

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Jan Mücke, Ernst Burgbacher, Birgit Homburger, Horst Friedrich (Bayreuth), Patrick Döring, Joachim Günther (Plauen), Jens Ackermann, Dr. Karl Addicks, Christian Ahrendt, Rainer Brüderle, Mechthild Dyckmans, Jörg van Essen, Ulrike Flach, Otto Fricke, Paul K. Friedhoff, Hans-Michael Goldmann, Heinz-Peter Haustein, Elke Hoff, Dr. Werner Hoyer, Michael Kauch, Hellmut Königshaus, Dr. Heinrich L. Kolb, Gudrun Kopp, Dr. h. c. Jürgen Koppelin, Heinz Lanfermann, Sibylle Laurischk, Harald Leibrecht, Ina Lenke, Horst Meierhofer, Patrick Meinhardt, Dirk Niebel, Hans-Joachim Otto (Frankfurt), Detlef Parr, Cornelia Pieper, Marina Schuster, Dr. Max Stadler, Carl-Ludwig Thiele, Florian Toncar, Dr. Claudia Winterstein, Dr. Volker Wissing, Dr. Guido Westerwelle und der Fraktion der FDP

Auswirkungen des Flugbetriebs am Flughafen Zürich

Aktuell wird im Deutschen Bundestag der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Artikel 87d des Grundgesetzes beraten. Danach soll es fortan verfassungsrechtlich möglich sein, dass auch ausländische Organisationen Flugsicherungsdienste in Deutschland erbringen. Nach den zeitgleich zu ändernden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes setzt dies unter anderem voraus, dass zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Aufsichtsbehörde des Staates, in dem die ausführende Organisation ihren Sitz hat, eine völkerrechtliche Übereinkunft zur Sicherung der Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse geschlossen wurde. Bis zum Ablauf des Jahres 2012 soll eine solche völkerrechtliche Übereinkunft nicht notwendig sein.

Dieses Gesetzesvorhaben hat in den Landkreisen, die von den An- und Abflügen zum bzw. vom Flughafen Zürich betroffen sind, Bedenken ausgelöst. Bereits heute werden im Raum Südbaden Flugsicherungsdienste vom Schweizer Unternehmen Skyguide erbracht. Es wird befürchtet, dass Skyguide künftig auf eine Verlagerung von Flugverkehr nach Deutschland hinwirken und der deutsche Staat aufgrund der geplanten Gesetzesänderungen nicht mehr die Möglichkeit haben wird, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Dies gilt umso mehr für den Zeitraum vor dem Abschluss einer völkerrechtlichen Übereinkunft. Die betroffenen Landkreise erwarten aufgrund sich ändernder An- und Abflugverfahren eine deutliche Zunahme der Belastungen durch Fluglärm.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welche Verfügungen der Bundesrepublik Deutschland bzw. Vereinbarungen zwischen Deutschland und der Schweiz existieren zurzeit, die Regelungen hinsichtlich des Anflugs zum bzw. des Starts vom Flughafen Zürich zum Inhalt haben?

2. In welchem Umfang darf danach deutscher Luftraum zum Zwecke des Anflugs auf den Flughafen Zürich bzw. des Starts von diesem Flughafen genutzt werden?
3. Wie viele Flugzeuge nutzen zurzeit durchschnittlich pro Tag deutschen Luftraum zum Zwecke des Anflugs auf den Flughafen Zürich?
4. In welcher Flughöhe überqueren die Flugzeuge, unterteilt nach den Anflugverfahren für die einzelnen Pisten, die deutsch-schweizerische Grenze?
5. Wie viele Flugzeuge nutzen zurzeit durchschnittlich pro Tag deutschen Luftraum zum Zwecke des Starts vom Flughafen Zürich?
6. In welcher Flughöhe überqueren die Flugzeuge, unterteilt nach den Abflugverfahren für die einzelnen Pisten, die Grenze nach Deutschland?
7. Wie viele Starts und Landungen finden nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Tag auf dem Flughafen Zürich insgesamt statt?
8. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung möglich, dass die Anflugkontrolldienste in Bezug auf den Flughafen Zürich exakt bis zur deutsch-schweizerischen Grenze von der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH erbracht werden?
Falls nicht, was spricht dagegen?
9. Wie weit reichen bislang die Weisungs- und Kontrollrechte der Bundesverwaltung gegenüber Skyguide in Bezug auf Vorgänge, die sich auch auf das deutsche Hoheitsgebiet auswirken?
10. Von welchen Kriterien hängt es nach dem Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe in ihrer aktuell vorliegenden Form ab, welche Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich jeweils in welchem Umfang praktiziert werden und wie viele Flugzeuge folglich deutschen Luftraum nutzen werden?
11. Behalten die in Beantwortung auf Frage 1 genannten Verfügungen durch das Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe weiterhin ihre Gültigkeit oder verlieren sie damit ihren bindenden Charakter?
12. Hat die Bundesregierung die Absicht, die in Beantwortung auf Frage 1 genannten Verfügungen nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe außer Kraft zu setzen oder abzuändern?
Wie begründet sie ihre Auffassung?
13. Sind die Weisungs- und Kontrollrechte der Bundesverwaltung gegenüber Skyguide nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe im Vergleich zum bisherigen Zustand eingeschränkt?
Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
14. Gelten ausländische Flugsicherungsorganisationen, die nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe in ihrer derzeitigen Fassung von der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zu Hilfszwecken beauftragt werden, als beliehen im Sinne des deutschen Verwaltungsrechts?
Ist es für diesen Fall möglich und sachgerecht, die Beleihung der ausländischen Flugsicherungsorganisation für den südbadischen Raum unter die Auflage zu stellen, dass sich die Zahl der Flugzeuge, die zum Zwecke des An- oder Abflugs zum bzw. vom Flughafen Zürich deutschen Luftraum nutzen, ohne Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland nicht erhöhen darf?

15. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Befürchtungen in den südbadischen Landkreisen begründet, dass es nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe und Abschluss der entsprechenden völkerrechtlichen Übereinkunft zu einer Verlagerung des Anflugverkehrs des Flughafens Zürich in den süddeutschen Raum kommen werde, der sich die Bundesrepublik Deutschland mit den ihr zur Verfügung stehenden Befugnissen nicht erwehren könne?
Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?
16. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere Befürchtungen, nach der geplanten Neuregelung sei nicht gewährleistet, dass für die Flugverkehrskontrolle im süddeutschen Raum die sonst innerhalb Deutschlands möglichen Rechte der Aufsicht, der Kontrolle, der Unterrichtung und der Durchsetzung von Weisungen bestehen?
17. Warum ist nach Ansicht der Bundesregierung die geplante Übergangsregelung in § 73 Absatz 4a des Luftverkehrsgesetzes erforderlich, wonach bis zum 30. Dezember 2012 im grenznahen Bereich ausgeübte Tätigkeiten ausländischer Flugsicherungsorganisationen als gestattet gelten, bevor entsprechende völkerrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen sind?
18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass auf der Grundlage einer solchen Übergangslösung (vor Abschluss völkerrechtlicher Übereinkunft) die schweizerische Skyguide ohne fachliche oder rechtliche Beanstandungsmöglichkeiten alle An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich über deutsches Gebiet leiten kann?

Berlin, den 5. Mai 2009

Dr. Guido Westerwelle und Fraktion

