

223/2001

Stuttgart, den 10.10.2001

Grüne: Staatsvertrag mit der Schweiz schon nächstes Jahr überprüfen

MdL Boris Palmer: Auswirkungen von Terrorfolgen auf Flugverkehr und Swissair-Konkurs müssen einbezogen werden

Der verkehrspolitische Sprecher der Grünen im Landtag Boris Palmer hat in einem Schreiben an Bundesverkehrsminister Kurt Bodewig (SPD) vorgeschlagen, den Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweiz über die Flugbewegungen über deutschem Hoheitsgebiet im Zusammenhang mit dem Flughafen Zürich nicht zu unterschreiben, bevor nicht die Vereinbarung zur Überprüfung des Vertrages geändert wurde. Die bisherige Vereinbarung sieht vor, den Staatsvertrag nach 8 Jahren zu überprüfen hinsichtlich der Entwicklung des Flugverkehrs und der möglichen Veränderungen mit Auswirkungen auf die Zahl der Flugbewegungen. Der weltweite Einbruch der Flugbewegungen infolge der Ereignisse am 11. September sowie der Konkurs der schweizerischen Fluggesellschaft Swissair habe die Sachlage abrupt verändert. Angesichts dieser neuen Lage sei die im Vertrag festgelegte Obergrenze von 100.000 Anflügen nicht geeignet, auch für das deutsche Gebiet entlastend zu wirken. Da eine diesbezügliche Überprüfung des Vertrages jetzt nicht mehr möglich erscheint, solle diese bereits im Vertrag vorgesehene Überprüfung zeitlich deutlich vorgezogen werden.

Das Schreiben im Wortlaut:

„Sehr geehrter Herr Minister,

am 18. Oktober 2001 soll der Staatsvertrag zwischen der Bundesrepublik und der Schweiz über die Durchführung der Flugverkehrskontrolle über deutschem Hoheitsgebiet im Süden Baden-Württembergs und über die Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich auf deutsches Hoheitsgebiet unterzeichnet werden.

Zentraler Bestandteil des Vertrags ist die Begrenzung der Anzahl der Anflüge auf den Flughafen Zürich unterhalb der Flugfläche 100 auf 100 000 Flugbewegungen jährlich ab dem Jahr 2005. Bis zum Abschluss der Verhandlungen am 4. September gingen beide Vertragsparteien bei der Festlegung dieses Werts von einem deutlichen Wachstum der Flugbewegungen ab Zürich aus. Durch die Terrorangriffe in den USA und das Ende der Swissair ist seither eine völlig neue Situation entstanden.

Bereits der weltweite Einbruch bei den Passagierzahlen im Luftverkehr seit dem 11. September könnte Anlass zu einer Überprüfung bisheriger Annahmen sein. Allerdings ist bislang nicht absehbar, wie sich das Nachfrageverhalten langfristig verändern wird. Im Gegensatz dazu hat der Konkurs der Swissair mit Sicherheit langfristige Auswirkungen auf den Flughafen Zürich-Kloten: 60% der Starts und Landungen in Kloten waren Swissair-Flüge. Der Flughafen verdankte einen Teil seines Wachstums und seiner Bedeutung der HUB-Strategie und dem Ehrgeiz der Swissair. In Fachkreisen wird davon ausgegangen, dass sich nur 50-60% des Angebots der Swissair auf internationalen Routen halten lassen. Damit ist von einer deutlich veränderten Zukunftsperspektive des Flughafens Zürich auszugehen. Ein Indiz hierfür ist auch die Sperrung eines Kredits für den Ausbau des Flughafens durch die UBS.

Im Staatsvertrag wurde eine mögliche Veränderung der Sachlage durch den Artikel 18 berücksichtigt. Dort wird eine Überprüfung des Vertrags 8 Jahre nach der Unterzeichnung unter anderem an Hand des Kriteriums der Entwicklung des Luftverkehrs festgelegt. Zum Zeitpunkt der Fixierung dieser Regelung konnte von der nun abrupt eingetretenen Veränderung der Entwicklung nicht ausgegangen werden. Ich halte es daher für dringend geboten, den Vertrag auf Grund der veränderten Sachlage sofort eine Überprüfung im Sinne des Artikels 18 zu unterziehen.

Dies umso mehr, als die Bundesrepublik Deutschland bereits sehr weit gehende Zugeständnisse gemacht hat. Auf die ursprünglich anvisierten 80 000 Anflüge unterhalb Flugfläche 100 wurde ein Zuschlag von 20 000 Anflügen gewährt. Für eine sehr lange Übergangszeit von vier Jahren treten überhaupt keine quantitativen Beschränkungen in Kraft. Abflüge über deutsches Gebiet sind nicht Gegenstand des Vertrags, also dauerhaft nur durch technische Sicherheitsvorschriften begrenzt. Auch die Regelungen für das Nacht- und Sonntagsflugverbot bleiben hinter den deutschen Zielvorstellungen zurück.

In dieser Situation erscheint es gerechtfertigt, die Verteilung der Lasten zwischen Deutschland und der Schweiz neu auszutarieren. Sollte der Flugbetrieb in Zürich deutlich hinter den prognostizierten Wachstumszahlen zurückbleiben, muss sich dies auch entlastend auf deutsches Gebiet auswirken. Die Festlegung der absoluten Obergrenze von 100 00 Anflügen kann das gerade nicht gewährleisten. Wünschenswert wäre eine entsprechende Überprüfung des Vertrags noch vor der geplanten Unterzeichnung. Da dies aus zeitlichen Gründen nicht mehr möglich sein dürfte, bedarf es unbedingt einer Vereinbarung zu Überprüfung des Vertrags schon im nächsten Jahr. Ohne eine solche Vereinbarung darf der Vertrag nicht unterzeichnet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Boris Palmer MdL

verkehrspolitischer Sprecher“