



Rathaus, Marktplatz 9
CH-4001 Basel

Tel: +41 61 267 80 54
Fax: +41 61 267 85 72
E-Mail: staatskanzlei@bs.ch
www.regierungsrat.bs.ch

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Basel, 17. Oktober 2018

**Regierungsratsbeschluss
vom 16. Oktober 2018**

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL): Revision Konzeptteil – Anhörung und öffentliche Mitwirkung; Stellungnahme des Kantons Basel-Stadt

Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 3. Juli 2018 haben die Direktoren des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) und des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) unter anderem die Kantone eingeladen, sich zum Entwurf des revidierten Konzeptteils des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) vernehmen zu lassen. Gerne nehmen wir diese Gelegenheit wahr und äussern uns wie folgt.

Insgesamt erachten wir den gemäss dem vorliegenden Entwurf revidierten SIL-Konzeptteil als sinnvolle und plausible Handlungsgrundlage auf Bundesebene für die Gestaltung und Weiterentwicklung der Luftfahrtinfrastruktur und des Luftfahrtsystems in der Schweiz. Wir stellen fest, dass sich gegenüber dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz aus dem Jahre 2016 keine wesentlichen neuen Absichten bzw. Festlegungen ergeben.

Die vorgesehenen Planungsgrundsätze zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur sowie zur Koordination mit anderen Verkehrsträgern, mit der Raumnutzung und mit dem Umweltschutz sind aus unserer Sicht zweckmässig und geeignet, die Steuerungsmöglichkeiten des Bundes hinsichtlich der Schweizer Luftfahrtinfrastruktur, die in ihrer Funktion in ein internationales Gesamtsystem eingebunden ist, zu verbessern ohne die kantonalen Mitbestimmungsmöglichkeiten zu beschneiden. Sie sind unseres Erachtens grundsätzlich auch hinreichend, um die Zielkonflikte bzw. Güterabwägungen zwischen den Interessen am Luftverkehr und dessen negativen Effekten, namentlich Fluglärm und CO₂-Emissionen, zu lösen.

Unterstützen können wir auch die vorgenommene Präzisierung der (raum)planerischen Verfahrensbestimmungen im Luftfahrtbereich und der Regelungen für die notwendigen Koordinationsprozesse.

Soweit es den EuroAirport angeht, stellen wir fest, dass sich hinsichtlich Infrastruktur bzw. Anlagentyp sowie an der (umwelt-)rechtlichen Ausgangslage nichts ändert und auch die im SIL-Objektblatt für den EuroAirport getroffenen Festlegungen durch die Revision des SIL-Konzeptteils nicht

verändert werden. Da der EuroAirport aufgrund seiner Lage in Frankreich und seiner Verwurzelung im binationalen Staatsvertrag von 1949 eine rechtliche und institutionelle Sondersituation hat, wäre es aus unserer Sicht allerdings angezeigt, wenn dies im SIL-Konzeptteil entsprechend ausführlicher erwähnt bzw. erläutert würde, um präziser zu machen, wie weit der SIL und die schweizerischen Normen bzw. Grundlagen der Luftfahrt für den EuroAirport Wirkung entfalten. Wir schlagen vor, entsprechende Erläuterungen im Abschnitt 4.1 zu den Landesflughäfen aufzunehmen.

Darüber hinaus beantragen wir, die folgenden Anmerkungen zu berücksichtigen.

- Wir stellen fest, dass im SIL-Konzeptteil-Entwurf (Kapitel 1.4.5) das Raumkonzept Schweiz nur sehr kurz angesprochen wird und dabei der Hinweis fehlt, dass darin bei den Metropolit-anräumen Zürich, Basel und Lémanique jeweils explizit Aussagen zu den Landesflughäfen getroffen werden mit dem Zweck der Stärkung der Landesflughäfen.

Wir schlagen vor, die Darlegungen im SIL-Konzeptteil entsprechend den Ausführungen im Raumkonzept zu ergänzen. Ohne eine solche Ergänzung ist der Hinweis auf das Raumkonzept Schweiz nicht notwendig.

- Wir stellen weiter fest, dass in der Vorlage diverse Elemente enthalten sind als Leitlinien für die Gestaltung eines möglichst umweltverträglichen Betriebs der Flughäfen und auch des Flugverkehrs generell. Angesichts der immer stärker drängenden Notwendigkeit des Klimaschutzes und angesichts auch der vom Bund verfolgten Ziele in diesem Bereich, wäre es aus unserer Sicht richtig, wenn im SIL-Konzept strengere Massstäbe im Hinblick auf die Vermeidung der negativen Effekte aus dem Luftverkehr festgesetzt werden und der Bund seine Bereitschaft dokumentiert, sein entsprechendes Engagement weiter zu erhöhen.

Wir schlagen dazu zum einen vor, bei der Bewertung des öffentlichen Interesses am Luftverkehr Einschränkungen zugunsten der Umwelt- bzw. Klimaschutzziele vorzusehen, indem Linienflüge auf Kurzstrecken nicht als im öffentlichen Interesse liegend angesehen werden. Eine Grenzziehung könnte eine Fluglänge von unter 500 km sein. Eine solche Einschränkung entspricht auch den verkehrspolitischen Zielen des Bundes und unseres Kantons, den öffentlichen Verkehr auf der Schiene zu fördern.

Zum anderen regen wir an, dass der Bund ergänzend zu seinen bisherigen Anstrengungen v.a. auch auf internationaler Ebene, die wir unterstützen, Initiativen ergreift, um den Zielkonflikt zwischen wirtschaftlicher Entfaltung der Flughäfen bzw. des Luftverkehrs sowie CO₂-Emissionen und Lärmbelastung zusammen mit den Kantonen anzugehen und gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Begrüssen würden wir auch, wenn sich der Bund auch innerhalb der Schweiz mit Geldern für Forschung und Entwicklung engagierte und bspw. die Entwicklung von innovativen Technologien für CO₂-neutrale und lärmarme Flugzeuge fördert.

- Im Hinblick auf die notwendige Güterabwägung zwischen den verkehrlichen und wirtschaftlichen Zielsetzungen der nationalen Luftfahrtspolitik und den an den Flughafenstandorten wichtigen Anliegen des Lärmschutzes unterstützen wir das Vorhandensein eines stabilen Orientierungsrahmens, wie er mit den Festlegungen im SIL-Konzeptteil zur Beibehaltung der bestehenden Betriebszeiten der Landesflughäfen und den geltenden Bestimmungen der VIL geschaffen wird. Bereits im heutigen Regelungsrahmen bestehen grundsätzlich Möglichkeiten, die Betriebszeiten der Flughäfen – auf Stufe der Betriebsreglemente – zu Lärmschutz-

zwecken einzuschränken, sofern dazu ein entsprechender (politischer) Konsens herbeigeführt wird. Vor diesem Hintergrund halten wir eine offenere Formulierung der Festlegungen im SIL-Konzeptteil zu den Betriebszeiten der Landesflughäfen für sinnvoll. Wir schlagen vor, eine Variante vorzusehen, die den Lärmschutzinteressen entgegen kommt, indem in den Grundsätzen zu den Landesflughäfen (Kap. 4.1) festgehalten wird, dass sich die Betriebszeiten der Landesflughäfen an der VIL orientieren und im jeweiligen Betriebsreglement konkretisiert werden.

- Wir stellen fest, dass in den Ausführungen zur Ausrichtung der Luftfahrtinfrastruktur (Kap. 3.1) und zur Koordination mit der Raumnutzung (Kap. 3.3) die Frage der Flugbetriebssicherheit und der Flugverkehrsrisiken (Third party risks) aufgenommen werden und die bestehenden Ansätze und Vorgaben bekräftigt werden. Dies unterstützen wir. Vor dem Hintergrund der politischen Diskussion zur Akzeptanz v.a. der Landesflughäfen und deren Entwicklung wäre es aus unserer Sicht aber angebracht, den Aspekt der Vermeidung der Risiken für die Anwohnerschaft im Umfeld der Flughäfen zu akzentuieren. Wir schlagen dazu vor, dass eine Festlegung in den SIL aufgenommen wird, dass die Betreiber der (Landes)-Flughäfen verpflichtet werden, in sinnvollen zeitlichen Intervallen entsprechende Risikoanalysen vorzunehmen. Dabei sind wir klar der Auffassung, dass die Risikobetrachtung allein dem Ziel der Verhinderung von Flugunfallsschäden zu folgen hat und kein Mittel der Fluglärmreduktion ist.
- Ein letzter Hinweis betrifft die Frage des Umgangs mit Drohnen. Hier wäre es aus unserer Sicht wünschenswert, wenn der Bund das Thema aktiver angehen würde und es schneller zu adäquaten Rahmenbedingungen käme.

Für die Berücksichtigung unserer Anmerkungen danken wir Ihnen im Voraus.

Freundliche Grüsse



Elisabeth Ackermann
Präsidentin



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin