

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Rita Schwarzelühr-Sutter, Ute Kumpf, Sören Bartol, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der SPD
– Drucksache 17/11427 –**

Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Vorbemerkung der Fragesteller

Am 4. September 2012 haben der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und die schweizerische Bundesrätin, Doris Leuthard, den Staatsvertrag über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland unterzeichnet. Als nächster Schritt soll das Ratifizierungsverfahren eröffnet werden. Vorausgegangen war eine gemeinsame und überraschende Absichtserklärung am Rande des World Economic Forum in Davos am 28. Januar 2012, die bereits am 2. Juli 2012 als paraphierte Version als Einigung zwischen den Vertragsparteien veröffentlicht worden war.

Die angebliche Verbesserung für die Menschen durch die Ausweitung der Ruhezeiten am Abend, wird durch niedrigere Flughöhen beim Anflug auf den Flughafen Zürich unterlaufen. Statt die Zahl der Nord-Anflüge auf maximal 80 000 jährlich zu beschränken, wie in der Stuttgarter Erklärung gefordert, gibt es einen Wegfall der zahlenmäßigen Begrenzung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich. In der Konsequenz heißt das, dass der Lärm ansteigen kann oder die Zahl der Flüge entlang der Grenze stark zunimmt.

Insbesondere in den betroffenen Regionen am Hochrhein und am Bodensee besteht die Sorge, dass sich die Situation durch den Fluglärm für die Anwohner weiter verschlechtert. Der derzeitige Inhalt des Staatsvertrages zum Betrieb des Flughafens Zürich wird in weiten Teilen der betroffenen Bevölkerung abgelehnt. So haben mittlerweile alle Bürgermeister des Landkreises Waldshut, alle Oberbürgermeister, Bürgermeister und der Landrat des Landkreises Schwarzwald-Baar sowie alle Oberbürgermeister und Bürgermeister des Landkreises Konstanz in verschiedenen Entschlüssen ihre gemeinsame Ablehnung zum Staatsvertrag bekundet und die Bundesregierung aufgefordert, das Ratifizierungsverfahren unverzüglich zu beenden. Im Landtag von Baden-Württemberg ist ebenfalls von einer überwiegenden Ablehnung des Staatsvertrages in der derzeitigen Fassung auszugehen.

Weitere Unklarheit besteht dadurch, dass in Pressemeldungen (unter anderem im Südkurier, 12. Oktober 2012) über ein mögliches Ende des Ratifizierungsprozesses zum Staatsvertrag berichtet wurde. So soll der Bundesverkehrsminister, Dr. Peter Ramsauer, die Konsequenzen aus den massiven Protesten vor Ort und den eigenen CDU-Reihen gezogen haben. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung dementierte umgehend diese Meldungen.

Vorbemerkung der Bundesregierung

Da in den derzeit geltenden Regelungen nach der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung (DVO) keine zahlenmäßige Begrenzung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich festgelegt ist, bedeutet der ausgehandelte Staatsvertrag keinen „Wegfall der zahlenmäßigen Begrenzung der Flugbewegungen am Flughafen Zürich“.

1. Welcher Zeitplan ist für das Ratifizierungsverfahren vorgesehen?
2. Wann ist mit der Fertigstellung des Vertragsgesetzes zur Ratifizierung des Staatsvertrages zu rechnen?

Die Fragen 1 und 2 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Arbeiten an der Denkschrift laufen noch. Ein Entwurf wird am 26. November 2012 mit Vertretern aus Baden-Württemberg erörtert. Diese Gespräche bleiben abzuwarten. Erst im Anschluss können Aussagen über den weiteren Zeitplan getroffen werden.

3. Welche Arbeiten an einem angekündigten Begleittext im Rahmen des Ratifizierungsprozesses haben bereits stattgefunden?

Derzeit befindet sich der Entwurf einer Denkschrift zum Staatsvertrag in Vorbereitung.

4. Welche Fragen bezüglich des Staatsvertrages werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung überprüft im Rahmen der innerstaatlichen Umsetzung des Staatsvertrages verfassungsrechtliche, rechtstechnische und rechtsförmliche Fragen.

5. Welchen Inhalt und welche Rechtsverbindlichkeit wird die geplante Denkschrift zum Staatsvertrag haben?

Die sogenannte Denkschrift zum Vertragsgesetz findet ihre Grundlage in der Gemeinsamen Geschäftsordnung der Bundesministerien (GGO). Danach ist in der Regierungsvorlage zum Vertragsgesetz im Anschluss an die Begründung des Vertragsgesetzes und die Wiedergabe des Vertragstextes der Staatsvertrag in einer „Denkschrift“ zu erläutern. In ihr sind Bedeutung und Zweck des Vertrages sowie die Gründe für den Vertragsschluss darzulegen. Des Weiteren sind die einzelnen Vertragsbestimmungen nach ihrem Inhalt, ihrem Zusammenhang mit anderen Regelungen und in ihren Auswirkungen darzustellen. Im Rahmen der innerstaatlichen Umsetzung des Vertrags kann der Denkschrift bei möglichen

Unklarheiten des Vertrags, insbesondere bei Zweifeln über den Sinn und Zweck einzelner Regelungen oder bei Auslegungsschwierigkeiten einige Bedeutung zukommen.

6. Welche Gespräche sind mit welchen Beteiligten bisher in Bezug auf den Staatsvertrag durchgeführt worden?

Die deutsche Delegation bestand aus Vertretern des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, des Auswärtigen Amtes, des Landes Baden-Württemberg und den Landräten der betroffenen Landkreise Waldshut, Konstanz und Schwarzwald-Baar. Die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) wurde fallweise hinzugezogen. Verhandlungsleiter war Ministerialdirektor Gerold Reichle, Leiter der Abteilung Luft- und Raumfahrt im Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung.

Die deutsche Begleitkommission bestand zusätzlich aus Vertretern des Landkreises Tuttlingen, verschiedener Gemeinden (Gottmadingen, Hohentengen, Klettgau, Blumberg), der DFS, der Industrie- und Handelskammer Konstanz und verschiedener Bürgerinitiativen (gegen Flugverkehrsbelastung im Landkreis Konstanz, Schwarzwald-Baar-Kreis, Flugverkehrsbelastung Landkreis Waldshut).

Die Auftaktverhandlung fand am 2. März 2012 in Rüschlikon (Schweiz) statt.

Die deutsche Begleitkommission wurde am 22. März 2012 durch den Verhandlungsleiter in Bonn umfassend unterrichtet.

Die zweite Verhandlung fand am 27. März 2012 in Frankfurt statt.

Eine dritte Verhandlung fand am 14. Juni 2012 in Zürich statt.

Eine weitere Unterrichtung der deutschen Begleitkommission erfolgte durch den Verhandlungsleiter am 15. Juni 2012.

Am 28. Juni 2012 folgte in Frankfurt die vierte und letzte Verhandlungsrunde; am 2. Juli 2012 wurde der Vertragsentwurf von den Verhandlungsleitern in Zürich paraphiert.

Alle Sitzungen wurden regelmäßig innerhalb der deutschen Delegation und mit fachlicher Unterstützung durch die DFS vorbesprochen. Darüber hinaus hat die DFS den beteiligten Landräten jeweils die fachlichen Weiterentwicklungen aus den Arbeiten mit der Skyguide gesondert präsentiert und erläutert.

Am 26. Juli 2012 wurde eine breit angelegte Informationsveranstaltung in Waldshut durchgeführt.

7. Liegt der Bundesregierung die Vernehmlassung des Schweizer Parlaments zum Staatsvertrag im Detail vor, und welchen Inhalt enthält sie?

Der Bundesregierung liegt der erläuternde Bericht zur Vernehmlassung in der Form vor, wie sie von der Schweizer Bundesregierung ins Internet gestellt worden ist. Sie ist unter der Adresse: www.bazl.admin.ch/aktuell/medieninformation/00024/index.html?lang=de&msg-id=46007 abrufbar.

8. Wie lautet die Position der Bundesregierung zu dieser Vernehmlassung des Schweizer Parlaments?

Bei der Vernehmlassung handelt es sich um ein innerschweizerisches Verfahren, das die Bundesregierung grundsätzlich nicht kommentiert.

9. Wie soll eine Verbesserung für die Bedingungen der Menschen durch die Ausweitung der Ruhezeiten am Abend erreicht werden, wenn gleichzeitig niedrigere Flughöhen beim Anflug auf den und beim Abflug vom Flughafen Zürich für eine Verschlechterung der Lärmbedingungen sorgen und die Ruhezeiten durch den „gekröpften Nordanflug“ ausgehebelt werden?

Die bisherige Einschränkung der Bewegungszahlen wird durch Zeitfenster in der geltenden 220. DVO erreicht. Diese Zeitfenster werden mit dem Staatsvertrag in zwei Schritten ausgeweitet und bewirken dadurch eine Verbesserung für die Betroffenen. Unmittelbar nach Inkrafttreten des Staatsvertrags wird der Anflugverkehr auf die Pisten 14 und 16 wochentags nur noch von 7 Uhr bis 20 Uhr (bisher 21 Uhr) stattfinden und spätestens ab dem 1. Januar 2020 nur noch wochentags von 6.30 Uhr bis 18 Uhr und samstags, sonntags, feiertags von 9 Uhr bis 18 Uhr (bisher 20 Uhr). Damit werden pro Woche 16,5 Stunden zusätzliche Lärmpausen geschaffen. Die geänderten Flughöhen im Anflug werden sich bei der Anwendung des Nordanflugkonzepts nicht auswirken. Bei der Anwendung des Ostanflugkonzepts ist zu berücksichtigen, dass die niedrigere Flughöhe nur von den Flugzeugen zu benutzen ist, die den Flughafen Zürich aus nördlich von Zürich gelegenen Orten anfliegen, so dass auch davon keine Verschlechterung der in Deutschland Betroffenen zu befürchten ist.

Ein auf Schweizer Territorium geführter satellitengestützter gekrümmter Nordanflug ist noch nicht geplant, bedeutet aber keinesfalls eine „Aushebelung“ der Ruhezeiten.

10. Weshalb wurde eine zahlenmäßige Beschränkung der An- und Abflüge von und auf den Flughafen Zürich über deutsches Territorium, wie in der Stuttgarter Erklärung gefordert, nicht umgesetzt?

Es liegt in der Natur von Verhandlungen, dass insbesondere bei streitigen Themen Kompromisslösungen das Ergebnis darstellen. Im Staatsvertrag wird die Methode der Einschränkung der Bewegungszahlen durch zeitliche Einschränkungen/Sperrzeiten nach der geltenden 220. DVO fortgesetzt und deutlich erweitert.

11. Weshalb wurde auf eine „Kündigung aus wichtigem Grund“, wie sie die Wiener Konvention vorsieht, verzichtet?

Der Vertrag enthält in seinem Artikel 7 eine der Völkerrechtspraxis der Bundesrepublik Deutschland entsprechende Kündigungsregelung. Danach ist nach Ablauf einer Mindestlaufzeit (hier bis 31. Dezember 2030) die jederzeitige anlassunabhängige Kündigung des Vertrags möglich.

Die in Artikel 6 geregelte Suspendierung erlaubt die (vorübergehende) Außerkraftsetzung eines Vertrags im Falle der groben Verletzung der in Artikel 1 und 3 etablierten Pflichten, wenn diese Verletzung in einer Weise erfolgt, dass dadurch eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht.

Daneben bestehen, ohne dass es einer ausdrücklichen Vereinbarung im konkreten Vertrag bedarf, die sich aus dem Wiener Übereinkommen vom 23. Mai 1969 über das Recht der Verträge ergebenden Rechte zur Beendigung und Suspendierung des Vertrags, insbesondere aus den Artikeln 60 und 62. Sowohl die Bundesrepublik Deutschland als auch die Schweizerische Eidgenossenschaft sind Vertragspartei des genannten Wiener Übereinkommens. Eine Kündigung „aus wichtigem Grund“ ist dem Wiener Übereinkommen über das Recht der Verträge unbekannt.

12. Welche maximale Anzahl an Anflügen aus dem Norden wird es auf der Grundlage des Entwurfs des Staatsvertrages und bei den derzeitigen Pistenerhältnissen in Zukunft geben?

Nach den Simulationen der DFS ist mit einer Größenordnung von 85 000 Anflügen aus dem Norden zu rechnen. Diese Größenordnung deckt sich mit den Aussagen in den aktuellen Schweizer Unterlagen des SIL-Prozesses (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) für den Flughafen Zürich.

13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Berechnungen, die von einer natürlichen maximalen Kapazitätsgrenze aufgrund der aktuellen Pistenerhältnisse und der vorgesehenen Regelungen des Entwurfs des Staatsvertrags in der Höhe von 105 000 bis 110 000 Anflüge ausgehen?

Nach der heute geltenden 220. DVO ist der Anflug auf den Flughafen Zürich aus nördlicher Richtung zahlenmäßig nicht begrenzt, sondern durch die in der DVO festgelegten Sperrzeiten, in denen Anflüge aus Richtung Norden nicht erlaubt sind, eingeschränkt. Im Jahr 2011 fanden etwa 105 000 Anflüge aus dieser Richtung statt. Real würde sich die Anzahl der Anflüge aus Richtung Norden durch die neuen Zeitfenster im Staatsvertrag auf ca. 85 000 Anflüge reduzieren, eine Größenordnung, die auch in den aktuellen Schweizer Unterlagen des SIL-Prozesses für den Flughafen Zürich nachzulesen ist.

Die genannte Anzahl der möglichen Nordanflüge von 105 000 bis 110 000 ist daher nur als theoretischer Wert einzustufen und nicht als reale Zahl.

14. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung bekannt sein, wo der „gekröpfte Nordanflug“ in Zukunft erfolgen wird?

Voraussetzung für die gemeinsame Planung der Flugverfahren ist das Inkrafttreten des Staatsvertrags. Sobald dieser in Kraft gesetzt ist, werden die Planungen beginnen und erst dann kann ein Zeitplan erstellt werden. Im Übrigen wird auf die Antwort zu Frage 15 verwiesen.

15. Wird nach Kenntnis der Bundesregierung der „gekröpfte Nordanflug“ sicher und mit genügender Kapazität durchgeführt werden können, und welche Bedenken sind der Bundesregierung hinsichtlich einer sicheren Abwicklung des „gekröpften Nordanfluges“ bekannt?

Der in der Vergangenheit diskutierte „gekröpfte Nordanflug“ war im Wesentlichen ein nach Sicht zu fliegendes Verfahren und konnte von der Schweiz aufgrund erheblicher Sicherheitsmängel nicht eingeführt werden. Im Gegensatz dazu wird der nun geplante „gekrümmte Nordanflug“ auf Basis neuer technologischer Möglichkeiten auf Satellitendaten abgestützt werden. Ob solch ein Anflug eingeführt werden kann, wird erst im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zu ermitteln sein. Fragen zu Kapazität und Sicherheit können erst nach Durchführung entsprechender Simulationen und Prüfungen beantwortet werden. Ohne Erfüllung der geltenden Sicherheitskriterien kann es ein solches Anflugverfahren nicht geben.

16. Wird die Bundesregierung in der vorgesehenen Denkschrift, die das Ratifizierungsgesetz zum Staatsvertrag beinhalten wird, festschreiben, dass im Rahmen des „Ostkonzepts“ auf die Piste 28 des Flughafens Zürich nicht über die Agglomeration Konstanz/Kreuzlingen geführt wird?

Die Bundesregierung wird dazu in der Denkschrift das gemeinsame Verständnis der Vertragsparteien deutlich herausstellen.

17. Wird die Bundesregierung in der vorgesehenen Denkschrift, die das Ratifizierungsgesetz zum Staatsvertrag beinhalten wird, festschreiben, dass bei Abflügen vom Flughafen Zürich in den deutschen Luftraum nicht von den publizierten Flugrouten abgewichen werden kann?

Nein. Es gelten insoweit die in Deutschland bestehenden Rechtsvorschriften.

18. Steht die Bundesregierung weiterhin zu der Zusage, die am 26. Juli 2012 bei einer Informationsveranstaltung zum geplanten Staatsvertrag in Waldshut gemacht wurde, dass es nur einen Einflugpunkt geben soll?

Solch eine Zusage wurde nicht gegeben.

19. Wird die Bundesregierung in der vorgesehenen Denkschrift, die das Ratifizierungsgesetz zum Staatsvertrag beinhalten wird, festschreiben, dass das Land Baden-Württemberg und die Region Südbaden in der gemeinsamen Luftverkehrskommission einen Sitz mit Stimmrecht erhalten werden?

Die Bundesregierung wird diese Erwartungshaltung in der Denkschrift verankern. Gerade weil die gemeinsame Luftverkehrskommission ein zentrales Organ des Staatsvertrags zur künftigen Regelung aller im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich beide Seiten betreffenden Themen ist, ist auch aus Sicht der Bundesregierung eine aktive Beteiligung von Land und Region in der Kommission wichtig.

20. Schließt die Bundesregierung aus, dass das Pistensystem des Flughafens Zürich während der Laufzeit des Staatsvertrags verändert und damit die Kapazität des Flughafens vergrößert werden kann?

Nein. Der Staatsvertrag dient der Regelung von beide Seiten betreffenden Themen, er kann naturgemäß nicht in Fragen eingreifen, die allein schweizerisches Gebiet betreffen. Siehe im Übrigen die Antwort zu Frage 21.

21. Sind Änderungen des Pistensystems des Flughafens Zürich ohne Zustimmung der deutschen Seite und damit unter vollkommen anderen Bedingungen möglich, und wenn ja, warum?

Ja, die Vertragsparteien haben bewusst auf Vorgaben hinsichtlich des Ausbaus des Flughafens Zürich verzichtet. Die Frage ob, wann und wie der Flughafen ausgebaut wird, ist allein Sache der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Wenn der Ausbau erfolgt, haben allerdings die deutschen Bürger gemäß Artikel 3 Absatz 2 des Vertrags die gleiche Rechtsstellung wie die Schweizer Bürger.

22. Warum werden keine Bedingungen zum „gekröpften Nordanflug“ auf den Flughafen Zürich festgelegt, wenn die Regelungen der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO einen Mindestabstand zur Grenze von 2,5 nautischen Meilen vorsehen?

Es existiert keine Regelung der ICAO, die 2,5 Seemeilen Abstand zur Landesgrenze vorsieht. Die etwaigen Auswirkungen eines künftigen gekrümmten Nordanfluges auf Deutschland werden aber selbstverständlich ein wichtiges Thema für die gemeinsame Luftverkehrskommission sein. Es unterstreicht gerade den Wert des Vertrags für die Region, dass mit dem Staatsvertrag die derzeit fehlende Möglichkeit geschaffen wird, auf derartige Fragen Einfluss zu nehmen.

23. Warum wurde die Einigung zum Staatsvertrag seitens der Bundesregierung in diesem Tempo vorangetrieben, obwohl die Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung als gültige Regelung für die betroffene Bevölkerung eine akzeptable Grundlage bildet?

Forderungen aus Süddeutschland nach weitergehenden Beschränkungen standen den Forderungen der Schweiz, die einseitigen deutschen Einschränkungen aufzuheben, gegenüber.

Auf Initiative der Verkehrsminister beider Länder wurden auf der Grundlage einer von ihnen am 28. Januar 2012 in Davos unterzeichneten Absichtserklärung erneut Staatsvertragsverhandlungen aufgenommen, mit dem Ziel, diesen unverzüglich zu schließen.

24. Weshalb wurde die ausstehende Entscheidung des Europäischen Gerichtshofes zur Klage der Schweiz zu den Lärmschutzmaßnahmen auf deutscher Seite nicht abgewartet, obwohl sich eine positive Entscheidung zu Gunsten der deutschen Position in dieser Frage abzeichnet?

Die Schweiz stellte beim Europäischen Gerichtshof den Antrag, das Verfahren auszusetzen. Um zu einer Entscheidung in der Sache und damit Rechtssicherheit zu gelangen, sprach sich Deutschland gegenüber dem Gerichtshof gegen den Antrag aus. Mit Entscheidung vom 6. März 2012 lehnte der Europäische Gerichtshof den Aussetzungsantrag ab. Vor dem Hintergrund des erstinstanzlichen Urteils und der Schlussanträge des Generalanwalts ist nicht auszuschließen, dass die Schweiz die Klage zurücknimmt und es somit zu keiner Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs in der Sache kommt. Im Fall der Rücknahme des Rechtsmittels würde allerdings die erstinstanzliche Entscheidung des Gerichts rechtskräftig. Auswirkungen durch eine positive Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs auf den unterzeichneten Vertrag mit der Schweiz und das Ratifizierungsverfahren sind nicht erkennbar. Die im Streit befindliche 220. DVO wird nach dem Vertrag – wenn er von beiden Ländern ratifiziert wird – noch bis zum Abschluss der notwendigen Infrastrukturmaßnahmen am Flughafen Zürich, längstens bis 2020, in Kraft bleiben. Andernfalls gilt die 220. DVO in der derzeit gültigen Fassung weiter, bis sie von deutscher Seite geändert oder aufgehoben wird.

25. Warum bindet der Staatsvertrag die Planung und betriebliche Umsetzung, vor allem der Flugrouten, an das Einvernehmen der schweizerischen Flugsicherungsorganisation skyguide und räumt der Schweiz damit ein Vetorecht ein?

Eine solche Regelung beinhaltet der Vertrag nicht. Durch die Einvernehmensregelung des Staatsvertrages besteht im Gegenteil für den deutschen Luftraum ein Vetorecht zugunsten der deutschen Flugsicherungsorganisation, weil die schweizerische Flugsicherungsorganisation bei ihren Planungen im deutschen Luftraum an das ausdrückliche Einvernehmen der DFS gebunden ist. Auf ein solches Vetorecht der DFS wurde für den schweizerischen Luftraum verzichtet. Insoweit verpflichtet der Vertrag die beiden Flugsicherungsorganisationen von Deutschland und der Schweiz jedoch zu einer gemeinsamen Planung.

26. Was beinhaltet die im Staatsvertrag genannte „gemeinsame Bewirtschaftung des Luftraums“ im deutschen und schweizerischen Hoheitsbereich?

Die gemeinsame Bewirtschaftung des Luftraums im grenzüberschreitenden An- und Abflugbereich des Flughafens Zürich im deutschen und schweizerischen Hoheitsbereich beinhaltet die gemeinsame Planung und einvernehmliche Abstimmung von Flug- und Flugsicherungsverfahren.

27. Inwieweit ist diese „gemeinsame Bewirtschaftung“ konform mit den Regelungen des Funktionalen Luftraumblocks Zentraleuropa (FABEC)?

Die gemeinsame Bewirtschaftung von grenzüberschreitenden Lufträumen durch benachbarte Flugsicherungsorganisationen ist ein wesentliches Element des FABEC-Staatsvertrages. Damit geht diese Regelung voll und ganz konform mit den Zielen des FABEC-Staatsvertrages.

28. Wie werden derzeit in diesem Zusammenhang die Einnahmen für die über deutschem Hoheitsgebiet erbrachten Leistungen durch die Flugsicherung verteilt?

Die Flugsicherungs-Streckengebühren für Flüge über deutschem Hoheitsgebiet stehen, soweit sie innerhalb des Fluginformationsgebietes (FIR/UIR) Switzerland stattfinden, der Flugsicherungsorganisation Skyguide, im Übrigen der DFS zu. Maßgebend für die Ermittlung der Streckengebühren sind die „Conditions of Application of the Route Charges System and Conditions of Payment“, Doc No 07.60.02, Oktober 2007 der Organisation EUROCONTROL.

29. Wie sieht die zukünftige Verteilung der Einnahmen durch die Maßgaben des Staatsvertrages aus?

Der Staatsvertrag hat auf die in Antwort zu Frage 28 dargelegte Verteilung der Streckengebühren keine Auswirkungen.