

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Harald Ebner, Stephan Kühn, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Markus Tressel, Daniela Wagner, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Flughafen Zürich – Sachstand zum Staatsvertrag mit der Schweiz

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.

Wir fragen die Bundesregierung:

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?
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?

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

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?

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?
9. Trifft es zu, dass nach dem Staatsvertrag oberhalb der Mindesthöhen unbegrenzt geflogen werden darf, also auch während der Schutzzeiten?
10. Inwieweit besteht Klarheit über die künftigen Flugrouten (ab 2020) über deutschem Gebiet?
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?
12. Zu welchem Termin wird die deutsch-schweizerische Luftverkehrskommission eingerichtet?
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?
14. Warum wurde die Denkschrift des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung zum Staatsvertrag nicht öffentlich zugänglich gemacht?
15. Welche Möglichkeiten sieht die Bundesregierung für Neuverhandlungen des Staatsvertrages, und welche Akteure sollten bei möglichen Verhandlungen beteiligt werden?

Berlin, den 28. Juni 2013

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion