Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft
Sitzung am 05.03.2007

Drucksache Nr. 012/2007 öffentlich

Sachstand zur Flugverkehrsbelastung durch den Flughafen Zürich SIL-Verfahren (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt)

Anlagen: keine
Gäste: keine

Sachverhalt:

1. Gespräche über eine Auflockerung der Rechtsverordnung zu den An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich und SIL-Verfahren

Auf das Drängen der Schweizer Seite nach einer Lockerung der Rechtsverordnung zu den An- und Abflügen zum und vom Flughafen Zürich (DVO) und einer weiteren Öffnung des deutschen Luftraums erfolgte am 31.10.2006 ein Treffen von Bundesverkehrsminister Wolfgang Tiefensee und Innenminister Heribert Rech mit dem Schweizer Bundesrat und zuständigen Vorsteher des UVEK (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) Moritz Leuenberger, dem damaligen Schweizer Bundespräsidenten. Bei diesem Treffen wurde die Einrichtung einer Arbeitsgruppe zwischen Deutschland und der Schweiz vereinbart, die am 23.01.2007 tagte. Ziel der Arbeitsgruppe ist es, eine Lösung für die Problematik der Flugverkehrsbelastung durch den Flughafen Zürich zu erarbeiten. Im Rahmen der Arbeitsgruppe ist die Region in Person von Herrn Landrat Bollacher als Vertreter der betroffenen Kreise repräsentiert. Beteiligte sind zudem das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Kanton Zürich und die Unique Flughafen Zürich AG, auf deutscher Seite das Bundesverkehrsministerium, das Innenministerium Baden-Württemberg.

Im Rahmen des in der Schweiz durchgeführten SIL-Verfahrens (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt), in dem u. a. die Betriebsgrundlagen für den Flughafen Zürich erstellt werden, wurden im Dezember 19 „technisch mögliche“ Betriebsvarianten präsentiert, die nach dem Willen der Schweizer Seite zur Grundlage der Gespräche in der Arbeitsgruppe gemacht werden sollen. Zeitgleich zu Veranstaltungen in der Schweiz fand für die deutsche Seite am 08.12.2006 eine Präsentation im Bundesverkehrsministerium in Bonn statt, an der auch Vertreter unseres Kreises und der betroffenen Nachbarkreise teilnahmen.

Vorgelegt wurden drei Arten von Varianten: sieben Varianten auf Basis der bisherigen Lande- und Abflugpisten, sechs Varianten, die auf einer Verlängerung der Pisten basieren, sowie sechs Varianten mit einem Parallelpistensystem. Dieses würde durch Drehung der bestehenden, bislang in Nord-West-Richtung ausgerichteten Pis-

te 14-32 parallel zur Piste 16-34, die eine stärkere Nordausrichtung aufweist, erreicht. Da bei parallelen Pisten ein kreuzungsfreier An- und Abflugverkehr möglich ist, ließe die Einrichtung eines Parallelpistensystems nach den Angaben im SIL-Verfahren mit über 450.000 Flugbewegungen im Jahr mit Abstand den größten Kapazitätszuwachs für den Flughafen Zürich zu.

Im SIL-Verfahren wurden sowohl Betriebsvarianten entwickelt, die die bislang geltende DVO klar außer Acht lassen, als auch solche, die davon ausgehen, dass sie die geltende DVO einhalten können. Bemerkenswert ist, dass keine der vorgelegten 19 Varianten eine Verlegung oder Auflösung des Warteraums RILAX zulässt. Da Schweizer Recht als Basis des SIL-Verfahrens eine Verlegung oder Auflösung des Warteraums nicht verlange, beinhalte es keine entsprechenden Planungen, führte die Schweizer Seite bei der Präsentation im Dezember 2006 aus.

Der Schweizer Zeitplan sieht eine Festlegung auf eine Betriebsvariante im Frühjahr 2007 vor. Diese ist noch nicht erfolgt.

2. Sitzung der Begleitkommission „Flughafen Zürich“, 17.01.2007, und weitere Äußerungen zur Thematik

Zur Abstimmung einer gemeinsamen Position fand am 17.01.2007, im Vorfeld des Treffens der Arbeitsgruppe zwischen Deutschland und der Schweiz am 23.01.2007, eine Sitzung der beim Regierungspräsidium Freiburg angesiedelten Begleitkommission statt. An der von Herrn Regierungspräsidenten Sven von Ungern-Sternberg geleiteten Sitzung nahmen Vertreter der Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Konstanz und Waldshut sowie Bürgermeister und die Bürgerinitiativen teil. Anwesend war ebenfalls ein Vertreter des Innenministeriums Baden-Württemberg. Einigkeit bestand in der Ablehnung jeglicher „Paketlösung“, also einer Verknüpfung der Flughafenproblematik mit anderen Sachthemen. Grundlage unseres Vorgehens bleibt das im September 2006 unterzeichnete Manifest zur Flugverkehrsbelastung durch den Flughafen Zürich.

Im Hinblick auf die Arbeitsgruppe stellte die Begleitkommission übereinstimmend klar, dass eine Diskussion der im SIL-Verfahren vorgestellten Varianten nicht in Betracht kommt, da diese die für Deutschland wesentlichen Vorgaben nicht berücksichtigen. Die Ergebnisse der Begleitkommission übermittelte der Regierungspräsident verbunden mit dem Dank für eine sehr klare und nachdrückliche Haltung in der Frage der Flugverkehrsbelastung an Ministerpräsident Oettinger, Innenminister Heribert Rech und den CDU-Fraktionsvorsitzenden im Landtag Stefan Mappus. Dieser hatte sich im Dezember 2006 an die Zürcher Regierungsrätin Rita Fuhrer gewandt und verdeutlicht, dass weitere Schritte zu einer wirksamen Reduzierung der Flugverkehrsbelastung für Südbaden erwartet werden. Herr Regierungspräsident v. Ungern-Sternberg in seinen Schreiben führte aus, hinsichtlich der SIL-Varianten dränge sich der Eindruck auf, dass „im Gewand eines scheinbar technischen Papiers die politischen Forderungen Deutschlands bereits im Ansatz unterlaufen werden sollen“.

Obwohl der Leiter des BAZL, Raymond Cron, öffentlich geäußert hat, dass er eine Obergrenze von 80.000 Überflügen als illusorisch betrachte, bleibt die Region klar bei dieser Zielsetzung, die im Übrigen auch vom Bundestag geteilt wird (Beschluss vom 15.06.2005) und Teil der baden-württembergischen Koalitionsvereinbarung ist.

Der Schweizer Botschafter in Berlin, Dr. Christian Blickenstorfer, hingegen hat in einem Interview im Januar klargestellt, dass er eine „Rückkehr zum Status quo ante“, d. h. vor Geltung der DVO, für „kaum denkbar“ halte. Nach wie vor bestehe aus seiner Sicht ein sehr gutes Verhältnis zwischen Deutschland und der Schweiz.

Am Rande des Weltwirtschaftsforums am 24.01.2007 trafen Bundeskanzlerin Angela Merkel und die Schweizer Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey zusammen. Im Hinblick auf den Flughafen betonten sie Schweizer Medienberichten zufolge, dass die Gespräche zum Flughafen Zürich besser liefen und für eine Lösung eine „Win-Win-Situation“ nötig sei.

3. Offener Brief des Züricher Stadtpräsidenten Ledergerber

In einem offenen Brief vom 03.02.2007 an Herrn Ministerpräsident Oettinger und „an die lieben Nachbarinnen und Nachbarn im Südschwarzwald“ fand der Zürcher Stadtpräsident Ledergerber in Sachen Flugverkehrsbelastung deutliche Worte. Vor allem die Anflüge in der südlichen Anflugschneise seien nicht zu ertragen, eine Aufhebung oder zumindest Lockerung der deutschen DVO sei dringend erforderlich. Er verwies auf Stimmen, die drastische Protestmaßnahmen gegenüber Deutschland forderten, wie z. B. die Sperrung von Rheinbrücken während der DVO-Schutzzeiten, die Entlassung deutscher Flughafenangestellter und die Diskriminierung oder Aussperrung Schwarzwälder Fluggäste, welche er aber als „gefährliche Überreaktionen und untaugliche Mittel“ ansehe. Der Schutz der Bevölkerung des Südschwarzwalds vor Fluglärm sei „weltweit einmalig“.

In Abwesenheit von Herrn Landrat Heim beantwortete Herr Gwinner, Erster Landesbeamter, den der Presse entnommenen Brief und mahnte zu einer Rückkehr zu einem sachlichen Umgang mit der komplexen und sensiblen Materie. Er wies darauf hin, dass nicht die deutsche DVO, sondern eine souveräne Schweizer Entscheidung Grund für die Flüge in der südlichen Anflugschneise ist – eine Ansicht, die der Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg in seinem Urteil vom Januar 2007 bestätigte. Herr Gwinner betonte, dass wir nach wie vor bereit sind, einen Teil der Lasten des Flughafens Zürich zu tragen, doch solle mit Augenmaß vorgegangen werden. Realität sei, dass auch unter dem Schutz der geltenden DVO nach wie vor der weitaus größte Teil der Anflüge über Deutschland abgewickelt werde und rief die Proteste nach Inbetriebnahme des Warteraums RILAX am 18.05.2000 in Erinnerung. Die von Herrn Ledergerber angesprochene Einmaligkeit der Situation ergebe sich weniger aus der durchaus gängigen Tatsache, dass der Luftraum eines fremden Staates nicht ohne Beschränkungen für Landeanflüge zur Verfügung stehe. Einmalig sei vielmehr, dass beim Flughafen Zürich die Schweiz ihren Flughafen mit einer Ausrichtung auf fremdes Staatsgebiet geplant hat, ohne über entsprechende Rechte zur Nutzung des fremden Luftraums zu verfügen und ohne dass dies mit Deutschland vereinbart worden wäre. Wichtig in der Diskussion sei Sachlichkeit und Fairness anstelle von Polarisierung und Verärgerung.

Ministerpräsident Oettinger machte in Reaktion auf den Offenen Brief deutlich, dass er von den heute geltenden Anflugbeschränkungen nicht abgehen werde. Er äußerte sich zudem dahingehend, dass wer einen Ausbau des Flughafens Zürich und eine Lockerung der Anflugbeschränkungen wolle, hierfür viel stärker um Vertrauen werben und Argumente vorlegen müsse.

Der Landtag von Baden-Württemberg wird sich mit dem Offenen Brief befassen, da Abgeordnete berechtigte Zweifel haben, dass die aus der Schweiz kommenden Argumente das Fluglärmproblem korrekt erfassen. Am 16.02.2007 wurde bekannt, dass die SPD einen entsprechenden Antrag an die Landesregierung stelle.

4. Übertragung der Flugsicherung auf die Skyguide

Bundespräsident Horst Köhler hat am 24.10.2006 die Unterzeichnung und Ausfertigung des „Gesetzes zur Neuregelung der Flugsicherung“ abgelehnt. Dies ist nur möglich, wenn der Bundespräsident das Gesetz für offensichtlich verfassungswidrig hält. Mit dem Gesetz sollte u. a. eine rechtliche Grundlage für die seit Jahren praktizierte Ausübung der Flugsicherung durch die Schweizer „Skyguide“ über dem Gebiet des Schwarzwald-Baar-Kreises und weiten Teilen Süddeutschlands geschaffen sowie eine Kapitalprivatisierung der Deutschen Flugsicherung (DFS) erlaubt werden. Die verfassungsrechtliche Kritik gründet v. a. darauf, dass nach dem Grundgesetz die Luftverkehrsverwaltung Gegenstand der bundeseigenen Verwaltung und damit eine hoheitliche Aufgabe ist, die der Bund wahrzunehmen hat (Art. 87 d GG). Bei der Abstimmung im Bundestag im Jahr 2006 hatten die Bundestagsabgeordneten Siegfried Kauder, Thomas Dörflinger und Andreas Jung aus diesem Grund entgegen einer überwältigenden Mehrheit gegen den Gesetzentwurf gestimmt.

Eine Änderung der bisherigen Praxis, dass die Flugsicherung über weiten Teilen Süddeutschlands durch die Schweizer Flugsicherung ausgeübt wird, ist bislang nicht erfolgt. Die genannten Abgeordneten richteten daher am 22.01.2007 eine entsprechende Anfrage an Bundesverkehrsminister Tiefensee verbunden mit der Aufforderung, die Flugsicherung in Süddeutschland neu zu regeln. Eine Antwort liegt bislang nicht vor.

Stellungnahme der Verwaltung:

Das SIL-Verfahren erfordert von deutscher Seite Aufmerksamkeit. Es ist aktuell an einem Punkt angelangt, an dem die entscheidenden Weichen für die künftige Nutzung des Flughafens und die von ihm ausgehenden Flugverkehrsbelastungen gestellt werden. Die vorgelegten Varianten entsprechen unserer Position nicht. Sie sind Teil eines rein Schweizer Verfahrens, das die Nutzung des Schweizer Luftraums regelt. Eine Diskussion der Varianten ist daher abzulehnen. Soweit deutscher Luftraum betroffen ist, ist aus Sicht der Verwaltung ein Festhalten am im September 2006 unterzeichneten Manifest unbedingt erforderlich. Dass diesbezüglich Einigkeit in der Region besteht, ist sehr begrüßenswert.

Mit der Abstimmung in der Begleitkommission wurden die richtigen Weichen gestellt; eine gemeinsame Positionierung der Region wurde sowohl im Hinblick auf das SIL-Verfahren als auch die Arbeitsgruppe Deutschland-Schweiz erfolgreich vorgenommen. Größtes Augenmerk verlangt nun die Begleitung der weiteren Entwicklung in der Arbeitsgruppe.

Die offenen Äußerungen von Schweizer Seite sollten nicht überbewertet werden. Auf ein Spiel mit Drohgebärden sollten wir uns nicht einlassen. Gerade auch im Hinblick auf ein gutes nachbarschaftliches Verhältnis mit der Schweiz, das nach wie vor besteht, halten wir eine sachliche Behandlung des Themas Flugverkehrsbelastungen für wesentlich sinnvoller.

Die Ausübung der Flugsicherung durch die Skyguide über dem süddeutschen Raum ist nach Auffassung der Verwaltung verfassungswidrig. Eine Reaktion der Bundesregierung auf das Schreiben der Abgeordneten ist daher auch für den Kreis von Interesse.

Über die weitere Entwicklung wird die Verwaltung den Ausschuss auf dem Laufenden halten.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verwaltung und Wirtschaft nimmt den Sachstandsbericht zur Kenntnis.