

Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse - Sachplan Infrastruktur Luftfahrt

Kritikpunkte am SIL-OB EAP

1. Das in Kraft gesetzte SIL-OB EAP entspricht nicht dem in Anhörung und Vernehmlassung geschickten Entwurf, indem die definitive Version gegenüber dem Entwurf erhebliche Verschlechterungen in den Festsetzungen enthält.
 - Anweisung zur nachträglichen Korrektur des Richtplans BL
 - Anweisung zur nachträglichen Korrektur des Sicherheitszonenplans
 - Änderung betreffend Verbindlichkeit des ILS33-AbkommensDamit werden die in einem vom Bund in Auftrag gegebenen Rechtsgutachten zur räumlichen Sicherung von Bundesinfrastrukturen festgestellten Rahmenbedingungen in grober Weise verletzt.
2. Die Grundlagendokumente des SIL-OB EAP sind unvollständig. Es fehlen wesentliche Elemente wie
 - das Flughafenbetriebsreglement (von Frankreich bestimmt)
 - der Flugplatzperimeter (von Frankreich bestimmt).
3. Das SIL-OB EAP stützt sich auf unkorrekte Grundlagendokumente ab.
 - Der Staatsvertrag von 1949 samt Anhängen enthält ungenaue Festlegungen mit Interpretationsspielraum.
 - Der LBK ist veraltet und beruht auf falschen Daten.
 - Der Sicherheitszonenplan ist veraltet.
 - Das ILS33-Abkommen erfüllt die Espoo-Konvention nicht, weil
 - keine Umweltverträglichkeitsprüfung unter Mitwirkung der betroffenen Öffentlichkeit und
 - keine Risikoanalyse erstellt wurde.
4. Das SIL-OB EAP ist den bundesrechtlichen Planungsvorgaben des SIL vollständig entzogen¹ und erfüllt die Vorgaben für ein Objektblatt nicht (Konzeptionelle Ziele und Vorgaben, Teil IIIB und IIIB1). Unter diesen Vorgaben darf für den EAP gar kein Objektblatt erstellt werden, das raumplanerische Verbindlichkeiten für Kantone und Gemeinden schafft.
5. Das SIL-OB EAP enthält Festsetzungen, die gar keine rechtsverbindliche Wirkung entfalten können, da der Flughafen dem französischen Luftfahrtrecht untersteht und der Schweizer Luftraum an Frankreich delegiert worden ist. Dies betrifft insbesondere
 - die periodische Überprüfung der Lärmemissionen und
 - die Limitierung der Südanflüge

¹ Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz. 05.11, Bunderat. 10. Dez. 2004 (S. 1836):

Beim Flughafen Basel-Mulhouse ist der Handlungsspielraum noch weiter begrenzt als bei den anderen zwei Landesflughäfen. Er liegt auf französischem Staatsgebiet, wird durch einen Staatsvertrag mit Frankreich geregelt und ist den bundesrechtlichen Planungsvorgaben des SIL vollständig entzogen.

Erläuterungen

Das Mitwirkungsverfahren zum Objektblatt EuroAirport - Sachplan Infrastruktur Luftfahrt war kurzfristig angesetzt und dauerte für die Bevölkerung 30 Tage vom 24. Mai bis 23. Juni 2012, die Anhörung der öffentlichen Hand (betroffene Gemeinden und Kantone) bei gleichem Eröffnungstermin 3 Monate. Am Vernehmlassungsverfahren beteiligten sich gemäss Angaben des BAZL 3 Kantone, 13 Gemeinden, 18 Organisationen und über 350 Privatpersonen.

Am 15. Mai 2013 hat der Bundesrat das SIL-AB EAP in Kraft gesetzt.

Die vielfach kritisierten Punkte in der Vernehmlassungsversion sind in der definitiven Version mit geringfügigen Änderungen im Wortlaut, inhaltlich aber gleichbedeutend, nach wie vor enthalten. Dafür beinhaltet das Objektblatt neu zusätzlich einschneidende Bedingungen und Massnahmen sowie anderslautende Formulierungen zu Lasten der flughafennahen Region, womit der Entwicklungsspielraum des Flughafens, dessen Flugbetriebsführung allein Frankreich obliegt, noch stärker erweitert wird.

Von den fünf genannten Grundlagendokumenten, worauf sich das Objektblatt abstützt, werden drei vom Objektblatt selbst bezüglich Inhalt in Frage bzw. deren Änderung in Aussicht gestellt, nämlich der Sicherheitszonenplan, der Lärmbelastungskataster und die Vereinbarung ILS33. Fragwürdig erscheint auch die zunehmende Delegation von Kompetenzen an Frankreich in Berufung auf den Staatsvertrag von 1949, der hierzu gar keine Detailausgestaltung enthält.

Es ist rechtlich bedenklich, dass das BAZL dem Bundesrat eine für die flughafennahe Region wesentlich schlechtere Variante mit weiteren negativen Elementen zur Ratifizierung vorlegte als den betroffenen Kantonen, Gemeinden und der Bevölkerung zur Anhörung bzw. Mitwirkung. Es entsteht der Eindruck, gewisse negativ behaftete Informationen seien vorweg bewusst zurückgehalten worden, um möglichen öffentlichen Widerstand gering zu halten.

Unterschiede im SIL-OB EAP zwischen der Vernehmlassungsversion und der definitiven Version im Detail

blaue Markierung: Wortlaut in der Vernehmlassungsversion (**Entwurf**) des SIL-OB EAP

gelbe Markierung: Wortlaut im **definitiven** SIL-OB EAP

→ Südlandungen ILS33

Entwurf, S. 4: Festlegung: 2 Rahmenbedingungen zum Betrieb: «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.»

definitiv, S. 4: Festlegung: 2 Rahmenbedingungen zum Betrieb: «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.»

Die Vereinbarung von 2006 zum ILS33-Verfahren wird zwar als Grundlagendokument stipuliert, neu aber dessen Inhalt als regelbar zwischen den französischen und schweizerischen Zivilluft-

fahrtbehörden definiert. Das heisst, die in der Vereinbarung festgelegte Benützungquote von maximal 8 % bzw. 10 % Südlandungen, deren Überschreitung zur Prüfung von Gegenmassnahmen führen soll, sind nicht länger gesichert, sondern können auf behördlicher Ebene anders fixiert, also auch erhöht werden - ohne Mitwirkungsrecht für die Betroffenen!

Damit wird der flughafennahen Umgebung jegliche Rechtssicherheit entzogen, dass die Südlandungen künftig nicht massiv zunehmen, ohne dass den betroffenen Gemeinden bei einer Vertragsänderung ein Mitwirkungsrecht eingeräumt wird.

Die Änderung ist umso bedenklicher, als besagte Vereinbarung die namentlich erwähnte Espoo-Konvention gar nicht erfüllt, indem weder eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung des ILS33-Verfahrens durchgeführt wurde, noch die zwingend darin enthaltene Risikoanalyse.

→ Dritte Piste

Entwurf, S. 4: Festlegung: 2 Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Namentlich sollen die Lärm- und Schadstoff-Emissionen an der Quelle begrenzt werden, indem die Verkehrs- und Betriebsabläufe optimiert, die Möglichkeiten technischer Fortschritte ausgeschöpft und bei der Festlegung der Gebühren emissionsarme Luftfahrzeuge bevorzugt werden.»

definitiv, S. 4: Festlegung: 2 Rahmenbedingungen zum Betrieb: «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.»

Entwurf, S. 4: Vororientierung: 3 Gebiet mit Lärmauswirkungen: «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.»

definitiv, S. 4: Vororientierung: 3 Gebiet mit Lärmauswirkungen: obiger Absatz ersatzlos gestrichen

Entwurf und **definitiv**: S. 3: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «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.»

Entwurf und **definitiv**: S. 5 bzw. S. 6: Erläuterungen: Gebiet mit Lärmauswirkungen «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.»

Entwurf und **definitiv**, S. 3 bzw. S. 4: Festlegung: 2 Rahmenbedingungen zum Betrieb: «Der Betrieb des Flughafens richtet sich nach den Bestimmungen des Staatsvertrags zwischen der Schweiz und Frankreich von 1949 (mit Anhängen).»

Der Verzicht auf die Vororientierung zu einer weiteren Piste parallel zur Hauptpiste ist zwar erfreulich, birgt aber keinerlei Rechtssicherheit davor, dass sie nicht realisiert wird. 1. ist die dritte Piste unter «Ausgangslage» wie auch unter «Erläuterungen» nach wie vor enthalten. 2. existieren dazu bereits mehrere binationale Notenwechsel betreffend Lage, Ausgestaltung und Finanzierung. 3. ist

die hierfür notwendige Erweiterung des Flughafengeländes längst geregelt, und 4. beinhalten die Festlegungen die konsequente Ausschöpfung infrastruktureitiger Möglichkeiten. Eine Piste ist bekanntlich ein infrastrukturelles Element eines Flughafens.

Somit kommt die Streichung der Vororientierung einer Augenwischerei gleich; die Option zum Pistenausbau ist, wenn auch nicht explizit erwähnt, in den Festlegungen enthalten, zumal sie schon viel früher in den Staatsvertrag integriert worden war.

→ Raumplanung

Entwurf und **definitiv**, S. 2: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «Sie (die Festlegungen) beschränken sich auf das schweizerische Territorium und sind mit der Richtplanung der betroffenen Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt.»

definitiv, S. 2: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «**Der Kanton Basel-Landschaft stellt die raumplanerische Abstimmung zwischen der Entwicklung des Flugbetriebs und der Siedlung mit einer «Siedlungsbegrenzungslinie» im Richtplan sicher.**»

Der eingefügte Zusatz entlarvt die vorangehende Formulierung betreffend Abstimmung des SIL-OB EAP auf die Richtplanung des Kantons Baselland als unkorrekt. Offensichtlich hat diese Abstimmung erst noch zu erfolgen, indem gebietsweise bauliche Auflagen oder Einschränkungen definiert werden müssen.

Das Einfügen dieses zusätzlichen Passus beweist, dass trotz anders lautender Beteuerungen von Bund und Kanton der total revidierte, vom Bundesrat im Herbst 2010 in Kraft gesetzte Richtplan BL den Lärmbelastungskataster nicht realitätsgetreu berücksichtigte ^{2 3 4 5}. Dass der Richtplan nun per

² Erlass Kantonalen Richtplan (KRIP). Vorlage vom Regierungsrat Kanton Basel-Landschaft an den Landrat vom 26. Juni 2007 (S. 34)

Flugverkehr: Der Flugverkehr sowie die damit zusammenhängende Abstimmung von Raum und Lärm wird durch den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt geregelt. Grundlage für die weitere Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens ist der Lärmbelastungskataster Flugverkehr, für den der Bund zuständig ist. Danach werden nur drei Gebäude tangiert, bei denen durch den Flugverkehr die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Die Bereiche, wo die Planungswerte überschritten sind und eine Entwicklung des Baugebiets in die Fläche aufgrund der Lärmschutzverordnung nicht möglich ist, sind in der Richtplankarte (Siedlungsbegrenzung) bezeichnet. Ein eigenes Objektblatt ist aus Sicht Regierungsrat nicht erforderlich.

³ Richtplan Kanton Basel-Landschaft. Gesamtüberarbeitung. Prüfungsbericht. UVEK, ARE. 2. Aug. 2010 (S. 23)

Generell fehlen im Richtplan Überlegungen zur Abstimmung des Flugverkehrs mit der Raumnutzung. Diese sind in der Landratsvorlage (S. 34) enthalten. Demnach ist die im Richtplan festgelegte Siedlungsbegrenzung auf die durch den Flugverkehr verursachte Lärmbelastung abgestimmt. Das BAZL weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass der erwähnte Lärmbelastungskataster zwar erstellt und den verantwortlichen Behörden im Kanton bekannt, aber noch nicht offiziell publiziert ist. Nach der Einschätzung des BAZL bestehen aber keine Konflikte sowohl bezüglich der Nutzung des Flugfeldes Dittingen als auch für den Flughafen Basel-Mulhouse.

⁴ Kantonaler Richtplan. 8. Sept. 2010

Seite 26: ... Ebenfalls kein Handlungsbedarf besteht im Bereich des Fluglärms. Im Kanton Basel-Landschaft sind heute gemäss Fluglärmkataster des Bundes ganze drei Gebäude mit insgesamt ca. 10-20 Personen durch Fluglärmmmissionen über dem Grenzwert betroffen. ...

⁵ Landesflughafen Basel-Mulhouse. Lärmbelastungskataster. BAZL, Nov. 2009

2392 Personen wohnen in Gebäuden, die in der Empfindlichkeitsstufe II (ES II) bezüglich Lärmbelastung eingestuft sind und sich auf der Fläche befinden, die zwischen der Lärmbelastungskurve für den Planungs-

Festsetzung im SIL-OB EAP neuerlich, spezifisch auf dieses Dokument angepasst werden soll, belegt die Bundespraxis von Rechtsunverbindlichkeit zu Lasten der räumlichen Entwicklung und der Lebensqualität der Bevölkerung zu Gunsten einer freien Entwicklung der Luftfahrt.

→ Lärmgrenzwerte

Entwurf, S. 4: Vororientierung: 3 Gebiet mit Lärmauswirkungen: «*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.*»

definitiv, S. 4: Vororientierung: 3 Gebiet mit Lärmauswirkungen: obiger Absatz ersatzlos gestrichen

definitiv, S. 3: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «*Für die Überwachung der Lärmentwicklung wird vom Flughafenhalter neu ein periodischer Nachweis der effektiven Lärmbelastung verlangt.*»

definitiv, S. 3: Festlegung: 3 Gebiet mit Lärmauswirkungen: «*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.*»

Es ist begrüssenswert, dass die reale Lärmsituation periodisch geprüft werden soll. Indes enthält die Festlegung keinerlei verbindlichen Massnahmen im Falle einer Überschreitung von Lärmwerten. Es wird nur eine Begründung von allfällig überhöhten Lärmbelastungswerten sowie die Prüfung von Gegenmassnahmen gefordert, nicht aber deren Umsetzung.

Per se kritisch zu hinterfragen ist die Übertragung der Kontrollkompetenz an den Lärmverursacher selbst, dem überdies Anzahl und Standortwahl der Lärmmessstationen nicht vorgegeben wird.

Die Auflage im Falle von Überschreitungen von Lärmgrenzwerten verliert an Verbindlichkeit durch den 6. Grundsatz im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, dass in Kauf genommen werden muss, dass «*in der Umgebung dieser Anlagen (Flughäfen) die Belastungsgrenzwerte für den Fluglärm nicht überall eingehalten werden können.*» Es ist zu folgern, dass dieser Einschub keine substantielle, sondern lediglich eine beruhigende Wirkung gegenüber der Öffentlichkeit entfalten soll.

Im Erläuterungsbericht zu den Eingaben im Rahmen von Anhörung und Vernehmlassung wird denn doch eingestanden, dass der Lärmbelastungskataster vom BAZL von 2009 nicht mehr den aktuellen Flottenmix und die aktuelle Pistennutzung widerspiegelt (S. 18f). Es wird auf das zentrale Anliegen des Bundes verwiesen, «*die Festlegungen im SIL auf die gleichen Annahmen abzustützen, wie Frankreich seinen «plan d'exposition au bruit (PEB)».*» Dabei handelt es sich gemäss Objektblatt um den PEB von 2004, der keine Parallelpiste beinhaltet, nur 113'900 Flugbewegungen berücksichtigt und 2008 vom Verwaltungsgericht Strasbourg für ungültig erklärt wurde. Es gibt einen französischen PEB für 2009 ohne Parallelpiste mit 86'200 Flugbewegungen; und auf der offiziellen Website der französischen Regierung gibt es einen PEB, der schätzungsweise 2007 publiziert wurde und der die Lärmsituation von 2005 ohne Parallelpiste mit 82'142 Flugbewegungen und ein Langzeitszenario mit 149'000 Flugbewegungen mit Parallelpiste abbildet. Die Datenbasis

wert (ES II) der 1. Nachtstunde und der Lärmbelastungskurve für den Immissionsgrenzwert (ES II) der 1. Nachtstunde liegt. Dies bedeutet, dass für diese Personen der Planungswert für die ES II der 1. Nachtstunde überschritten ist.

bezüglich Flottenmix und Pistennutzung im Lärmbelastungskataster vom BAZL stimmt aber mit keinem der französischen PEBs überein.

So wie die Festlegungen in der definitiven Fassung formuliert sind (ohne Option, den Lärmbelastungskataster neuen Gegebenheiten anzupassen), ist die Einhaltung des Lärmbelastungskatasters von 2009 gefordert. Daraus leitet sich der Anspruch ab, dass sich die räumliche Ausbreitung des Lärmteppichs weder für Tages-, noch Nachtstunden weiter ausdehnen darf als im LBK abgebildet. Sollte dies eintreffen, weil sich der Anteil Maschinen mit Strahlantrieb, die Grösse der Flugzeugtypen, die Pistenbenützungsquoten, die exakte Lage der Flugrouten und/oder der Nachtfluganteil lärmmünstig entwickeln, muss die Anzahl an Überflügen über dem betroffenen Gebiet reduziert werden. Besondere Beachtung verdient in diesem Zusammenhang folgende Feststellung im SIL-Objektblatt:

Entwurf und **definitiv**: S. 5: Erläuterungen: Gebiet mit Lärmauswirkungen: «Von den der Lärmbe-rechnung zu Grunde gelegten 147'000 Flugbewegungen entfallen 10'000 auf die erste Nachtstun-de (22 bis 23 Uhr).»

Die Datenbasis im LBK berücksichtigt insgesamt aber nur 10'015 Nachtflugbewegungen (Such- und Rettungsflüge mit eingeschlossen). Folglich dürften nach SIL-Objektblatt zwischen 23-06 Uhr gar keine Starts und Landungen mehr abgewickelt werden.

→ Sicherheitszonenplan

Entwurf, S. 3: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «Das «Gebiet mit Hindernisbe-grenzung» beruht auf dem geltenden Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan dient der Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen.»

definitiv, S. 3: Ausgangslage: Stand der Planung und Koordination: «Das «Gebiet mit Hindernisbe-grenzung» beruht auf dem geltenden Sicherheitszonenplan. Der Sicherheitszonenplan dient der Freihaltung der An- und Abflugrouten von Hindernissen. **Er soll überprüft und bei Bedarf angepasst werden.**»

definitiv, S. 4: Zwischenergebnis: 4 Gebiet mit Hindernisbegrenzung: **«Der Sicherheitszonenplan ist anhand des aktuellen Hindernisbegrenzungsflächen-Plans der zuständigen französischen Be-hörden zu überprüfen und nach Bedarf anzupassen.»**

Mit diesen Zusätzen wird die uneingeschränkter Planungssicherheit für den Flughafen um eine Option erweitert und die Rechtssicherheit, dass der bestehende Sicherheitszonenplan verbindlich ist, vollständig aufgehoben. Es resultiert eine weitere, drastische Einschränkung für die räumliche Entwicklung der flughafennahen Gebiete.

Es scheint, dass eine Prüfung des Sicherheitszonenplans bereits im Gange und eine Änderung in naher Zukunft absehbar ist. Zwar beziehen sich die aufgelisteten Grundlagendokumente beim Si-cherheitszonenplan immer noch auf das Erstellungsdatum 20.6.1989; im Plan aber ist als Zwi-schenergebnis, das ebenso verbindlich ist wie eine Festsetzung, zusätzlich eine hindernisfreie Fläche eingetragen, die neu auch Basel etwa zur Hälfte abdeckt. Eine weitere Ausdehnung der betroffenen Fläche ist nicht auszuschliessen.

Im Staatsvertrag haben sich beide Staaten nur dazu verpflichtet, dem Flughafen Hindernisfreiheit einzuräumen ⁶. Mit der zusätzlichen Festsetzung wird Frankreich aber explizit das uneingeschränkte Recht eingeräumt, auf Schweizer Territorium raumplanerisch relevante Einschränkungen festzulegen, welche die Entwicklung der Gemeinden im betroffenen Gebiet massiv tangieren.

Zwar wird der Sicherheitszonenplan von 1989 dem Objektblatt als Grundlagendokument unterlegt, dessen Gültigkeit mit dem festgehaltenen Erneuerungsbedarf gleichzeitig aber wieder aufgehoben. Das heisst, das Objektblatt gibt vor, sich auf ein Dokument abzustützen, das in bestehender Form aber völlig unverbindlich ist.



Entwurf, S. 7

gestrichelte Linie: Zone mit Hindernisbegrenzung

rot = Festsetzung, orange = Zwischenergebnis



definitiv, S. 9

Bemerkenswert ist übrigens, dass die lärmbelastete Zone und die bisherige Sicherheitszone (mit Hindernis begrenzenden Baubeschränkungen belegt) in Raum Allschwil-Schönenbuch nicht identisch sind. Das Gebiet auf Schweizer Territorium, wofür das BAZL die grösste Lärmbelastung berechnet hat, liegt gar ausserhalb der bestehenden Sicherheitszone.

Hinzu kommt, dass bauliche Einrichtungen auch weit ausserhalb der Sicherheitszone dem Diktat der Flugsicherheit unterstellt sind und gegebenenfalls nicht erstellt werden dürfen. Dies betrifft namentlich Windparks im Baselbieter und Solothurner Jura, da sie durch Erzeugung elektrischer Felder Signale der Funkfeueranlagen (HOC und BASUD) oder der Flugzeugtransponder stören können.

⁶ Französisch-schweizerischer Staatsvertrag über den Bau und Betrieb des Flughafens Basel-Mülhausen in Blotzheim. SR 0.748.131.934.9. 4. Juli 1949 (S. 1)

⁵ Die beiden Regierungen verpflichten sich:

- dem Flughafen eine Hindernisfreiheit einzuräumen, die derjenigen eines jeden andern Flugplatzes von gleicher Bedeutung entspricht. Die französische und die schweizerische Gesetzgebung über Baubeschränkungen zugunsten der Luftfahrt sind entsprechend auf dem französischen und dem schweizerischen Gebiet anwendbar. Durch örtliche Vereinbarungen soll die Hindernisfreiheit auf schweizerischem und auf französischem Hoheitsgebiet in hinreichende Übereinstimmung gebracht werden.

➔ **Fehlende Elemente im SIL-Objektblatt**

Im Gegensatz zum SIL-Objektblatt Flughafen Zürich gehört das Betriebsreglement des EuroAirports nicht zu den Grundlagendokumenten des SIL-Objektblatts Flughafen Basel-Mulhouse, was bedeutet, dass es jederzeit auch zu Ungunsten von Schweizer Territorium geändert werden kann (Flugroutenführung, Betriebszeiten).