

## **Antwort**

### **der Bundesregierung**

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Eva Bulling-Schröter, Sabine Leidig, Ralph Lenkert, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.  
– Drucksache 17/1818 –**

### **Flughafen Salzburg**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

In den vergangenen mehr als 40 Jahren wurde der damalige Provinzflughafen Salzburg zu einem Großflughafen ausgebaut; der Flugverkehr hat sich mehr als verzehnfacht. Rund 90 Prozent der Landeanflüge und auch der Abflüge werden über deutsches Hoheitsgebiet abgewickelt und von der österreichischen Flugsicherungsfirma AustroControl kontrolliert.

Der zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich im Jahr 1967 vereinbarte Staatsvertrag betreffend dem grenznahen Flughafen Salzburg (Vertrag vom 19. Dezember 1967 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Republik Österreich über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland) wurde 1974 vom Deutschen Bundestag ratifiziert. In der Stellungnahme zum Gesetz gemäß Artikel 76 Absatz 2 des Grundgesetzes bat der Bundesrat in seiner 391. Sitzung am 23. März 1973 die Bundesregierung, anlässlich des Austausches der Ratifikationsurkunden gegenüber der Republik Österreich in geeigneter Weise eine Erklärung abzugeben, die unter anderem folgenden Text beinhaltet: „3. Die Bewährung des Vertrages als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung wird die deutsche Haltung zur Geltungsdauer wesentlich mitbestimmen.“ Eine Prüfung der „Bewährung“ – unter Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger – ist nach Angaben einer ansässigen Bürgerinitiative offensichtlich bis heute nicht erfolgt.

Im damaligen Gesetzentwurf der Bundesregierung (Bundestagsdrucksache 7/908) ist unter „B. Lösung“ folgender Wortlaut zu finden: „Durch den Vertrag verpflichtet sich die Bundesrepublik Deutschland, den Flughafen Salzburg in dem vertraglich vereinbarten Rahmen so zu behandeln, als liege er auf deutschem Hoheitsgebiet. Sie hat daher insoweit die Normen des deutschen Luftrechts anzuwenden.“ Im Gesetz ist zudem unter Artikel 2 festgelegt: „Für die nach diesem Verträge von der Bundesrepublik Deutschland anzuwendenden deutschen Rechtsvorschriften gilt der Flughafen Salzburg als auf deutschem Hoheitsgebiet gelegen.“ In der Begründung zum Vertragsgesetz auf Bundestagsdrucksache 7/908 wird zu Artikel 2 erläutert:

„Um diesen Vorschriften in bezug auf den Flughafen Salzburg grundsätzlich Geltung zu verschaffen und ihn wie einen auf deutschem Hoheitsgebiet gelegenen Flughafen zu behandeln, sieht Satz 1 eine gesetzliche Fiktion vor. Sie erstreckt sich jedoch nicht nur auf das Luftverkehrsgesetz und seine Durchführungsvorschriften, sondern umfaßt auch die nach Artikel 8 des Vertrages anwendbaren sonstigen Rechtsvorschriften wie die des Gesetzes zum Schutz gegen Fluglärm.“

Der Staatsvertrag wurde 1967 konzipiert und 1974 – also vor nunmehr 36 Jahren – ratifiziert. Eine Anpassung des Vertrages in politischer und rechtlicher Hinsicht, insbesondere unter Berücksichtigung neuer Maßstäbe beim Schutz von Umwelt und Gesundheit sowie der technischen Entwicklung, scheint dringend geboten.

1. Hat die Bundesregierung seinerzeit der eingangs erwähnten Bitte des deutschen Bundesrates entsprochen, im Rahmen des Austausches der Ratifikationsurkunden gegenüber der Republik Österreich eine Erklärung abzugeben, die unter anderem die deutsche Haltung zur Geltungsdauer des Vertrages wesentlich davon abhängig macht, dass sich der Vertrag als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung bewährt?

Am 9. Januar 1974 erging das Gesetz zu dem mit der Republik Österreich am 19. Dezember 1967 unterzeichneten Vertrag über Auswirkungen der Anlage und des Betriebes des Flughafens Salzburg auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland (BGBl. I 1974, S. 13); der Vertrag ist am 17. Mai 1974 in Kraft getreten. Beim Austausch der Ratifikationsurkunden am 17. April 1974 gab der Vertreter der Bundesrepublik Deutschland eine Erklärung ab, in der der Schutzzweck des Vertrages unterstrichen und die Geltungsdauer des Vertrages von dessen Bewährung als Schutzinstrument maßgeblich abhängig gemacht wird.

2. Hat die Bundesregierung jemals im Sinne der Bitte des Bundesrates geprüft, ob sich der Vertrag zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung bewährt hat, und wenn ja, wann, und durch welche Instanz sowie unter Einbeziehung welcher Vertreter der betroffenen deutschen Bevölkerung, und wenn nein, wann wird die „Bewährung“ geprüft?

Auf Grund von Aktenvernichtung kann für die längere Vergangenheit nicht mehr nachvollzogen werden, ob und wann Überprüfungen im Sinne der Bitte des Bundesrates stattgefunden haben. Anfang 2006 hat die Stadt Freilassing das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie um Stellungnahme gebeten, ob durch eine Kündigung und Änderung des Staatsvertrages für Freilassing und die Nachbargemeinden auf deutschem Gebiet Verbesserungen im Hinblick auf den Fluglärm zu erwarten sind. Das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wurde hierüber informiert. Nach Einschätzung des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung wäre seinerzeit im Falle einer Kündigung oder Änderung des Staatsvertrages nicht mit grundsätzlichen Änderungen der An- und Abflugrouten oder Beschränkungen der Flugbewegungen zu rechnen gewesen. Entsprechendes wurde der Stadt Freilassing im März 2006 seitens des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie in Abstimmung mit dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mitgeteilt. Anfang 2010 wurde die Frage der Überarbeitung des Staatsvertrages nochmals durch das Bayerische Staatsministerium für Wirtschaft, Infrastruktur, Verkehr und Technologie unter Bezugnahme auf ein Schreiben des Schutzverbandes Rupertiwinkel an das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung herangetragen. Unabhängig davon hat das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mit der österreichischen Bundes-

regierung Gespräche aufgenommen, um die berechtigten Belange der vom Flugverkehr betroffenen deutschen Bevölkerung zu wahren. In diesem Rahmen wurden Arbeitsgruppen eingesetzt, die sich mit einem An- und Abflugverfahren und dessen Einführung am Flughafen Salzburg beschäftigen. Darüber hinaus behandeln die Gespräche weitere denkbare Möglichkeiten, um die Emissionen auf deutscher Seite zu verringern.

3. Nach welcher Zeitspanne und von welchem Gremium ist (gegebenenfalls wiederholt) zu prüfen, ob sich der Vertrag als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung bewährt hat, und welche Geltungsdauer des Vertrages wäre anzusetzen, wenn eine solche Prüfung nicht stattfindet?

Aus aktuellen Anlässen wird immer wieder eine Überprüfung stattfinden, ob sich der Vertrag als Instrument zum Schutz der betroffenen deutschen Bevölkerung bewährt hat. Der Vertrag ist auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er kann von jeder Vertragspartei jederzeit gekündigt werden. Der Vertrag tritt dann ein Jahr nach Eingang der Kündigung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft.

4. Folgt aus der Fiktion, der Flughafen Salzburg sei auf deutschem Boden gelegen, dass er somit auch allen gesetzlichen Regelungen und Vorschriften der Bundesrepublik Deutschland unterworfen ist, und sind daher Ausbaumaßnahmen, die zu einer Erweiterung der Kapazität und Erhöhung des Flugverkehrs führen, einem vollen Planfeststellungsverfahren nach deutschem Recht zu unterziehen?

Nein

5. Ist es vorgesehen, den veralteten Staatsvertrag den heutigen Gegebenheiten anzupassen, und wenn ja, wann?

Das weitere Vorgehen ist im Zusammenhang mit den derzeit laufenden Gesprächen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung und der österreichischen Bundesregierung festzulegen.

Im Übrigen wird auf die Antwort zu den Fragen 2 und 3 verwiesen.

