographisch und als etwas Ganzes im Auge haben.
 - f. Sachpläne, namentlich der SIL und das SIL-Objektblatt, dienen in diesem Sinne der Koordination zwischen der Richtplanung der Kantone (Art. 6 Abs.4 RPG) und der Erfüllung der raumwirksamen Aufgaben des Bundes (Art.13 RPG), hier der Luftfahrt, aber auch der Sicherstellung der Raumplanung in den Gemeinden im Sinne der bundesrechtlichen Vorgaben.

- g. Die Raumplanungsverordnung (RPV) verdeutlicht, dass auch der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt ein innerstaatliches Planungsinstrument ist.
- h. Alle Richtpläne, Nutzungspläne, Konzepte und Sachpläne bilden bei der „Ausübung raumwirksamer Tätigkeiten“ ein Ganzes.
- i. Sie machen Bund, Kantone und Gemeinden (Art.1 Abs.2 lit. a RPV) zu Verfahrensparteien und Partnern bei deren Erarbeitung, Festsetzung und der Umsetzung in nachgeordneten Verfahren.
- j. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt und hier das SIL-Objektblatt klären und setzen fest, wie der Bund seine Zuständigkeiten nutzt, um Sachziele zu verfolgen und nach welchen Prioritäten dies zu geschehen hat (Art. 14 RPV: „...Wie und mit welchen Mitteln die Aufgaben des Bundes umgesetzt werden sollen...“)
- k. Diese Festsetzung mündet in verbindliche „Anweisungen an die zuständigen Bundesbehörden“ (Art.14 RPV).
- l. Sachpläne setzen die komplette Bundeszuständigkeit voraus und vertragen sich nicht mit der Binationalität des Flughafens Basel-Mulhouse.
- m. Die „zuständige Bundesstelle vermittelt bei räumlichen Konflikten zwischen den Bundesstellen sowie zwischen Bund und Kantonen“ (Art. 17 RPV). Sie tut dies aufgrund ihrer Zuständigkeit, die Raumplanung in der Schweiz und die einzelnen Teilplanungen rechtlich zu einer ganzen und verbindlichen Regelung zusammenzufügen. Sie vermittelt, aber regelt nicht selbst, weil sie die der Planung zugrundeliegenden Autonomien in den Kantonen respektiert und sich nicht an Stelle von Gemeinden und Kantonen setzt.
- n. Im Hinblick auf dieser Vermittlung ist organisatorisch sicherzustellen, dass diese gemäss Art.17 RPV zuständige Bundestelle nicht weisungsabhängig ist.

Die vermittelnde Stelle darf nicht involviert sein in die Revision des Luftfahrtrechts und in kontroverse Fragen

- des Wachstums des Flughafens Basel-Mulhouse,
- des interkontinentalen Flugverkehrs ab Basel,
- der Nachtflugsperrung,
- einer überregionalen Bahnverbindung,
- der Stärkung der Bundeskompetenzen und
- der Grenzwertüberschreitungen auf schweizerischem Gebiet .

- o. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so müssen

nach Art. 17 Abs.4 RPV Sachpläne gesamthaft überarbeitet oder angepasst werden können.

- p. Der in Art.17 Abs.4 RPV enthaltenen Möglichkeit den Sachplan wie beabsichtigt ändern zu können, steht in casu der Staatsvertrag entgegen.
- q. Auch die in den Artikeln 19-21 RPV geregelte Anhörung der Kantone und Gemeinden, die Mitwirkung der Bevölkerung, die Bereinigung und die Verabschiedung durch den Bundesrat sieht keine binationale Regelung vor und lässt keinen verfahrensrechtlichen Spielraum dafür.
- r. Sachpläne sind für alle Behörden verbindlich (Art.22 Abs.1 RPV).
- s. Der hier in Frage stehende Sachplan ist für die französischen Behörden nicht verbindlich, auch nicht für den Flughafen Basel-Mulhouse.
- t. Eine angeblich bindende Anweisung an die schweizerischen Verwaltungsratsmitglieder vermag diese Verbindlichkeit nach Art.22 RPV nicht oder nicht rechtsgenügend zu substituieren.
- u. Art.22 Abs.2 RPV erweitert diese Verbindlichkeit auf „Organisationen und Personen des öffentlichen und privaten Rechts, die nicht der Verwaltung angehören, soweit sie mit der Wahrnehmung öffentlicher Aufgaben betraut sind“.
- v. Der Flughafen Basel-Mulhouse ist analog den anderen konzessionierten Schweizer Landesflughäfen eine solche Organisation. Das hier zur Diskussion stehende SIL-Objektblatt ist für ihn aber nicht verbindlich.
- w. Die vorgeschlagene „verbindliche Anweisung“ an die schweizerischen Verwaltungsratsmitglieder hat vor dem Staatsvertrag keinen Bestand. Sie erfüllt die hier genannte Bestimmung der RPV nicht. Diese würde eine Bindung (Verbindlichkeit, Behördenverbindlichkeit) aller und der ganzen Gremien (Entscheidungsorgane) des Flughafens Basel-Mulhouse und der für den Flughafen zuständigen Behörden in Frankreich verlangen.
- x. Art.23 RPV regelt das Verhältnis der Sachpläne zu den kantonalen Richtplänen. Von ausländischen Planungsinstrumenten ist nicht die Rede. Sie haben in diesem System rechtlich keinen Platz.
- y. Wollte man dieses Planungsinstrument für einen binationalen, in seinem Perimeter ganz im Ausland liegenden Flughafen anwenden, so nur, wenn die Schweiz Planungshoheit auch in Frankreich geltend machen könnte oder wenn – dann in Absprache mit Frankreich – der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt bzw. dessen Ob-

jektblatt als gemeinsames und alleiniges, neu zu schaffendes Planungsinstrument genutzt würde und allen am SIL-Verfahren Beteiligten und den Betroffenen in der Schweiz und in Frankreich den vollen Einbezug in die Verfahren garantieren würde.

- z. Wie die Bestimmungen des Luftfahrtrechts verbindlich vorgeben, steht das SIL-Objektblatt in einem unverzichtbaren Zusammenhang mit anderen Regelungsinstrumenten. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL) als Ganzes wie auch das SIL-Objektblatt sind zudem unteilbare **Instrumente der Schweizerischen Luftfahrtgesetzgebung**.
- aa. **Art.36c Abs.2 des Schweizer Luftfahrtgesetzes** (SR 748.0; LFG) verlangt, dass im Betriebsreglement eines Flughafens die im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, in der Konzession oder in der Betriebsbewilligung vorgesehenen Rahmenbedingungen konkret auszugestalten sind.
- bb. Der Sachplan Infrastruktur Luftfahrt und das SIL-Objektblatt stehen in untrennbarem rechtlichem Zusammenhang mit einem schweizerischen Betriebsreglement bzw. mit einer ebensolchen Plangenehmigung (Art.37 Abs.5 LFG).
- cc. **Die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt – VIL** - bestätigt, dass das SIL-Objektblatt im vorliegenden Fall des Flughafens Basel-Mulhouse das falsche Instrument ist und in den essentiellen Punkten falsch angewandt wurde.
- dd. Art.2 lit.g VIL definiert den SIL als raumplanerisches Instrument zur Realisierung von Infrastruktur (Titel der Verordnung) und zur Planung und Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten des Bundes im Bereich der schweizerischen Zivilluftfahrt.
- ee. Ein Flugplatz bzw. Flughafen (Flughafen mit Zulassungszwang) ist eine „in einem Sachplan festgelegte Anlage für die Ankunft und den Abflug von Luftfahrzeugen, für deren Stationierung und Wartung, für den Verkehr von Passagieren und für den Umschlag von Gütern“ (Art.2 lit.a-f VIL).
- ff. Das SIL-Objektblatt legt also den Flughafen in den Grundzügen fest und setzt ihm Leitplanken. Der Sachplan legt sowohl alle Anlagenteile, sämtliche Pisten und den Perimeter fest. Er regelt in den Grundzügen Ankunft und Abflug der Luftfahrzeuge wie auch deren Stationierung.
- gg. Der Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt legt nach Art. 3a VIL dementsprechend „die Ziele und Vorgaben für die Infrastruktur der Zivilluftfahrt der Schweiz für die Behörden verbindlich fest“. Der SIL „bestimmt für die einzelnen dem zivilen Betrieb von Luft-

fahrzeugen dienenden Infrastrukturanlagen, insbesondere den Zweck, das beanspruchte Areal, die Grundzüge der Nutzung, die Erschliessung sowie die Rahmenbedingungen zum Betrieb. Er stellt zudem die Auswirkungen auf Raum und Umwelt dar.“

hh. Gemäss der nachfolgenden Bestimmung Art.3b VIL überwacht das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) dabei bei den Infrastrukturanlagen der Luftfahrt, also namentlich den Flughäfen, die Einhaltung all dieser Anforderungen und setzt diese durch, nötigenfalls auch mit luftfahrtpolizeilichen Mitteln. Auch dies trifft im Zusammenhang mit dem SIL-Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse nicht zu.

- ii. Die Einsitznahme von Bediensteten des BAZL im Verwaltungsrat des Flughafens Basel-Mulhouse steht im Konflikt mit der Aufgabe des BAZL, für die Umsetzung der rechtlichen Vorgaben zu sorgen und die Sicherheit des Flugbetriebs zu gewährleisten und diese nötigenfalls mit luftfahrtpolizeilichen Mitteln durchzusetzen.
- jj. Diese Voraussetzungen für das SIL-Objektblatt sind im Falle des Flughafens Basel-Mulhouse nicht erfüllt.

8. Solange und soweit beim Flughafen Basel-Mulhouse

- kein Betriebsreglement oder ein ähnliches Regelwerk besteht, bei welchem die GVF-Gemeinden die Möglichkeit hatten, sich vernehmen zu lassen, Einsprache zu erheben und Beschwerde dagegen zu ergreifen

- und der Verwaltungsrat in Bereichen entscheidet, die namentlich beim Flughafen Zürich in einem (vorläufigen) Betriebsreglement geregelt sind,

habe der Bundesrat mit allen ihm zur Verfügung stehenden Mitteln darauf hinzuwirken, dass der Verwaltungsrat sich entsprechend unseren Anträgen und Ausführungen in dieser Eingabe verhält.

9. **Eventualiter** sei das jetzt aufgelegte SIL-Objektblatt ohne Koordination mit der französischen Planung zu ergänzen und neu aufzulegen.

10. **In jedem Falle** seien die unten **synoptisch** zum jetzt aufgelegten Entwurf des SIL-Objektblatts aufgeführten und begründeten Änderungs-, Ergänzungs- und Streichungsanträge gegenüber dem aufgelegten Entwurf zum SIL-Objektblatt gutzuheissen bzw. in die Überarbeitung des SIL-Objektblatts aufzunehmen.

Verfahrensanträge

1. Es sei den GVF-Gemeinden Akteneinsicht (eventualiter mit Reverspflicht, soweit Geschäftsgeheimnisse betroffen sind) zu gewähren
 - a. Akteneinsicht in sämtliche Akten, die im SIL-Objektblatt angesprochenen Themen betreffen;
 - b. in die Vorarbeiten zum SIL-Objektblatt;
 - c. in die Stellungnahmen Dritter zum jetzigen Entwurf und zu den Vorarbeiten.
2. Es sei eine mündliche Verhandlung durchzuführen, und alle Gemeinden seien auch mündlich anzuhören.
3. Vorgängig seien, wie oben beantragt, SIL-Gemeinde-Gespräche für die Gemeinden des Gemeindeverbands Flugverkehr durchzuführen.
4. Mit den Gemeinden mit Hindernisbeschränkung, ebenso jenen, die im Sicherheitszonenplan-Gebiet liegen, sei ein materiell den Einigungsgesprächen entsprechendes Mitwirkungsverfahren durchzuführen.
5. Unter Kosten- und Parteientschädigungsfolge.

Ergänzende Begründung

1. Der Unterzeichnete ist gehörig bevollmächtigt
Beweis: Vollmachten
2. Vorliegende Eingabe wird innert Frist eingereicht.
3. An der vorliegenden Anhörung kann jedermann teilnehmen. Eine besondere Betroffenheit wäre an sich nicht erforderlich. Die GVF-Gemeinden sind indessen besonders betroffen und legitimiert. Dies ergibt sich auch aus den beabsichtigten Festlegungen im SIL-Objektblatt selbst .

Einsatz für die Einwohner, der Schutz ihrer Gesundheit, ihrer Lebensqualität und ihres Eigentums, die Funktions- und Wachstumsfähigkeit der Gemeinden sind Teile der Aufgaben und Kompetenzen der GVF-Gemeinden wie auch des Gemeindeverbands Flugverkehr selbst.

4. Die Feststellungsbegehren setzen ein Feststellungsinteresse voraus. Die GVF-Gemeinden sind gehalten, ihre planerischen Kompetenzen wahrzunehmen, sei es im Rahmen ihrer Gemeindeautonomie, sei es in Zusammenarbeit namentlich mit dem Kanton. In jedem Falle sind sie darauf angewiesen, dass alle Beteiligten von einer gemeinsamen planungsrechtlichen Basis ausgehen. Anders ist eine auf 15-25 Jahre ausgerichtete Planung nicht möglich. Insbesondere könnte sonst die Planbeständigkeit nicht gewährleistet werden. Daraus ergibt sich für

die GVF-Gemeinden ein schützenswertes Feststellungsinteresse.

5. Zum Antrag auf Kosten- und Parteientschädigung

Die in diesem Verfahren teilnehmenden Gemeinden sind durch die Vorhaben im SIL-Objektblatt stark betroffen und haben zur Geltendmachung ihrer Rechte den Unterzeichneten als mit dem Thema vertrauten Advokaten beigezogen.

Die Verstärkung der GVF-Gemeinden durch einen mit dem Thema vertrauten Rechtsanwalt folgt auch aus dem Gebot des fairen Verfahrens (Prinzip der sog. „Waffengleichheit“).

* * *

Namens und im Auftrag des Gemeindeverbands Flugverkehr ersuchen wir Sie um Gutheissung unserer Anträge.

Mit freundlichen Grüssen

Dr. H. Ueberwasser

Beilage: Vollmachten

079 848 12 17
ueberwasserlaw@bluewin.ch