

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
– Drucksache 17/14330 –**

Flughafen Zürich – Sachstand zum Staatsvertrag mit der Schweiz

Vorbemerkung der Fragesteller

Der vom Flughafen Zürich ausgehende Fluglärm belastet die Menschen in Südbaden seit Jahrzehnten. Am 29. Januar 2012 haben der Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, und seine Schweizer Amtskollegin Doris Leuthard in der sogenannten Davoser Erklärung – nach Informationen der Fragesteller ohne Abstimmung mit dem Land Baden-Württemberg – verkündet, dass auf der Basis von Eckpunkten ein Staatsvertrag zur Lösung des Fluglärmstreits abgeschlossen werden soll. Am 4. September 2012 haben der Bundesminister und seine Amtskollegin trotz erheblicher Bedenken und offener Fragen der betroffenen Südbadener Bevölkerung den Staatsvertrag unterzeichnet. Am 7. Juni 2013 stimmte der Schweizer eidgenössische Nationalrat mit 110 zu 66 Stimmen für den Vertrag. Zum Inkrafttreten des Vertrages fehlt noch die Ratifizierung durch den Deutschen Bundestag. Ebenfalls am 7. Juni 2013 hat der Europäische Gerichtshof (EuGH) die Klage der Schweiz gegen die vom Luftfahrt-Bundesamt erlassenen Nachtflugbeschränkungen für den Flughafen Zürich abgewiesen. Der von Deutschland eingerichtete nächtliche Lärmschutz bleibt damit bestehen (Az.: C-547/10 P). Insgesamt bleibt mehr als fraglich, ob durch den vorliegenden Vertrag ein besserer und ausreichender Lärmschutz für die Bevölkerung in Südbaden erreicht werden kann. Im vorliegenden Vertrag bestehen weite Interpretationsspielräume hinsichtlich der Anzahl der möglichen Nord-Anflüge, welche die zu erwartende Lärmbelastung für die Bevölkerung in Südbaden unkalkulierbar machen. Entsprechende Nachverhandlungen sind daher unausweichlich.

1. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus der Zustimmung des Schweizer Nationalrates zum Staatsvertrag, und wie wird sich die Bundesregierung positionieren?
2. Wann plant die Bundesregierung den Staatsvertrag dem Deutschen Bundestag zur Ratifizierung vorzulegen, und wie ist der Sachstand bei den vom Bundesverkehrsminister Dr. Peter Ramsauer angekündigten Nachverhandlungen?

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

Die Schweiz hat sich bereit erklärt, möglicherweise unterschiedliche Interpretationen einzelner Regelungen des Staatsvertrages mit Deutschland zu erörtern und ein entsprechendes gemeinsames Verständnis in völkerrechtlich verbindlicher Form niederzulegen. Ein erstes Gespräch hat in Basel stattgefunden. In einem nächsten Schritt müssen die Flugsicherungen der beiden Länder eine fachliche Abklärung herbeiführen.

Ein Zeitplan für eine Ratifizierung des Vertrages in Deutschland kann derzeit nicht aufgestellt werden.

3. Mit welchen Folgen rechnet die Bundesregierung bei einem Scheitern des Vertrages im Deutschen Bundestag, und welche Auswirkungen hätte dies auf die deutsch-schweizerischen Beziehungen?

Ziel der Bundesregierung bleibt es, mit dem Staatsvertrag zum Flughafen Zürich eine seit vielen Jahren bestehende bilaterale Streitfrage mit der Schweiz positiv und im Sinne der vorhandenen guten nachbarschaftlichen Beziehungen zu lösen.

4. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung, Bestimmungen zu Fragen der Flugsicherung, Lärmverteilung und zum Anflugregime in völkerrechtlich verbindlichen Begleitdokumenten mit der Schweiz zu vereinbaren?

Im Rahmen einer Protokollerklärung der Regierungen beider Vertragsstaaten zum Deutsch-Schweizerischen Staatsvertrag könnten noch klärungsbedürftige Fragen einer entsprechenden völkervertraglichen Lösung zugeführt werden, soweit es sich hierbei um Themen handelt, die im Staatsvertrag bereits angesprochen oder geregelt sind.

5. In welchem Ausmaß wird die Kooperation der Flugsicherungsorganisationen beider Länder die Möglichkeit des „Gekröpften Nordanfluges“ kontrollieren können, und wie wird die vorgesehene gemeinsame Bewirtschaftung des Luftraums die schweizerischen Entscheidungen beeinflussen können?

Der Staatsvertrag hat zum Ziel, in nachbarschaftlicher Weise Fragen zu klären, die ansonsten nach den jeweiligen nationalen Gesetzen und Vorschriften geregelt werden. Dies gilt auch für einen erst zu entwickelnden und in Simulationen zu testenden Satelliten gestützten etwaigen gekrümmten Anflug entlang der Grenze zur Landung aus Richtung Norden. Dies gilt gleichermaßen für Betriebsanweisungen, nach denen die schweizerische Flugsicherung skyguide Flugsicherungsaufgaben im deutschen Luftraum wahrnimmt.

6. Auch wenn durch eine Ausweitung der Sperrzeiten die Zahl der Anflüge zunächst reduziert wird, wie lässt sich garantieren, dass diese Zahl entsprechend dem Wachstum des Flughafens in den nächsten Jahren nicht stark ansteigen wird?

Wie hoch schätzt die Bundesregierung das Risiko ein, dass sowohl durch die Sperrzeiten als auch durch andere Routen für An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich die Lärmbelastung in Konstanz und Friedrichshafen ansteigen könnte?

Überflüge von Konstanz und Friedrichshafen werden grundlegend durch die An- und Abflugführung durch den deutschen Luftraum bestimmt. Für die Nutzung des deutschen Luftraums kann daher der Staatsvertrag mit den dort vereinbarten reduzierten Zeitfenstern eine deutliche Erleichterung bringen. Die Verkehrsmenge an einem großen internationalen Umsteigeflughafen (Hub-Flughafen) richtet sich nach der Verbindungsnachfrage, die zu Anflug- und Abflughöhen und -tälern führt. Die Luftverkehrsgesellschaften müssen für einen wirtschaftlichen Betrieb zusätzliche Verbindungen auf die hinreichende Nachfrage ausrichten, d.h. zu den Zeiten, zu denen Umsteigepassagiere Anschlüsse erwarten. Gleichzeitig müssen solche zusätzlichen Flüge in das Netz mit anderen Flughäfen passen. Hieraus ergibt sich ein Verkehrswachstum oder auch ein Verkehrsrückgang. Weder die eine noch die andere Entwicklung lässt sich jedoch derzeit verlässlich prognostizieren. Für den Flughafen Zürich ist seit einigen Jahren unverändert ein Rückgang der Flugbewegungen zu verzeichnen.

7. Vor dem Hintergrund, dass der Warteraum RILAX für Anflüge aus Norden aus flugbetrieblichen Gründen beibehalten werden muss, wurde auf Basis des Staatsvertrages geprüft, ob der Warteraum RILAX geringfügig nach Westen oder Osten verlagert werden kann, um damit die Zahl der Lärmbetroffenen signifikant von heute ca. 77 000 auf ca. 11 000/19 000 zu senken?

Falls ja, mit welchem Ergebnis?

Falls nein, warum wurde dies nicht geprüft?

Die Prüfungen wurden in Vorbereitung der Staatsvertragsverhandlungen durchgeführt. Es gibt Möglichkeiten der Verlagerung von RILAX in Bereiche mit einer signifikant niedrigeren Bevölkerungszahl.

8. Welche Schlussfolgerungen und Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus dem Einwand der Bürgerinitiative Schwarzwald-Baar-Kreis, dass durch die geplante Absenkung der Mindesthöhe für Anflüge von 3 600 m auf 2 400 m der zu erwartende Lärmpegel drastisch steigt?

Die Bundesregierung ist der Auffassung, dass solche Schlussfolgerungen nicht angezeigt sind.

9. Trifft es zu, dass nach dem Staatsvertrag oberhalb der Mindesthöhen unbegrenzt geflogen werden darf, also auch während der Schutzzeiten?

Nein.

10. Inwieweit besteht Klarheit über die künftigen Flugrouten (ab 2020) über deutschem Gebiet?

Zu den Flugrouten ab 2020 über deutschem Gebiet gibt es bestimmte Vorstellungen, die Grundlage der Verhandlungen der deutschen Delegation bestehend aus Vertretern des Bundes, des Landes und betroffener Regionen mit der Schweiz waren und kartographisch bei den Verhandlungen zur Verfügung standen. Dieselben Karten sind auch in einer breit angelegten Informationsveranstaltung im Landratsamt Waldshut Tiengen am 26. Juli 2012 öffentlich vorgestellt worden.

Die endgültige Konzeption der Flugrouten für 2020 kann jedoch erst vorliegen, wenn die Flugsicherungsorganisationen beider Vertragsparteien die Untersuchungen hinsichtlich Sicherheit, Kapazität, Fluglärm und Flugweglänge abgeschlossen haben. Mit den sich hieraus ergebenden Fragen wird sich die im Staatsvertrag vorgesehene gemeinsame Luftverkehrskommission befassen.

11. Inwieweit kann mit der gemeinsamen Neuausrichtung der Flugrouten zum und vom deutschen Staatsgebiet durch die Schweizer Skyguide und die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH verhindert werden, dass die Schweizer Seite einseitig Flugrouten mit Auswirkungen auf den deutschen Luftraum festlegen wird?

Flugverfahren im deutschen Luftraum werden nicht von Schweizer Seite, sondern nach deutschem Recht durch das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) festgelegt. Im Übrigen siehe Antwort zu Frage 10.

12. Zu welchem Termin wird die deutsch-schweizerische Luftverkehrskommission eingerichtet?

Voraussetzung zur Einrichtung der deutsch-schweizerischen Luftverkehrskommission ist das Inkrafttreten des Staatsvertrages, der die Kommissionseinrichtung begründet.

13. Über welche Informationen verfügt die Bundesregierung zum Ausbaustand des Pistensystemausbaus am Flughafen Zürich, und wird sie bei den Planungen regelmäßig konsultiert?

Falls nicht, welche Sanktionen sieht der Staatsvertrag vor?

Es liegen bislang keine Informationen der schweizerischen Seite zu einem Ausbau des Pistensystems am Flughafen Zürich vor, eine regelmäßige Konsultation gibt es nicht. Der Staatsvertrag sieht jedoch unter anderem die Einbindung der deutschen Seite bei Verwaltungsverfahren über relevante Änderungen vor.

14. Warum wurde die Denkschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Staatsvertrag nicht öffentlich zugänglich gemacht?

Die Denkschrift dient der Erläuterung des Inhalts eines völkerrechtlichen Vertrages im Gesetzgebungsverfahren, mit dem die Zustimmung des Deutschen Bundestages zu diesem Vertrag eingeholt wird. Sie wurde als Teil des Entwurfs eines Vertragsgesetzes zum Deutsch-Schweizerischen Staatsvertrag gemäß den Richtlinien des Auswärtigen Amtes für völkerrechtliche Verträge (RvV) vom federführenden Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung er-

stellt. Der Entwurf des Vertragsgesetzes wurde den betroffenen Kreisen, insbesondere den in der deutschen Delegation vertretenen Landräten und dem Land Baden-Württemberg, zur Stellungnahme und Abstimmung zur Verfügung gestellt. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung oder eine öffentliche Auseinandersetzung über den Inhalt einer Denkschrift ist im Rahmen des Gesetzgebungsverfahrens für Vertragsgesetze grundsätzlich nicht vorgesehen.

15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für Neuverhandlungen des Staatsvertrages, und welche Akteure sollten bei möglichen Verhandlungen beteiligt werden?

Es wird auf die gemeinsame Beantwortung zu den Fragen 1 und 2 verwiesen.

