

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Rita Schwarzelühr-Sutter, Ute Kumpf, Sören Bartol, Uwe Beckmeyer, Martin Burkert, Petra Ernstberger, Iris Gleicke, Ulrike Gottschalck, Michael Groß, Hans-Joachim Hacker, Gustav Herzog, Johannes Kahrs, Kirsten Lühmann, Thomas Oppermann, Florian Pronold, Dr. Frank-Walter Steinmeier und der Fraktion der SPD

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

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 Bundesverkehrsminis-

ter, 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.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Welcher Zeitplan ist für das Ratifizierungsverfahren vorgesehen?
2. Wann ist mit der Fertigstellung des Vertragsgesetzes zur Ratifizierung des Staatsvertrages zu rechnen?
3. Welche Arbeiten an einem angekündigten Begleittext im Rahmen des Ratifizierungsprozesses haben bereits stattgefunden?
4. Welche Fragen bezüglich des Staatsvertrages werden durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung geprüft?
5. Welchen Inhalt und welche Rechtsverbindlichkeit wird die geplante Denkschrift zum Staatsvertrag haben?
6. Welche Gespräche sind mit welchen Beteiligten bisher in Bezug auf den Staatsvertrag durchgeführt worden?
7. Liegt der Bundesregierung die Vernehmlassung des Schweizer Parlaments zum Staatsvertrag im Detail vor, und welchen Inhalt enthält sie?
8. Wie lautet die Position der Bundesregierung zu dieser Vernehmlassung des Schweizer Parlaments?
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?
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?
11. Weshalb wurde auf eine „Kündigung aus wichtigem Grund“, wie sie die Wiener Konvention vorsieht, verzichtet?
12. Welche maximale Anzahl an Anflügen aus dem Norden wird es auf der Grundlage des Entwurfs des Staatsvertrages und bei den derzeitigen Pistenverhältnissen in Zukunft geben?
13. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus Berechnungen, die von einer natürlichen maximalen Kapazitätsgrenze aufgrund der aktuellen Pistenverhältnisse und der vorgesehenen Regelungen des Entwurfs des Staatsvertrags in der Höhe von 105 000 bis 110 000 Anflüge ausgehen?
14. Wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung bekannt sein, wo der „gekröpfte Nordanflug“ in Zukunft erfolgen wird?
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?
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?

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?
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?
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?
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?
21. Sind Änderungen des Pistensystems des Flughafens Zürich ohne Zustimmung der deutschen Seite und damit unter vollkommen anderen Bedingungen möglich, und wenn ja, warum?
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?
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?
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?
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 Veto-recht ein?
26. Was beinhaltet die im Staatsvertrag genannte „gemeinsame Bewirtschaftung des Luftraums“ im deutschen und schweizerischen Hoheitsbereich?
27. Inwieweit ist diese „gemeinsame Bewirtschaftung“ konform mit den Regelungen des Funktionalen Luftraumblocks Zentraleuropa (FABEC)?
28. Wie werden derzeit in diesem Zusammenhang die Einnahmen für die über deutschem Hoheitsgebiet erbrachten Leistungen durch die Flugsicherung verteilt?
29. Wie sieht die zukünftige Verteilung der Einnahmen durch die Maßgaben des Staatsvertrages aus?

Berlin, den 7. November 2012

Dr. Frank-Walter Steinmeier und Fraktion

