

Dr. sc. nat. Katrin Joos Reimer
lic. iur. Jörg Reimer
Schönenbachstrasse 45
4153 Reinach

EINSCHREIBEN

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

OBJEKTBLATT FLUGHAFEN BASEL-MULHOUSE SACHPLAN INFRASTRUKTUR LUFTFAHRT STELLUNGNAHME

Der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt am 23. Mai 2012 vorgelegte Entwurf zum Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse wird in nachfolgend aufgeführten Punkten beanstandet und deshalb insgesamt abgelehnt.

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird aufgefordert, die beanstandeten Punkte neu zu bearbeiten und darauf beruhend einen neuen Entwurf zum Objektblatt Flughafen Basel-Mulhouse mit neu aufgesetztem Vernehmlassungsverfahren vorzulegen. Das neue Objektblatt muss den vom Flugverkehr betroffenen Gemeinden Planungssicherheit für eine in Bezug auf die Fluglärmbelastung uneingeschränkte Siedlungsentwicklung gewährleisten, statt wie im vorliegenden Entwurf die Planungssicherheit einzig dem Flughafen zu gewähren.

1) Ausgangslage - Rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit - SIL-OB S. 2

Sachverhalt

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 der Schweiz – sind in einer Vereinbarung zwischen den schweizerischen und französischen Zivilluftfahrtbehörden vom 10. Februar 2006 festgehalten.

Beanstandung

Die genannte Vereinbarung spiegelt falsche Tatsachen vor, indem sie sich auf die von der Schweiz und von Frankreich ratifizierte Espoo-Konvention beruft, deren Bedingungen zum Vernehmlassungsverfahren für das Projekt ILS33 aber nicht erfüllt wurden.

- Es wurde vorab keine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung zum ILS33-Landeverfahren erstellt, wie sie die Konvention vorsieht.

- Es wurde keine Risikoanalyse zum ILS33-Landeverfahren erstellt, wie sie die Konvention im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung explizit erwähnt.
- Die betroffenen Kreise auf Schweizer Seite wurden an der Ausarbeitung der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht beteiligt, wie es die Konvention festhält.

Forderungen

Die Rechtsgültigkeit der genannten Vereinbarung ist deshalb juristisch von neutraler Stelle zu prüfen.

Es ist von neutraler Stelle eine umfassende Umweltverträglichkeitsprüfung unter Mitwirkung der kommunalen Behörden für das gesamte, vom Flugverkehr betroffene Gebiet auf Schweizer Seite zu erstellen.

Es ist von neutraler Stelle eine neue Risikoanalyse zum gesamten Flugverkehr am EuroAirport unter besonderer Berücksichtigung des ILS33-Landeverfahrens zu erstellen, welche vor allem auch die zunehmende Grösse der Luftfahrzeuge, den Transport von Gefahrgütern sowie die zunehmende Bevölkerungsdichte im Einzel- und Gruppenrisiko berücksichtigt.

Abgestützt auf die neue Umweltverträglichkeitsprüfung und die neue Risikoanalyse ist gegebenenfalls eine neue Vereinbarung zum ILS33-Landeverfahren zu erstellen, welche der öffentlichen Vernehmlassung unterliegt.

Das SIL-Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse ist bis zum Vorliegen der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Risikoanalyse zurückzustellen und darauf anzupassen.

2) Ausgangslage - Rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit

Sachverhalt und Beanstandung

Im Objektblatt ist die Vereinbarung zu den Direktstarts Hochwald von 1998 nicht erwähnt.

Forderung

Im Objektblatt ist die Vereinbarung von 1998 aufzuführen, worin die Anzahl der Direktstarts nach Süden auf durchschnittlich maximal acht Flüge pro Tag limitiert wird. Damit wird der Handlungsspielraum der Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens definiert und ihr Entscheidungsspielraum eingegrenzt.

3) Ausgangslage - Rechtliche Grundlagen der Zusammenarbeit

Sachverhalt und Beanstandung

Im Objektblatt finden die heutigen Flugrouten keine Erwähnung, womit die Festlegung neuer Flugrouten im Schweizer Luftraum durch die französische Luftfahrtbehörde DGAC offen gelassen wird. Dadurch wird einseitig die Planungssicherheit für den Flughafen geschützt, wohingegen die Planungssicherheit der Gemeinden im gesamten Bereich des an Frankreich delegierten Luftraums, vor allem aber im Bereich des Sicherheitszonenplans, entfällt.

Forderung

Die bestehenden Flugrouten sind im Objektblatt als verbindlich aufzuführen, womit dem Handlungsspielraum der Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens klare Leitplanken in der Genehmigung neuer Flugrouten im Schweizer Luftraum gesetzt werden.

4) Ausgangslage - Stand der Planung und Koordination - SIL-OB S. 2

Sachverhalt

Sie beschränken sich auf das schweizerische Territorium und sind mit der Richtplanung der betroffenen Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt abgestimmt.

Beanstandung

Diese Aussage stimmt in Bezug auf den Kanton Basel-Landschaft so nicht. Der vom Bundesrat 2010 genehmigte Richtplan sieht bezüglich Fluglärm keinen Handlungsbedarf. Anpassungen am Richtplan im Sinne von fluglärmbedingten Siedlungsbegrenzungen sind jetzt erst im Gange. Ungeachtet der Fluglärm- und Flugrisikoproblematik beabsichtigt der Kanton vor allem im vom Flugverkehr betroffenen Gebiet eine deutliche Verdichtung der Bebauung, womit noch mehr Personen den zunehmenden Flugemissionen ausgesetzt werden.

Forderung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt erstellt einen neuen Lärmbelastungskataster, welcher auf dem heutigen und künftig zu erwartenden Flugbetrieb basiert. Ergibt sich darob, dass weitere Gebiete fluglärmbedingte Baubeschränkungen erfahren als nach dem veralteten Lärmbelastungskataster, muss ein neues SIL-Objektblatt so ausgestaltet werden, dass die Siedlungsbegrenzung entfällt. Das heisst, der Flugbetrieb am EuroAirport muss mittels konkreten Handlungsanweisungen an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens im SIL-Objektblatt den raumplanerischen Bedürfnissen angepasst werden und nicht umgekehrt die Raumplanung dem Flugbetrieb.

5) Ausgangslage - Stand der Planung und Koordination - SIL-OB S. 2

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Was bedeutet dieser Satz: Im Tagbetrieb deckt das Gebiet mit Lärmauswirkungen die erwartete Nachfrage ab.

Forderung

Die Aussage ist klar verständlich zu formulieren.

6) Ausgangslage - Stand der Planung und Koordination - SIL-OB S. 2

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Der Lärmbelastungskataster des Bundesamtes für Zivilluftfahrt von 2009 beruhte bereits im Publikationsjahr auf rund zehnjährigen Grundlagen zu Flottenmix und Pistenbenützungsquoten. Damit wird die heutige Lärmsituation nicht realistisch abgebildet, noch weniger die künftige:

- Der Lärmbelastungskataster stützt sich darauf ab, dass 22 % der Starts die Ost-West-Piste benützen, obwohl seit 2005 (wie vor 2002) höchstens 6 % der Starts auf der Nebenpiste erfolgten. Dafür veranschlagt das BAZL 65 % der Starts ab Piste 15 Richtung Süden; in Wirklichkeit sind dies aber 75-80 % aller startenden Flugzeuge. Die französische Luftfahrtbehörde DGAC geht künftig gar von 88 % Starts ab Piste 15 aus. Auch bei den direkten Südstarts berücksichtigt der Lärmbelastungskataster eine geringere Zahl, als vertraglich vereinbart ist.
- Der Lärmbelastungskataster beruht auf einem zu grossen Anteil an kleinen Flugzeugtypen wie Saab 2000 und Embraer 145, enthält dafür aber zu wenig grössere Flugzeugtypen wie Airbus 319, 320, 321 und Boeing 737, 738, 747, 752, 757 etc.. Dass grössere Flugzeuge wegen der stärkeren Triebwerkleistung und des trägeren Flugverhaltens trotz verbesserter Technik auch stärkere Lärmemissionen mit grösserer räumlicher Ausdehnung verursachen, wird im Lärmbelastungskataster von 2009 nicht berücksichtigt.

Forderung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt wird aufgefordert, einen neuen Lärmbelastungskataster zu erarbeiten, der auf den realen Pistenbenützungsquoten beruht und den anhaltenden Trend zu grösseren Flugzeugen berücksichtigt. Erst ein aktueller Lärmbelastungskataster darf als Grundlegendokument für das Objektblatt herangezogen werden.

Erweist sich die Lärmbelastungssituation auf Schweizer Gebiet schlechter als im veralteten Lärmbelastungskataster, sind im Objektblatt Handelsanweisungen an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens zu verankern, welche betriebliche Massnahmen zur Lärminderung auf Schweizer Territorium garantieren.

7) Ausgangslage - Stand der Planung und Koordination - SIL-OB S. 3

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Entgegen der Zusicherung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt an der Präsentationsveranstaltung zum SIL-Objektblatt vom 23. Mai 2012 in Basel schliesst das Objektblatt den Bau einer weiteren Piste parallel zur Hauptpiste nicht aus. Es legt lediglich Vorbedingungen fest, die sich aber auf das Projekt nicht einschränkend auswirken. Eine Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung geht aus der Formulierung nicht hervor.

Forderung

Für die Gültigkeitsdauer des Objektblatt, die explizit zu erwähnen ist, ist der Bau einer weiteren Piste ausdrücklich auszuschliessen, um die Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung klar einzugrenzen.

8) Ausgangslage - Stand der Planung und Koordination - SIL-OB S. 3

Sachverhalt

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

Beanstandung

Derzeit besteht weder Klarheit über die Finanzierung eines Bahnanschlusses, noch über dessen Nutzen für die Region. Unklarheit herrscht auch darüber, wer die Betriebsführung mit welchem Rollmaterial übernimmt. Es ist deshalb sachlich verfehlt und zeitlich verfrüht, den Bahnanschluss bereits im Objektblatt zu verankern, auch wenn ein solcher im Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt enthalten ist.

Forderung

Der Bahnanschluss ist aus dem Objektblatt auszuklammern.

9) Festlegungen - Rahmenbedingungen zum Betrieb - SIL-OB S. 4

Sachverhalt

Beim Betrieb des Flughafens ist die Umweltbelastung nach den Prinzipien des Umweltschutzrechts vorsorglich zu begrenzen.

Beanstandung

Die vorsorgliche Begrenzung ist in keiner Weise definiert.

Forderung

Die vorsorgliche Begrenzung ist klar auf eine Weise zu beziffern, dass sie messbar und somit nachweislich den Prinzipien des Umweltschutzrechts und dem raumplanerischen Entwicklungsbedarf im Agglomerationsraum Basel gerecht wird.

10) Festlegungen - Rahmenbedingungen zum Betrieb - SIL-OB S. 4

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Die Formulierung ist absolut unverbindlich und stellt keine Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens dar. Das heutige Gebührensystem am Flughafen Basel-Mulhouse zeigt trotz zeitabhängigen Lärmtaxen keinerlei Wirkung. Gemäss der französischen Fluglärmskontrollbehörde ACNUSA ist am EuroAirport der prozentuale Anteil an lärmigen Flugzeugtypen im Nachtflugverkehr landesweit (Frankreich) am höchsten.

Forderung

Die Begrenzung der Lärm- und Schadstoff-Emissionen mittels eines effektiven Gebührensystems und eines Start- und Landeverbots für Flugzeuge nicht nur der Kategorie 2, sondern auch der lärmigsten Klasse der Kategorie 3 ist im Sinne einer Handlungsanweisung an die Schweizer Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens im Objektblatt verbindlich zu formulieren.

11) Festlegungen - Rahmenbedingungen zum Betrieb

Sachverhalt und Beanstandung

Das Objektblatt enthält keinerlei Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens, die Nachtflugsperrenzeiten für jeglichen An- und Abflugverkehr im Schweizer Luftraum zu verlängern. Und dies obwohl in zwei Abstimmungen an Flughafen-Ausbauprojekten (1976 und 1999) die Angleichung der Nachtsperrenzeiten als Bedingung zur Kostenbeteiligung formuliert war.

Forderung

Im Objektblatt ist die Erweiterung der Nachtflugsperre - zumindest für An- und Abflugverkehr im Schweizer Luftraum - von 23 Uhr bis 06 Uhr als Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens im Objektblatt zu formulieren.

12) Festlegungen - Rahmenbedingungen zum Betrieb

Sachverhalt und Beanstandung:

Das Objektblatt enthält keinerlei Hinweis auf die Vereinbarung von 1998 zur Limitierung der Direktstarts.

Forderung

Im Objektblatt ist dieses Abkommen im Sinne einer Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens zu integrieren.

13) Festlegungen - Gebiet mit Lärmauswirkungen - SIL-OB S. 4

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Der Bundesrat hat den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft 2010 genehmigt. Darin sind keine räumlichen Nutzungsbeschränkungen aufgrund von Flugemissionen enthalten. Dem Bundesrat war zu diesem Zeitpunkt der Lärmbelastungskataster und seine raumplanerischen Auswirkungen bekannt und er hätte den Richtplan so nicht genehmigen dürfen. Da er dies aber tat, derweil das Objektblatt zum Flughafen Basel-Mulhouse noch nicht genehmigt ist, muss dem kantonalen Richtplan in Bezug auf die Gültigkeit der Vorrang erteilt werden mit dem Effekt, dass das Objektblatt diesem Richtplan anzupassen ist und nicht umgekehrt.

Forderungen

Das Objektblatt muss in allen Punkten dahingehend überarbeitet werden, dass der Flugbetrieb am EuroAirport dem Richtplan des Kantons Basel-Landschaft von 2010 nachkommt. Das heisst, im Sinne von Handlungsanweisungen an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens sind sämtliche Elemente im Objektblatt zu nennen, welche die Einhaltung des kantonalen Richtplans ohne fluglärmbedingte Einschränkungen der Siedlungsentwicklung gewährleisten.

14) Festlegungen - Gebiet mit Lärmauswirkungen - SIL-OB S. 4

Sachverhalt

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.

Beanstandung

Mit dieser Formulierung wird einzig dem Flughafen Planungssicherheit gewährt, nicht aber den vom Flugverkehr betroffenen Gemeinden, denn der Bau einer zusätzlichen Piste parallel zur Hauptpiste wird nicht ausgeschlossen.

Forderung

Für die Gültigkeitsdauer des Objektblatt, die explizit zu erwähnen ist, ist der Bau einer weiteren Piste ausdrücklich auszuschliessen, um die oben zitierte Handlungsanweisung an die schweizerischen Vertreter im Verwaltungsrat des Flughafens bei Entscheiden zur baulichen und betrieblichen Entwicklung klar zu begrenzen.

15) Festlegungen - Landseitiger Verkehrsanschluss - SIL-OB S. 4

Sachverhalt

Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz anzustreben. Mit einem solchen Anschluss sollen die Voraussetzungen für eine Zusammenarbeit und eine sinnvolle Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen geschaffen werden.

Beanstandung

Derzeit besteht weder Klarheit über die Finanzierung eines Bahnanschlusses, noch über dessen Nutzen für die Region. Unklarheit herrscht auch darüber, wer die Betriebsführung mit welchem Rollmaterial übernimmt. In hohem Masse anzuzweifeln ist ferner, ob eine Verkehrsteilung zwischen den Landesflughäfen - sprich Auslagerung von Zürcher Flugverkehr nach Basel - wirtschaft-

lich, raumplanerisch und ökologisch für den bevölkerungsreichen Agglomerationsraum Basel sinnvoll ist. Es ist deshalb sachlich verfrüht und zeitlich verfehlt, den Bahnanschluss bereits im Objektblatt zu verankern, auch wenn ein solcher im Konzeptteil des Sachplans Infrastruktur Luftfahrt enthalten ist.

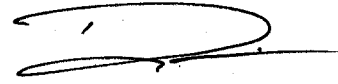
Forderung

Der Bahnanschluss ist aus dem Objektblatt auszuklammern.

Reinach, 29. Mai 2012

Dr. K. Joos Reimer

lic. iur. J. Reimer



Kopie an: Gemeindeverbund Flugverkehr c/o Gemeinde Reinach BL
Hauptstrasse 10, 4153 Reinach