Konzeptionelle Ziele und Vorgaben

Teil IIIB – Generelle Ausrichtung der Zivilluftfahrt

Effiziente Nutzung der Luftfahrtinfrastruktur

Anpassung Grundsatz 6 (SIL Teil IIIB-4)

A U S G A N G S L A G E

Der am 18. Oktober 2000 vom Bundesrat verabschiedete Grundsatz 6 lautet:

Die Landesflughäfen sollen der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickelt werden können, auch wenn im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität in Kauf genommen werden muss, dass in der Umgebung dieser Anlagen:

- *die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können; und*
- *die Immissionsgrenzwerte für die von der Luftfahrt mitverursachten Luftschadstoffe erst mit mehrjähriger Verspätung gegenüber den in der Luftreinhalteverordnung bestimmten Fristen eingehalten werden können.*

In seinem luftfahrtpolitischen Bericht vom Dezember 2004 bekennt sich der Bundesrat weiterhin zu einer nachfrageorientierten Entwicklung der Landesflughäfen. Er vertritt jedoch die Haltung, dass im Rahmen von Nachhaltigkeitsüberlegungen Ausnahmen denkbar sind, in denen von diesem Grundsatz abgewichen werden kann. Er stützt sich dabei auf den verfassungsrechtlichen Auftrag zur Nachhaltigkeit (BV Art. 73) und seine Strategie zur nachhaltigen Entwicklung. Um diesem Sachverhalt zu verdeutlichen, soll der Grundsatz 6 wie folgt ergänzt werden:

Die Landesflughäfen sollen der Luftverkehrsnachfrage folgend entwickelt werden können, soweit diese Entwicklung mit den Grundsätzen der Nachhaltigkeit in Einklang steht. ~~auch wenn~~ Dabei muss im Interesse der ökonomischen und sozialen Dimension der Mobilität in Kauf genommen werden ~~muss~~, dass in der Umgebung dieser Anlagen …

Zudem ist die Formulierung, wonach die Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe erst mit Verspätung gegenüber den in der Luftreinhalteverordnung (LRV) bestimmten Fristen eingehalten werden können, sachlich nicht korrekt. Die LRV enthält keine Fristen, sondern überträgt den Kantonen die Aufgabe, einen Massnahmenplan zur Reduktion der Luftschadstoffe zu erstellen. Die Formulierung soll in diesem Sinne berichtigt werden:

- *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~~.*

G R U N D S Ä T Z E

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 der Mobilität in Kauf genommen werden, dass in der Umgebung dieser Anlagen:
   - die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können; und
   - gewisse Luftschadstoffe (namentlich Stickoxide und Feinstaub) einen feststellbaren Anteil an der Gesamtschadstoffbelastung ausmachen.

Objektblatt

IIIC – BS/BL-1 Basel-Mulhouse

Legende zur Anlagekarte

Anlage: **Basel-Mulhouse** **BS/BL-1**

Teilnetz: Landesflughafen

AUSGANGSLAGE

Generelle Informationen und technische Daten:

- Standort:	Flughafen auf französischem Territorium
- betroffene Kantone:	Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Solothurn
- Gemeinden mit Hindernisbegrenzung:	BL: Aesch (BL), Allschwil, Arlesheim, Binningen, Bottmingen, Duggingen, Münchenstein, Oberwil (BL), Pfeffingen, Reinach (BL), Schönenbuch, Therwil BS: Basel, Bettingen, Riehen SO: Dornach
- Gemeinden mit Lärmauswirkungen:	BL: Allschwil, Schönenbuch
- Verkehrsleistung:	- ∅ 4 Jahre (2008–2011): 83'400 - max. 10 Jahre (2001): 123'300 - Datenbasis LBK: 147'000 - Potential SIL: 147'000

Zweck der Anlage, Funktion im Netz (bestehende Situation):

Binationaler Flughafen mit trinationaler Bedeutung. Für die Schweiz: Landesflughafen, Teil des nationalen und internationalen Luftverkehrssystems, bildet zusammen mit den Flughäfen Zürich und Genève die zentrale Infrastruktur der schweizerischen Luftfahrt.

Der Flughafen dient primär dem flugplanmässigen Linien- und Charterverkehr. Er steht auch der gewerbs- und nichtgewerbsmässigen allgemeinen Luftfahrt offen. Von wirtschaftlich grosser Bedeutung sind die Frachttransporte. Er ist auch Standort einer Rega-Basis.

Verweis:

Teilnetz Landesflughäfen III – B1

Grundlagendokumente:

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

Rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit:

Bau und Betrieb richten sich nach dem Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich vom 4. Juli 1949 (mit Anhängen; SR 0.748.131.934.92). Die Organisation der Flughafenleitung ist zwischen Frankreich und der Schweiz paritätisch aufgebaut. Die Zusammenarbeit zwischen dem Bund und den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt ist in der Vereinbarung vom 14. Januar 1998 (Stand 20. Oktober 1998) betreffend die Wahrung der schweizerischen Interessen auf dem binationalen Flughafen Basel-Mülhausen geregelt.

Die Bedingungen für die Pistenbenützung nach der Einführung des Instrumenten-Landesystems auf der Piste 33 (ILS 33, vormals ILS 34) – und die damit verbundenen Anflüge über die Schweiz – sind in einer Vereinbarung zwischen den schweizerischen und französischen Zivilluftfahrtbehörden vom 10. Februar 2006 festgehalten.

Stand der Planung und Koordination:

Die Bestimmungen des Staatsvertrags zwischen Frankreich und der Schweiz von 1949 geben den Rahmen für die bauliche und betriebliche Entwicklung des Flughafens Basel-Mulhouse verbindlich vor. Gemäss Luftfahrtpolitik des Bundes vom Dezember 2004 soll am partnerschaftlichen Betrieb des Flughafens mit Frankreich festgehalten werden.

Die Festlegungen im vorliegenden Objektblatt stützen sich auf die konzeptionellen Vorgaben des SIL zu den Landesflughäfen (Teile IIIB und IIIB1). Sie beschränken sich auf das schweizerische Territorium und sind mit der Richtplanung der betroffenen Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt. Sie wirken als Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung.

Das «Gebiet mit Lärmauswirkungen» definiert den Spielraum für die Entwicklung des Flugbetriebs. Im Tagbetrieb von 6 bis 22 Uhr deckt es die erwartete Nachfrage nach Luftverkehrsleistungen in den kommenden Jahren, einschliesslich Frachtverkehr, ab. In der Nacht sind die Ausbaumöglichkeiten für den Flugbetrieb beschränkt.

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.

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

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

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.

Der Anteil der ILS-Landungen auf die Piste 33 bzw. der Anflüge über die Schweiz an der Gesamtzahl der ILS-Landungen wird gemäss der Vereinbarung mit den französischen Zivilluftfahrtbehörden von 2006 jährlich ausgewiesen. Übersteigt dieser Anteil 8 %, ist eine vertiefte Analyse der Ursachen durchzuführen; übersteigt er 10 %, sind Konsultationen über mögliche Massnahmen einzuleiten mit dem Ziel, den vereinbarten Anteil von 10 % einzuhalten.

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.

Die Flughafenanlagen befinden sich auf französischem Territorium. Das vorliegende Objektblatt enthält dazu keine Festlegungen. Namentlich wird kein Flughafenperimeter festgelegt.

Im Konzeptteil des SIL ist festgesetzt, dass der Flughafen Basel-Mulhouse an das Schienennetz anzuschliessen ist (Teil IIIB1, Grundsatz 9). Die Realisierung eines solchen Bahnanschlusses wird derzeit geprüft. Langfristig soll ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz angestrebt werden.

F E S T L E G U N G E N

	F	Z	V
1 Zweckbestimmung:			
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. Priorität hat der flugplanmässige Linien- und Charterverkehr. Innerhalb der verfügbaren Kapazität steht der Flughafen auch andern Verkehrsarten offen.	•		
Der Flughafen soll sich im Interesse 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.	•		

	F	Z	V
2 Rahmenbedingungen zum Betrieb:			
Der Betrieb des Flughafens richtet sich nach den Bestimmungen des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Frankreich von 1949 (mit Anhängen). An diesem partnerschaftlichen Betrieb mit Frankreich wird festgehalten.	•		
Beim Betrieb des Flughafens ist die Sicherheit jederzeit zu gewährleisten. Die international und national geltenden Normen und Richtlinien sind – abgestimmt auf die Verhältnisse am Flughafen – umzusetzen.	•		
Beim Betrieb des Flughafens ist die Umweltbelastung nach den Prinzipien des Umweltschutzrechts vorsorglich zu begrenzen. Technische und betriebliche Massnahmen sind im wirtschaftlich tragbaren Rahmen umzusetzen. Namentlich sollen einerseits die Lärm- und Schadstoff-Emissionen an der Quelle begrenzt werden, indem die Verkehrs- und Betriebsabläufe optimiert und bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt werden, infrastrukturseitig sollen andererseits die Möglichkeiten technischer Fortschritte konsequent ausgeschöpft werden, sobald sie anwendungsreif sind.	•		
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.	•		
3 Gebiet mit Lärmauswirkungen:			
Das Gebiet mit Lärmauswirkungen begrenzt die Entwicklung des Flugbetriebs (vgl. Anlagekarte). Dementsprechend wird die nach Lärmschutzverordnung (LSV) zulässige Lärmbelastung im Lärmbelastungskataster festgehalten. Kantone und Gemeinden berücksichtigen diese Vorgabe in ihrer Richt- und Nutzungsplanung.	•		
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.	•		
4 Gebiet mit Hindernisbegrenzung:			
Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung umgrenzt das von einer Höhenbeschränkung betroffene Areal (vgl. Anlagekarte). Massgebend sind die im Sicherheitszonenplan enthaltenen Hindernisbegrenzungsflächen. Kanton und Gemeinden berücksichtigen diesen Plan bei der Richt- und Nutzungsplanung.	•		
Der Sicherheitszonenplan ist anhand des aktuellen Hindernisbegrenzungsflächen-Plans der zuständigen französischen Behörden zu überprüfen und nach Bedarf anzupassen.		•	

	F	Z	V
5 Landseitiger Verkehrsanschluss: Der Flughafen ist landseitig an das Schienennetz anzubinden.	•		
Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz zu prüfen. Mit einem solchen Anschluss 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.	•		

ERLÄUTERUNGEN

Zweckbestimmung, Rahmenbedingungen zum Betrieb:

Die Festlegungen beruhen auf den bestehenden Grundlagen, ohne diese weiter zu präzisieren (Konzeptteil SIL vom 18. Oktober 2000, Luftfahrtpolitik des Bundes vom Dezember 2004, Staatsvertrag vom 4. Juli 1949 und Vereinbarung vom 10. Februar 2006 mit Frankreich).

Gemäss Nachfrageprognose, die 2005 für den gesamten schweizerischen Luftverkehr erstellt wurde, ist auf dem Flughafen Basel-Mulhouse bis ins Jahr 2020 mit jährlich ca. 102'000, bis ins Jahr 2030 mit ca. 113'000 Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr zu rechnen (Passagiere: 2020 ca. 5,8 Mio., 2030 ca. 7,2 Mio.). Diese Prognose beruht auf den Ausgangswerten 2004 von 54'000 Flugbewegungen und 2,5 Mio. Passagieren im Linien- und Charterverkehr.

Das SIL-Potential von jährlich 147'000 Flugbewegungen entstammt dem «Szenario 3B+» der Variantendiskussion von 2000/2001 zur künftigen Entwicklung des Flughafens. Es enthält auch die Bewegungen der Allgemeinen Luftfahrt.

Gebiet mit Lärmauswirkungen:

Das Gebiet mit Lärmauswirkungen definiert den langfristigen Entwicklungsspielraum für den Flugbetrieb auf dem Territorium der Schweiz. Es beruht auf den Lärmberechnungen zum Projekt für das ILS 33 (vormals ILS 34) von 2004, welche ihrerseits von den Annahmen zum «Szenario 3B+» ausgehen. Die massgebenden Faktoren für die Lärmberechnung sind die jährliche Bewegungszahl und deren Verteilung auf den Tag- und den Nachtbetrieb, die Zusammensetzung der Flotte und die Flugrouten:

Von den der Lärmberechnung zu Grunde gelegten 147'000 Flugbewegungen entfallen 10'000 auf die erste Nachtstunde (22 bis 23 Uhr). 88 % der Landungen erfolgen von Norden auf die Piste 15, 10 % von Süden auf die Piste 33. Gestartet wird zu 65 % auf der Piste 15 nach Süden, zu 22,5 % auf der Piste 26 nach Westen und zu 12,5 % auf der Piste 33 nach Norden. Der Vergleich dieser Annahmen mit der Nachfrageprognose von 2005 und mit den Verkehrsdaten von 2006 hat bestätigt, dass die aufgrund dieser Annahmen durchgeführten Lärmberechnungen als Planungsgrundlage nach wie vor plausibel und zweckmässig sind.

Der am 24. November 2009 veröffentlichte Lärmbelasungskataster (LBK) beruht auf den gleichen Annahmen. Er zeigt die zulässigen Lärmimmissionen nach LSV Art. 37a. Diese sind für die Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden im Kanton Basel-Landschaft massgebend.

ZUSTÄNDIGE STELLE

Zuständiges Bundesamt für die zivilaviatische Nutzung:
Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), 3003 Bern

Flughafenhalter:
EuroAirport / Flughafen Basel-Mulhouse,
Postfach,
4030 Basel

In der Anlagekarte ist die Lärmkurve zum Planungswert der Empfindlichkeitsstufe II nach LSV abgebildet (PW ES II). Die ausgewiesene Überschreitung dieses Planungswerts in der Schweiz ist auf den Flugbetrieb in der ersten Nachtstunde zurückzuführen. Der Tagbetrieb (6 bis 22 Uhr) und der Betrieb in der zweiten Nachtstunde (nach 23 Uhr) führen zu keinen Grenzwertüberschreitungen in der Schweiz. Der Immissionsgrenzwert wird weder im Tag- noch im Nachtbetrieb überschritten.

Der Lärmnachweis, 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 Lärmnachweis werden zwischen dem EAP und dem BAZL geregelt.

Die Annahmen, die dem Gebiet mit Lärmauswirkungen bzw. dem LBK zugrunde liegen, entsprechen den Annahmen zum «Horizon à moyen terme» gemäss dem französischen «Plan d'exposition au bruit» (PEB) vom 25. Oktober 2004. Die Lärmkurven in diesem PEB zeigen jedoch einen andern Verlauf, weil Frankreich eine andere Lärmberechnungsmethode anwendet als die Schweiz. 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, Baubeschrieb und Kostenvoranschlag») erwähnt.

Gebiet mit Hindernisbegrenzung:

Das Gebiet mit Hindernisbegrenzung entspricht der äussern Umgrenzung der für den Schutz der An- und Abflugrouten erforderlichen Hindernisbegrenzungsflächen über dem Territorium der Schweiz. Diese Flächen sind durch die Auslegung und die Nutzung der Pisten bestimmt (genutzte Pistenlänge bzw. Startposition und Landeschwellen, An- und Abflugverfahren) und richten sich nach den geltenden internationalen Normen.

Die Hindernisbegrenzungsflächen entsprechen den Sicherheitszonen, wie sie im geltenden Sicherheitszonenplan vom 20. Juni 1989 festgelegt sind. Dieser Sicherheitszonenplan wurde 2005 im Zusammenhang mit der Einführung des ILS 33 überprüft.

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.

Im Gebiet mit Hindernisbegrenzung sollen keine neuen Bauzonen ausgeschieden oder bestehende Bauzonen umgezont werden, deren Überbauung zur Durchstossung einer Hindernisbegrenzungsfläche bzw. Sicherheitszone führen würden. Mit der grundeigentümerverbindlichen Festlegung der Hindernisbegrenzungsflächen im Sicherheitszonenplan werden sie gleichzeitig zur verbindlichen Vorgabe für die Baubewilligungen.

Landseitiger Verkehrsanschluss:

Die Festsetzung, den Flughafen landseitig an das Schienennetz anzuschliessen, entspricht der Vorgabe im Konzeptteil des SIL (Teil IIIB-7, Grundsatz 4 und Teil IIIB1, Grundsatz 9). Im Sachplan Verkehr (Teil Programm vom 26. April 2006) ist die Priorität des Schienenanschlusses des Flughafens Basel-Mulhouse an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz als sehr hoch eingestuft.

Das Projekt des Bahnanschlusses wird unter der Leitung der französischen Behörden und mit Beteiligung der schweizerischen und deutschen Behörden sowie des Flughafenhalters vorangetrieben. Aus luftfahrtpolitischer Sicht ist langfristig auch ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz wichtig. Damit sollen direkte Verbindungen aus wichtigen Zentren der Schweiz an den Flughafen Basel-Mulhouse ermöglicht werden. Ein solcher Anschluss steigert zudem die Attraktivität des Flughafens, entlastet das Strassennetz und leistet somit einen wesentlichen Beitrag zur langfristigen Sicherstellung der landseitigen Erreichbarkeit des Flughafens.

Kurz- bis mittelfristige Lösungen für den Bahnanschluss sollen deshalb – unter Vorbehalt der Verhältnismässigkeit allfälliger Vorinvestitionen – so ausgestaltet werden, dass eine spätere Einführung der angestrebten Fernverkehrsverbindungen nicht verbaut wird.

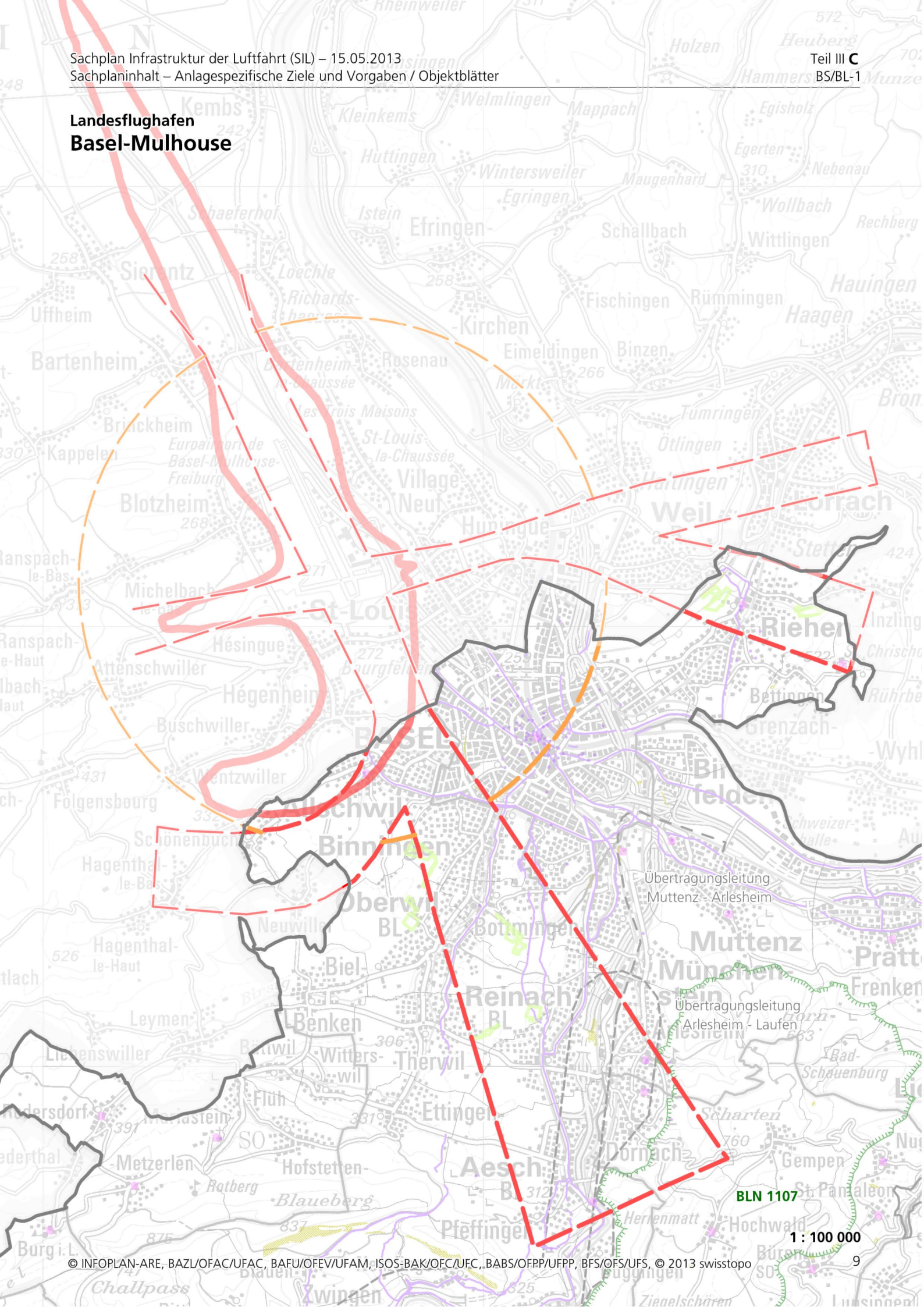
Verbindlichkeit der Inhalte des vorliegenden Objektblatts:

Mit der Verabschiedung durch den Bundesrat sind die «Festlegungen» für die schweizerischen Behörden aller Stufen verbindlich. Die räumlichen Anweisungen (Gebiete mit Lärmauswirkungen und Hindernisbegrenzung) sind direkt umzusetzen. Die andern Festlegungen wirken als Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung bzw. an die schweizerischen Behörden für ihre Zusammenarbeit mit den französischen und deutschen Behörden in Flughafenangelegenheiten.

Die «Erläuterungen» sollen die festgelegten Sachverhalte näher erklären; ihnen kommt in diesem Sinne keine eigenständige Verbindlichkeit zu. Dasselbe gilt für die technischen Angaben und die Angaben zum Stand der Planung und Koordination in der «Ausgangslage».

Landesflughafen

Basel-Mulhouse



© INFOPLAN-ARE, BAZL/OFAC/UFAC, BAFU/OFEV/UFAM, ISOS-BAK/OFC/UFC, BABS/OFPP/UFPP, BFS/OFS/UFS, © 2013 swisstopo

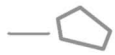
Legende/Légende/Leggenda

Inhalte SIL
Contenus du PSIA
Contenuti PSIA

	Festsetzung coordination réglée dato acquisito	Zwischenergebnis coordination en cours risultato intermedio	Vororientierung information préalable informazione preliminare
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*			

* Bei Flugplätzen mit Flächenflugzeugen sind gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) die Grenzwerte Lr massgebend, bei Heliports die Grenzwerte Lmax.
Les valeurs limites d'exposition au bruit sont déterminées, selon l'ordonnance sur la protection contre le bruit (OPB), en Lr pour les aérodromes et en Lmax pour les héliports.
In virtù dell'ordinanza contro l'inquinamento fonico (OIF), i valori limite per gli aerodromi sono determinati in Lr, quelli per gli eliporti in Lmax.

Inhalte anderer Sachpläne
Contenus d'autres plans sectoriels
Contenuti degli altri piani settoriali


Waffen- und Schiessplätze
places d'armes et de tir
piazze d'armi e di tiro

Militärflugplätze
aérodromes militaires
aerodromi militari

Infrastruktur Schiene (Projekte)
infrastructure rail (projets)
infrastruttura ferroviaria (progetti)

Übertragungsleitungen (Projekte)
lignes de transport d'électricité (projets)
elettrodotti (progetti)

Weitere Inhalte
Autres contenus
Altri contenuti

Landesgrenze
frontière nationale
confine nazionale

Kantonsgrenze
limite de canton
confine cantonale

Gemeindegrenze
limite de commune
confine comunale

Schutzobjekte von nationaler Bedeutung
Objets de protection d'importance nationale
Oggetti protetti di importanza nazionale

BLN-Objekt
objet IFP
oggetto IFP

Moorlandschaft
site marécageux
zona palustre

Flachmoor
bas-marais
palude

Hoch- und Übergangsmoor
haut-marais et marais de transition
torbiera alta e torbiera di transizione

Trockenwiesen und -weiden
Prairies et pâturages secs
Prati e pascoli secchi

Gletschervorfeld/Aue
zone alluviale
zona golenale

Wasser- und Zugvogelreservat
réserve d'oiseaux d'eau et de migration
riserva di uccelli acquatici e di uccelli migratori

Jagdbanngebiet
district franc
bandita

Amphibienlaichgebiet: Kern- und Umgebungszone
site de reproduction de batraciens: zone centrale et périphérique
sito di riproduzione di anfibi: zona centrale e periferica

Kulturgut
bien culturel
bene culturale

ISOS-Objekt
objet ISOS
oggetto ISOS

Historischer Verkehrsweg von nationaler Bedeutung
voie de communication historique d'importance nationale
via di comunicazione storiche d'importanza nazionale

Begriffserklärungen zum Objektblatt

Festlegungen

- Festsetzungen F
- Zwischenergebnisse Z
- Vororientierungen V

Festsetzungen
F

Festsetzungen zeigen, wie raumwirksame Tätigkeiten aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Festsetzung bezeichnet werden, wenn

- eine hinreichende Zusammenarbeit stattgefunden hat; und
- die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind (Grobabstimmung).

Gemäss Artikel 15 der Raumplanungsverordnung (RPV) darf ein konkretes Vorhaben erst festgesetzt werden, wenn ein Bedarf dafür besteht, eine Prüfung von Alternativstandorten stattgefunden hat, das Vorhaben auf den betreffenden Standort angewiesen ist, sich die wesentlichen Auswirkungen auf Raum und Umwelt auf Grund der vorhandenen Grundlagen grob beurteilen lassen und wenn die Vereinbarkeit mit der massgeblichen Gesetzgebung voraussichtlich gegeben ist.

Festsetzungen binden die Behörden in der Sache und im Verfahren; sie legen den räumlichen, zeitlichen und organisatorischen Rahmen fest, innerhalb welchem sich die Behörden bei der Erfüllung ihrer raumwirksamen Aufgaben zu bewegen haben.

Zwischenergebnisse
Z

Zwischenergebnisse zeigen, welche raumwirksamen Tätigkeiten noch nicht in allen Teilen aufeinander abgestimmt sind. Eine Abstimmungsanweisung kann als Zwischenergebnis bezeichnet werden, wenn

- die Zusammenarbeit eingeleitet ist; und
- noch nicht abschliessend beurteilt werden kann, ob die materiellen Anforderungen an die Koordination erfüllt sind.

Zwischenergebnisse binden die Behörden im Verfahren und – soweit bereinigt – in der Sache; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.

Prüfungsaufträge sind per Definition als Zwischenergebnis festgelegt.

Vororientierungen
V

Vororientierungen zeigen raumwirksame Tätigkeiten, welche erhebliche Auswirkungen auf die Nutzung des Bodens haben können, die sich aber noch nicht in dem für die Abstimmung erforderlichen Mass umschreiben lassen. Eine Abstimmungsanweisung kann als Vororientierung bezeichnet werden, wenn

- die vorgesehene raumwirksame Tätigkeit noch zu wenig bestimmt ist, um den überörtlichen Koordinationsbedarf zu ermitteln; und
- die Zusammenarbeit noch nicht eingeleitet ist.

Vororientierungen binden die Behörden in der Regel im Verfahren; sie verpflichten die Behörden zur gegenseitigen Information, wenn sich die Umstände erheblich ändern.