

Antwort

der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Jan Mücke, Ernst Burgbacher, Birgit Homburger, weiterer Abgeordneter und der Fraktion der FDP
– Drucksache 16/12941 –**

Auswirkungen des Flugbetriebs am Flughafen Zürich

Vorbemerkung der Fragesteller

Aktuell wird im Deutschen Bundestag der Entwurf eines Gesetzes zur Änderung von Artikel 87d des Grundgesetzes beraten. Danach soll es fortan verfassungsrechtlich möglich sein, dass auch ausländische Organisationen Flugsicherungsdienste in Deutschland erbringen. Nach den zeitgleich zu ändernden Vorschriften des Luftverkehrsgesetzes setzt dies unter anderem voraus, dass zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der Aufsichtsbehörde des Staates, in dem die ausführende Organisation ihren Sitz hat, eine völkerrechtliche Übereinkunft zur Sicherung der Kontroll- und Durchsetzungsbefugnisse geschlossen wurde. Bis zum Ablauf des Jahres 2012 soll eine solche völkerrechtliche Übereinkunft nicht notwendig sein.

Dieses Gesetzesvorhaben hat in den Landkreisen, die von den An- und Abflügen zum bzw. vom Flughafen Zürich betroffen sind, Bedenken ausgelöst. Bereits heute werden im Raum Südbaden Flugsicherungsdienste vom Schweizer Unternehmen Skyguide erbracht. Es wird befürchtet, dass Skyguide künftig auf eine Verlagerung von Flugverkehr nach Deutschland hinwirken und der deutsche Staat aufgrund der geplanten Gesetzesänderungen nicht mehr die Möglichkeit haben wird, dieser Entwicklung entgegenzuwirken. Dies gilt umso mehr für den Zeitraum vor dem Abschluss einer völkerrechtlichen Übereinkunft. Die betroffenen Landkreise erwarten aufgrund sich ändernder An- und Abflugverfahren eine deutliche Zunahme der Belastungen durch Fluglärm.

1. Welche Verfügungen der Bundesrepublik Deutschland bzw. Vereinbarungen zwischen Deutschland und der Schweiz existieren zurzeit, die Regelungen hinsichtlich des Anflugs zum bzw. des Starts vom Flughafen Zürich zum Inhalt haben?

Die Verfahren sind in der Zweihundertzwanzigsten Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrs-Ordnung (Festlegung von Flugverfahren für An- und

Abflüge nach Instrumentenflugregeln zum und vom Flughafen Zürich) vom 10. März 2005, zuletzt geändert am 26. Oktober 2006, festgelegt.

2. In welchem Umfang darf danach deutscher Luftraum zum Zwecke des Anflugs auf den Flughafen Zürich bzw. des Starts von diesem Flughafen genutzt werden?

Anflüge vom Norden über deutsches Hoheitsgebiet dürfen nur in der Zeit von 7 bis 21 Uhr Ortszeit genutzt werden. An Samstagen, Sonntagen sowie gesetzlichen Feiertagen ist die Nutzung nur in der Zeit zwischen 9 bis 20 Uhr Ortszeit zulässig.

Abflüge haben so zu erfolgen, dass der Einflug in deutsches Hoheitsgebiet unterhalb der Flugfläche 150 nur auf den veröffentlichten Streckenführungen erfolgt.

Als Anfangsanflugpunkt für das Warteverfahren im deutschen Luftraum für den Flughafen Zürich wird die Kurskreuzung RILAX festgelegt. Die Mindestwartehöhe beträgt von 7 bis 21 Uhr Ortszeit Flugfläche 130 sowie von 21 bis 7 Uhr Ortszeit Flugfläche 180.

3. Wie viele Flugzeuge nutzen zurzeit durchschnittlich pro Tag deutschen Luftraum zum Zwecke des Anflugs auf den Flughafen Zürich?

Im Jahr 2008 haben täglich im Durchschnitt 275 Luftfahrzeuge den Flughafen Zürich durch deutschen Luftraum angefliegen.

4. In welcher Flughöhe überqueren die Flugzeuge, unterteilt nach den Anflugverfahren für die einzelnen Pisten, die deutsch-schweizerische Grenze?

Anflüge auf die Pisten 14 sowie 16 des Flughafens Zürich haben beim Überfliegen der Landesgrenze eine Flughöhe zwischen 3 500 ft und 4 500 ft über Meeresspiegel (MSL). Dies entspricht einer Flughöhe zwischen 1 050 m und 1 350 m über MSL.

5. Wie viele Flugzeuge nutzen zurzeit durchschnittlich pro Tag deutschen Luftraum zum Zwecke des Starts vom Flughafen Zürich?

In einem repräsentativen Zeitraum wurden Abflüge der Pisten 32 und 34 ausgewertet. Hier wurden im Schnitt unter 60 Abflüge pro Tag erfasst.

6. In welcher Flughöhe überqueren die Flugzeuge, unterteilt nach den Anflugverfahren für die einzelnen Pisten, die Grenze nach Deutschland?

Die abfliegenden Luftfahrzeuge der Pisten 32 und 34 befanden sich beim Eintritt in deutschen Luftraum in 13 000 ft über MSL oder höher.

7. Wie viele Starts und Landungen finden nach Kenntnis der Bundesregierung durchschnittlich pro Tag auf dem Flughafen Zürich insgesamt statt?

Nach der Verkehrsstatistik für den Flughafen Zürich gab es im Jahr 2008 durchschnittlich 709 An- und Abflüge pro Tag.

8. Wäre es aus Sicht der Bundesregierung möglich, dass die Anflugkontrolldienste in Bezug auf den Flughafen Zürich exakt bis zur deutsch-schweizerischen Grenze von der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH erbracht werden?

Falls nicht, was spricht dagegen?

Alle Flughäfen bedingen naturgemäß eine Konzentration und Integration von Flugverkehr aus diversen Richtungen. Die Abwicklung des Flugverkehrs im Flughafennahbereich kann dabei aus Sicherheits- sowie Kapazitätsgründen nur aus einer Hand erfolgen.

Aufgrund der räumlichen Lage des Flughafens Zürich und des Grenzverlaufs ist eine Zuständigkeitsaufteilung entlang der Staatsgrenze nicht möglich.

9. Wie weit reichen bislang die Weisungs- und Kontrollrechte der Bundesverwaltung gegenüber Skyguide in Bezug auf Vorgänge, die sich auch auf das deutsche Hoheitsgebiet auswirken?

Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wendet sich im gegebenen Fall an die Schweizerische Aufsichtsbehörde, das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), um Nachfragen oder Anforderungen zu übermitteln.

10. Von welchen Kriterien hängt es nach dem Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe in ihrer aktuell vorliegenden Form ab, welche Anflugverfahren auf den Flughafen Zürich jeweils in welchem Umfang praktiziert werden und wie viele Flugzeuge folglich deutschen Luftraum nutzen werden?

Die Gesetzesänderungen führen nicht zu einer Änderung der derzeit gültigen Zweihundertzwanzigsten DVO zur Luftverkehrs-Ordnung (siehe Antwort zu Frage 2).

11. Behalten die in Beantwortung auf Frage 1 genannten Verfügungen durch das Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe weiterhin ihre Gültigkeit oder verlieren sie damit ihren bindenden Charakter?

Die Gültigkeit der DVO wird nicht berührt (siehe Antwort zu Frage 10).

12. Hat die Bundesregierung die Absicht, die in Beantwortung auf Frage 1 genannten Verfügungen nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe außer Kraft zu setzen oder abzuändern?

Wie begründet sie ihre Auffassung?

Es sind keine dem Inkrafttreten der Gesetzentwürfe unmittelbar folgenden Änderungen geplant.

13. Sind die Weisungs- und Kontrollrechte der Bundesverwaltung gegenüber Skyguide nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe im Vergleich zum bisherigen Zustand eingeschränkt?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Nein. Die genannten Gesetzentwürfe bedeuten eine klarere Rechtsgrundlage für alle weiteren Vereinbarungen. Mit den Gesetzentwürfen eröffnet sich künftig die Möglichkeit der Einbindung von ausländischen Flugsicherungsorganisa-

tionen in die Bundesverwaltung. Im Bereich der grenzüberschreitenden Flugsicherung kann sich die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH insbesondere auch der Hilfe einer ausländischen Flugsicherungsorganisation bedienen.

14. Gelten ausländische Flugsicherungsorganisationen, die nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe in ihrer derzeitigen Fassung von der DFS Deutschen Flugsicherung GmbH zu Hilfszwecken beauftragt werden, als beliehen im Sinne des deutschen Verwaltungsrechts?

Ist es für diesen Fall möglich und sachgerecht, die Beleihung der ausländischen Flugsicherungsorganisation für den südbadischen Raum unter die Auflage zu stellen, dass sich die Zahl der Flugzeuge, die zum Zwecke des An- oder Abflugs zum bzw. vom Flughafen Zürich deutschen Luftraum nutzen, ohne Zustimmung der Bundesrepublik Deutschland nicht erhöhen darf?

Ausländische Flugsicherungsorganisationen, die nach § 31b Absatz 6 des Luftverkehrsgesetzes (LuftVG) von der DFS zu Hilfszwecken beauftragt werden, gelten als (Unter-)Beliehene im Sinne des deutschen Verwaltungsrechts. Beliehene haben geltendes Recht anzuwenden und zu beachten; dies muss nicht im Wege einer Auflage durchgesetzt werden.

15. Sind aus Sicht der Bundesregierung die Befürchtungen in den südbadischen Landkreisen begründet, dass es nach Inkrafttreten der o. g. Gesetzentwürfe und Abschluss der entsprechenden völkerrechtlichen Übereinkunft zu einer Verlagerung des Anflugverkehrs des Flughafens Zürich in den süddeutschen Raum kommen werde, der sich die Bundesrepublik Deutschland mit den ihr zur Verfügung stehenden Befugnissen nicht erwehren könne?

Wie begründet die Bundesregierung ihre Auffassung?

Nein, da die heutige DVO weiterhin Bestand haben wird.

16. Wie beurteilt die Bundesregierung insbesondere Befürchtungen, nach der geplanten Neuregelung sei nicht gewährleistet, dass für die Flugverkehrskontrolle im süddeutschen Raum die sonst innerhalb Deutschlands möglichen Rechte der Aufsicht, der Kontrolle, der Unterrichtung und der Durchsetzung von Weisungen bestehen?

Das Gegenteil ist der Fall, mit den Neuregelungen wird durch die dann mögliche Einbeziehung ausländischer Flugsicherungsorganisationen in die Bundesverwaltung eine umfassende Einflussnahme und Steuerungsmöglichkeit für den Bund geschaffen (siehe auch Antwort zu Frage 13).

17. Warum ist nach Ansicht der Bundesregierung die geplante Übergangsregelung in § 73 Absatz 4a des Luftverkehrsgesetzes erforderlich, wonach bis zum 30. Dezember 2012 im grenznahen Bereich ausgeübte Tätigkeiten ausländischer Flugsicherungsorganisationen als gestattet gelten, bevor entsprechende völkerrechtliche Vereinbarungen abgeschlossen sind?

Der Abschluss und die Ratifikation der notwendigen Abkommen mit allen betroffenen Nachbarstaaten sind in dem verbleibenden Zeitraum bis zum Inkrafttretenstermin der Änderungen des LuftVG nicht zu bewerkstelligen. Die Übergangsvorschrift des § 73 Absatz 4 Buchstabe a LuftVG soll daher einem rechtswidrigen Zustand vorbeugen.

18. Wie beurteilt die Bundesregierung die Befürchtung, dass auf der Grundlage einer solchen Übergangslösung (vor Abschluss völkerrechtlicher Übereinkunft) die schweizerische Skyguide ohne fachliche oder rechtliche Beanstandungsmöglichkeiten alle An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich über deutsches Gebiet leiten kann?

Die Befürchtung ist unbegründet. Die DVO mit den Regelungen für den deutschen Luftraum wird grundsätzlich unverändert weiter gelten.

