

Positionspapier zur Vereinbarung mit Deutschland vom 23. April 2001 über An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich-Kloten

1 Vorgeschichte

Die deutsche Bundesregierung hat die bilaterale Verwaltungsvereinbarung von 1984 auf den 31. Mai 2001 gekündigt mit der Begründung, dass der süddeutsche Luftraum übermässig genutzt werde und die Belastungen infolge des Ausbaus des Flughafens Zürich und der zu erwartenden Zunahme des Flugverkehrs in den kommenden Jahren noch weiter ansteigen würden.

Deutschland drohte für den Fall einer Nichteinigung den Erlass einer einseitigen Verordnung an. Die deutsche Seite stellte sich auf den Standpunkt, dass das im Chicago-Abkommen¹ und im Transit-Abkommen² verankerte Überflugsrecht für Anflüge auf den Flughafen Zürich nicht anwendbar sei.

2. Die zentralen Eckwerte der Vereinbarung

Die Anflüge über süddeutsches Gebiet sollen pro Jahr von bisher rund 150 000 auf unter 100 000 reduziert werden, und zwar nach einer Übergangsfrist von 41 Monaten. Im Normalfall sind keine Starts über süddeutsches Gebiet zulässig.

An Wochenenden und Feiertagen (auch an rein deutschen) darf ab Herbst 2002 vor 09.00 Uhr und nach 20.00 Uhr nicht mehr über deutsches Gebiet angefliegen werden.

Nach aktuellem Stand soll die Nachtflugsperrung über süddeutschem Gebiet ab Oktober 2001 auf 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr ausgedehnt werden (meteorologisch und operationell bedingte Ausnahmen sind vorbehalten).

3. Entstehung des Positionspapiers

Im Interesse des Wirtschaftsstandortes Schweiz und aus Sorge um ein verheerendes Präjudiz für die Zivilluftfahrt haben sich die drei Landesflughäfen Basel-Mulhouse, Genève und Zürich³, die Aero-suisse und die Swissair Group zusammengeschlossen und in den vergangenen Wochen ein gemeinsames Positionspapier erarbeitet. Die Flughäfen Agno, Altenrhein, Bern und Sion werden ebenfalls noch begrüsst werden.

4. Beurteilung der Vereinbarung

(Da der definitive Entwurf der Vereinbarung noch nicht vorliegt, handelt es sich um eine vorläufige Beurteilung).

Das Verhandlungsergebnis

verkennt die Rechte des Chicago-Abkommens und des Transit-Abkommens.
widerspricht dem Grundsatz der Nichtdiskriminierung im Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EG.

¹ Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944, SR 0.748.0

² Vereinbarung über den Transit internationaler Luftverkehrslinien, abgeschlossen in Chicago am 7. Dezember 1944, SR 0.748.111.2

³ Diese drei Landesflughäfen sind die nationalen Drehscheiben des internationalen Luftverkehrs und Teil des Gesamtverkehrssystems (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL, vom 18.10.2000)

ist ein Präjudiz für eine Fragmentierung des europäischen Luftraumes und widerspricht den gegenwärtigen Bemühungen zur Bildung einer supranationalen Luftraumstruktur in Europa mit dem Ziel einer sicheren, umweltschonenden und flüssigen Verkehrsabwicklung.

ist unausgewogen und wesentlich restriktiver als bestehende deutsche und schweizerische Vorschriften über Lärmschutz.

diskriminiert den Flughafen Zürich gegenüber anderen Flughäfen. Insbesondere ist zu erwähnen, dass deutsche Flughäfen weniger strengen Auflagen unterliegen, als sie für Zürich gelten sollen. ergibt eine übermässige Belastung für die am dichtesten besiedelte Region in der Schweiz, währenddem der relativ dünn besiedelte süddeutsche Raum privilegiert wird. Auch für deutsche Flughäfen wie München und Frankfurt gilt, dass An- und Abflüge über möglichst dünn besiedeltes Gebiet erfolgen.

erzwingt ein technisch-operationell komplexes und unverhältnismässiges Betriebsverfahren mit zusätzlichem Sicherheitsrisiko und Kapazitätseinbussen.

5. Forderungen an den Bundesrat

- 5.1 Die Vereinbarung mit den Eckwerten vom 23. April 2001 darf nicht paraphiert werden.
- 5.2 Die Vereinbarung mit Deutschland darf die Ansprüche der Betroffenen gemäss dem bilateralen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG nicht beeinträchtigen. Der Zugang zum Flughafen Zürich soll in gleicher Art gewährleistet sein wie An- und Abflüge auf beziehungsweise von vergleichbaren deutschen und anderen europäischen Flughäfen. In die Vereinbarung ist ein entsprechender Vorbehalt aufzunehmen.
- 5.3 Neue Verhandlungen sollen wieder stattfinden, sobald das bilaterale Luftverkehrsabkommen in Kraft ist und das neue Betriebsreglement in den Grundzügen bekannt ist.
- 5.4 Es ist bei weiteren Verhandlungsrunden nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass das Parlament die Vereinbarung vom 23. April 2001 genehmigen muss und dass mit erheblichem Widerstand zu rechnen ist.
- 5.5 Es ist gegenüber den deutschen Verhandlungspartnern deutlich zu machen, dass die Schweiz zur Klärung der Situation an einer Regelung mit Deutschland interessiert ist, dass diese aber auf fairen und dauerhaften Grundlagen beruhen muss.
- 5.6 Es müssen die im SIL (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt) festgelegten Auflagen des Bundes erfüllt werden können. Dies ist aufgrund der auferlegten Eckwerte nicht möglich, denn nicht sämtliche allenfalls technisch möglichen An- und Abflugrouten sind politisch mehrheitsfähig und unter Sicherheits-, Umweltschutz-, raumplanerischen und wirtschaftlichen Aspekten sinnvoll.
- 5.7 Es ist ein Rechtsgutachten einzuholen zur Klärung der umstrittenen Auslegung des Chicago-Abkommens, des Transit-Abkommens und des völkerrechtlichen Umweltschutzrechts. Von besonderer Wichtigkeit ist es, das Verhältnis des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EG zur getroffenen Vereinbarung zu klären.

6. Forderung an die Eidgenössischen Räte

Die Vereinbarung mit Eckwerten vom 23. April 2001 ist nicht zu genehmigen.

7. Kernelemente einer verlässlichen, fairen und dauerhaften Regelung

Wir stellen uns auf den Standpunkt, dass das bilaterale Flugverkehrsabkommen vorrangig ist. Für ein allfälliges Abkommen sind folgende Kriterien einzubeziehen:

7.1 Lärmmenge statt Anzahl Überflüge

Die Bewertung der Belastung orientiert sich im Sinne des schweizerischen Umweltschutzrechts (Lärmschutzverordnung) am energieäquivalenten Dauerschallpegel L_{eq} und nicht an der Anzahl Überflüge. Die Anwohner werden nicht primär durch die Überflüge, sondern durch Lärmimmissionen belastet. Der Flughafen München beispielsweise ist dazu übergegangen, bei der besonders sensitiven Nachtflugregelung anstelle des bisherigen Bewegungskorsetts ein Lärmkorsett einzuführen. Eine Plafonierung der Überflüge trägt auch der technischen Entwicklung nicht Rechnung, weil sie den Einsatz leiserer Flugzeuge nicht berücksichtigt. In den vergangenen Jahren hat sich gezeigt, dass die Lärmbelastung trotz mehr Bewegungen zurückgeht. Es wäre angezeigt, die Lärmbelastung aufgrund der in Deutschland oder in der Schweiz geltenden Lärmgrenzwerte zu beurteilen.

7.2 Berücksichtigung der Bevölkerungsdichte

Die Anzahl der vom Fluglärm Betroffenen ist möglichst klein zu halten.

7.3 Keine Diskriminierung

Flughäfen dürfen generell, insbesondere aber auch im Lichte des Luftverkehrsabkommens zwischen der Schweiz und der EG, weder direkt noch indirekt diskriminiert werden.

Die süddeutsche Bevölkerung hat die gleichen, d.h. nicht mehr und nicht weniger, Rechte in Bezug auf Schallschutzmassnahmen und Ansprüche aus Enteignungen/Entwertungen wie die schweizerische und die übrige deutsche Bevölkerung, hat aber auch einen zumutbaren Anteil der Lärmbelastung zu übernehmen.

Die Landesgrenze kann und darf kein Kriterium für die Zivilluftfahrt sein.

Es darf nicht einseitig von Immissionen im Flugverkehr ausgegangen werden, sondern es ist eine Gesamtbetrachtung vorzunehmen, d.h. Belastungen aus Strassen-, Schienen- und Luftverkehr im Transit sind mit einzubeziehen. Der Luftverkehr ist als gleichberechtigter öffentlicher Verkehrsträger zu behandeln.

Es ist von neutraler Seite, beispielsweise von den Verkehrskommissionen von National- und Ständerat, ein externer Luftrechtsexperte damit zu beauftragen, die sich aufgrund unterschiedlicher Auslegung des Chicagoer-Abkommens ergebenden Rechtsunsicherheiten zu klären. Dies betrifft insbesondere die Frage der Zulässigkeit von Einschränkungen von Überflügen generell sowie die Frage der Zulässigkeit des Einbezugs von Umweltaspekten im Zusammenhang mit An- und Abflügen im Rahmen des Transitabkommens.

Zürich, 17. August 2001

Unique Zurich Airport

Swissair Group

Andreas Schmid, Präsident des Verwaltungsrates

Mario Corti, Präsident und Delegierter
des Verwaltungsrates

Aerosuisse, Dachverband der Schweizer Zivilluffahrt

Flughafen Basel-Mulhouse

Pierre Moreillon, Präsident

Urs Sieber, Direktor

Aéroport International de Genève

Jean-Pierre Jobin, Directeur général