

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Siegfried Kauder (Bad Dürrheim), Dirk Fischer (Hamburg), Eduard Oswald, Dr. Klaus W. Lippold (Offenbach), Georg Brunnhuber, Renate Blank, Wolfgang Börnsen (Bönstrup), Klaus Brähmig, Hubert Deittert, Thomas Dörflinger, Enak Ferlemann, Peter Götz, Bernd Heynemann, Klaus Hofbauer, Volker Kauder, Norbert Königshofen, Werner Kuhn (Zingst), Eduard Lintner, Klaus Minkel, Marlene Mortler, Henry Nitzsche, Günter Nooke, Wilhelm Josef Sebastian, Gero Storjohann, Lena Strothmann, Volkmar Uwe Vogel, Gerhard Wächter und der Fraktion der CDU/CSU

Flugüberwachung über deutschem Hoheitsgebiet durch die schweizerische Flugsicherung Skyguide

Die Bundesregierung duldet die Wahrnehmung deutscher Hoheitsrechte durch die schweizerische Flugsicherung Skyguide ohne Rechtsgrundlage. Die Flugüberwachung durch Skyguide sollte in völkerrechtlich verbindlicher Weise durch den „Vertrag über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland“ vom 18. Oktober 2001 geregelt werden. Die Ratifizierung des Vertrags ist am Widerstand des Schweizer Ständerates gescheitert.

Der aktuellen Praxis begegnen auch starke verfassungsrechtliche Bedenken. Die Luftverkehrsverwaltung, zu der auch die Flugüberwachung gehört, liegt nach Artikel 87d Abs. 1 Grundgesetz (GG) in der ausschließlichen Zuständigkeit des Bundes. Diese Kompetenzen können verfassungsrechtlich nach Artikel 24 Abs. 1 GG nur auf eine zwischenstaatliche Einrichtung übertragen werden. Solche Einrichtungen sind die von Staaten durch völkerrechtlichen Vertrag geschaffenen rechtsfähigen Organisationen. Bei der schweizerischen Flugsicherung Skyguide handelt es sich jedoch um eine privatrechtlich organisierte Gesellschaft schweizerischen Rechts, auf die die Bundesrepublik Deutschland keinen Einfluss hat.

Die Bundesregierung hatte trotz dieser verfassungs- und völkerrechtlich unbefriedigenden Lage die deutsche Teilnahme am Mediationsverfahren zum Flughafen Zürich-Kloten zugesagt. Darin wurde unter Beteiligung der betroffenen südbadischen Bevölkerung eine Einigung über Betriebsreglement sowie das An- und Abflugverfahren angestrebt. Nachdem dieses Verfahren bereits in der Vorbereitungsphase am 15. Juli 2004 an der Uneinigkeit der schweizerischen Seite gescheitert ist, verfolgen Flughafen und Kanton Zürich nunmehr das Ziel, die Nordausrichtung des Flugverkehrs und damit die fortgesetzte Nutzung des deutschen Luftraums durch gezielte Raumplanung und ein entsprechendes Betriebsreglement festzuschreiben.

Dem Bericht über die Luftfahrtpolitik der Schweiz vom 26. Juli 2004 zufolge strebt der Schweizer Bund die dauerhafte Übernahme der Flugsicherung im süddeutschen Raum durch die schweizerische Flugsicherung Skyguide an. Dies soll im Verhandlungswege erreicht werden. Gleichzeitig hat die Schweiz Anfang 2004 Klage beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) erhoben, nachdem die EU-Kommission die Beschwerde des Schweizer Bundesrates gegen die Verordnung des deutschen Luftfahrtbundesamtes zur Regelung der An- und Abflüge von und nach Zürich zurückgewiesen hatte. Nach Ansicht der Schweiz verstößen die deutschen Anflugbeschränkungen gegen das seit dem 1. Juni 2002 geltende bilaterale Luftverkehrsabkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und der Schweizerischen Eidgenossenschaft.

Im April 2004 sind vier Verordnungen des Europäischen Parlaments und des Rates (Verordnung (EG) 549-552/2004, jeweils vom 10. März 2004) über den einheitlichen europäischen Luftraum in Kraft getreten. Über das Luftverkehrsabkommen zwischen der EG und der Schweiz vom 21. Juni 1999 ist auch die Schweiz Teil dieses gemeinsamen Luftraums, sobald der gemeinsame EG-Schweizerische Luftverkehrsausschuss diese Verordnungen im Verhältnis EG – Schweiz für anwendbar erklärt. Nach Prüfung und Zertifizierung durch die Schweiz kann dann die Skyguide ihre Flugsicherungsdienste auch außerhalb der schweizerischen Hoheitsgebiete anbieten.

Der Bundesregierung erwächst unter diesen Verordnungen eine starke Rechtsposition. Denn sie kann auch in einem gemeinsamen europäischen Luftraum nach freiem Ermessen einen Anbieter von Flugsicherungsdiensten für den deutschen Luftraum auswählen.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welches sind die Gründe dafür, dass die Bundesregierung die Ausübung der Flugsicherung über dem süddeutschen Raum durch die schweizerische Flugsicherung Skyguide ohne Rechtsgrundlage duldet?
2. Wie kann sichergestellt werden, dass die betroffene Bevölkerung unverzüglich und umfassend über die Gefahren von Treibstoffablassen über deutschem Hoheitsgebiet informiert wird?
3. Hat die Bundesregierung Kenntnis von der Absicht des Schweizer Bundes, die Flugüberwachung über dem süddeutschen Raum dauerhaft bei der Skyguide zu belassen?
4. Wie steht die Bundesregierung zur geplanten dauerhaften Nordausrichtung des Flughafens Zürich-Kloten und der damit einhergehenden Belastung der deutschen Bevölkerung?
5. Hat die Bundesregierung die Absicht, die schweizerische Flugsicherung Skyguide mit der Flugüberwachung über dem süddeutschen Raum auch unter der Geltung der Verordnungen über den gemeinsamen europäischen Luftraum zu betrauen?
6. Wenn ja, welches sind dann die Gründe der Bundesregierung, die Flugsicherung über diesem Gebiet nicht von der Deutschen Flugsicherung (DFS) vornehmen zu lassen?

Berlin, den 14. Dezember 2004

Dr. Angela Merkel, Michael Glos und Fraktion