

## Pressemitteilung

Im Landtag von  
Baden-Württemberg

Die **Grünen** Bündnis<sup>90</sup>

Konrad-Adenauer-Str. 12  
70173 Stuttgart

Tel: 0711-2063-678/687/683  
Fax: 0711-2063-660  
wolfgang.schmitt@gruene.landtag-  
bw.de  
<http://gruene.landtag-bw.de>

Stuttgart, den 02.08.2002

### **Politische Konsequenzen aus dem Flugzeugabsturz am Bodensee**

Pressegespräch mit MdL Boris Palmer, verkehrspolitischer Sprecher  
am 02.08.2002 in Stuttgart

#### **Die politische Situation nach dem Flugzeugabsturz**

Der Flugzeugabsturz am Bodensee hat die Diskussion über den Flugverkehrsvertrag zwischen der Schweiz und Deutschland stark zugespitzt. Die Gegner des Luftverkehrsabkommens auf deutscher Seite sehen sich durch das tragische Unglück in ihrer Position bestärkt. Der Bundesrat lehnte den Staatsvertrag am 12. Juli auf Initiative Baden-Württembergs mit einem Verweis auf das Unglück und den Stimmen der CDU-regierten Länder ab.

Nachgewiesen ist mittlerweile, dass die Schweizer Flugsicherung Skyguide einen wesentlichen Teil der Verantwortung für die Kollision in der Luft trägt. Eine Verkettung technischer und organisatorischer Mängel bei Skyguide brachte die Flugzeuge in eine vermeidbare Gefahrensituation und letztlich zum Absturz.

Die Kritik am Flugverkehrsvertrag greift diese Defizite der schweizerischen Flugsicherung auf. Die im Vertrag vorgesehene Übertragung der Luftraumkontrolle in der südlichen Hälfte Baden-Württembergs müsse verhindert werden. Implizit lautet das Argument, eine Übertragung der Flugsicherung an die Schweiz lasse Gefahren für die deutsche Bevölkerung befürchten. Explizit wird auf die Verfassung verwiesen, die eine Übertragung der Flugsicherung an einen anderen Staat verbiete.

Das erste Argument ist sicher von hoher emotionaler Durchschlagskraft. Das zweite wird mittlerweile durch ein Rechtsgutachten für den Landkreis Waldshut gestützt. Auch der

Konstanzer Oberbürgermeister Horst Frank hat sich mittlerweile mit der Forderung an Bundesverkehrsminister Bodewig gewandt, die Flugsicherung wieder an deutsche Institutionen zu übertragen.

### **Den Absturz nicht instrumentalisieren**

Die Grünen im Landtag von Baden-Württemberg widerstehen der Versuchung, die Bevölkerung am Hochrhein mit populistischen Forderungen in einen Konflikt mit der Schweiz zu treiben oder das Flugzeugunglück im politischen Streit um den Staatsvertrag zu instrumentalisieren.

Deshalb halten wir fest: Es gibt keinen Zusammenhang zwischen dem tragischen Absturz und dem Flugverkehrs-Staatsvertrag. Die schweizerische Flugsicherung kontrolliert den Luftraum am Bodensee bereits seit 40 Jahren. In dieser Zeit ist es nie zu einem solch tragischen Ereignis gekommen. Sollte die Übertragung der Flugsicherung an die Schweiz verfassungswidrig sein, hätte dies seit langem beanstandet werden können. Die Kritik an der privaten Rechtsform der Skyguide relativiert sich stark durch die Tatsache, dass auch die deutsche Flugsicherung DFS in dieser Rechtsform organisiert ist.

Eine vollständige Rückübertragung der Flugsicherung über deutschem Hoheitsgebiet auf deutsche Institutionen bringt erhebliche Probleme mit sich und ist keinesfalls geeignet, die Sicherheit zu erhöhen. Für Anflüge auf den Flughafen Zürich würde dies bedeuten, dass die Übergabe eines Flugzeugs von der deutschen Flugsicherung an Skyguide erst drei bis vier Minuten vor der Landung erfolgen könnte.

### **Kompromisse suchen und tragen**

Auch wenn die Debatte sich derzeit vordergründig auf die Übertragung der Flugsicherung zuspitzt, geht es doch im Kern um die Regelungen der Überflüge deutschen Gebiets für den Betrieb des Züricher Flughafens. Wir wissen, dass die Belastungen durch Fluglärm am Hochrhein seit vielen Jahren unerträglich hoch und unfair verteilt sind. Wir wissen aber auch, dass die baden-württembergische CDU dagegen rein gar nichts unternommen hat, so lange sie den Bundesverkehrsminister stellte.

Sozialdemokraten und Grüne haben auf beiden Seiten der Grenze den Kompromiss gesucht und getragen. Auf beiden Seiten haben zugleich Konservative populistisch die Ablehnung betrieben. Der Vertrag kann von deutscher Seite nicht so schlecht verhandelt worden sein,

wenn die Schweizer ihn als Zumutung ablehnen. In der Tat greift seit letztem Herbst ein deutlich verbesserter Schutz der Nachtruhe. Nach einer bedauerlich langen Übergangszeit wird die Zahl der niedrigen Flugbewegungen über deutschem Gebiet ab 2005 um fast 40% reduziert. Wir stehen zu diesem Verhandlungsergebnis.

### **Sicherheit erhöhen**

Voraussetzung für die weitere Abwicklung des Züricher Flugverkehrs über deutschem Gebiet ist allerdings das vollständige Ausräumen aller angemeldeten Bedenken über eventuelle sicherheitsrelevante Defizite bei Skyguide. Denn die von niemandem erwartete oder ernsthaft befürchtete Kollision in der Luft und das Eingeständnis von Fehlern durch die Schweiz verleihen der Forderung nach direktem Zugriff der deutschen Seite auf die Flugsicherung deutschen Luftraums erheblichen Nachdruck und zusätzliche Legitimität.

Mittelfristig müssen angesichts des dichten Flugverkehrs über Europa die bislang nationalstaatlich organisierten Flugsicherungssysteme in eine einheitliche europäische Flugsicherung überführt werden.

Als schnell umsetzbare Konsequenz aus dem Unglück regen wir die Schaffung einer gemeinsamen Institution zur Kontrolle des Luftraums in der Nordschweiz und dem südlichen Baden-Württemberg an. Dies hätte drei große Vorzüge. Erstens würde das gefahrenträchtige Schnittstellen-Problem bei der Überwachung von Landeanflügen vermieden, das bei einer Rückübertragung der Flugsicherung über deutschem Gebiet auf eine rein deutsche Institution entstände. Zweitens erhielte der Staatsvertrag mit dieser Modifikation auf deutscher Seite eine neue Chance. Denn die Bedenken, die Schweizer könnten die Regelungen im Betrieb unterlaufen wären damit ausgeräumt. Drittens wäre die Übertragung der Luftraumkontrolle an eine solche Institution auch nach Auffassung des Gutachters des Landkreises Waldshut mit der Verfassung vereinbar, da die Verfassung eine Übertragung auf zwischenstaatliche Institutionen zweifelsfrei zulässt.

Eine Ratifizierung des Staatsvertrags ohne diese Modifikation und gegen das Votum des deutschen Bundesrats wie auch des schweizerischen Parlaments halten wir nicht mehr für sinnvoll. Sollten der schweizerische Ständerat sowie der Nationalrat entgegen allen Erwartungen den Vertrag doch noch annehmen, müsste in der nächsten Legislaturperiode des Bundestags ein neues Gesetzgebungsverfahren auf den Weg gebracht werden.

Den Bundesverkehrsminister fordern wir in der jetzigen Situation auf, unverzüglich eine einseitige Rechtsverordnung mit folgendem Inhalt zu erlassen:

- Reduzierung der Flugbewegungen über deutschem Gebiet auf deutlich unter 80 000 im Jahr
- Nachtflugbeschränkung zwischen 21 und 7 Uhr
- Wochenendflugbeschränkung zwischen Freitag 21 Uhr und Montag 7 Uhr
- Flugbeschränkung an deutschen Feiertagen zusätzlich auch zwischen 7 und 21 Uhr
- Nutzung der Warteräume über deutschem Gebiet nur in begründeten Ausnahmefällen, z.B. wenn eine Warteraumnutzung in der Schweiz nicht möglich ist,
- Anhebung der Flughöhe im Warteraum RILAX über dem Schwarzwald auf deutlich über 3000 Meter über N.N. und
- Offenlegung der Messdaten und der Anzahl der Flugbewegungen

Dabei kann bis zur Umsetzung einer gemeinsamen Institution zur Kontrolle des Luftraums die Flugsicherung zunächst bei Skyguide verbleiben.

### **Gleiches Recht für alle**

Die Kritik der Landesregierung am Flugverkehrsvertrag weisen wir als unglaubwürdig zurück. Im Gebiet der eigenen deutschen Flughäfen verweigert das Land den Anwohnern gerade den Schutz vor Lärm und Abgasen, den sie am Hochrhein vehement einfordert.

So beschränken sich die Nachtflugbeschränkungen beim Flughafen Stuttgart auf ein wesentlich engeres Zeitfenster von 23.30 Uhr bis 6 Uhr an allen Wochentagen (gegenüber 22 – 6 Uhr, am Wochenende sogar 20 – 9 Uhr im Flugvertrag für die Anwohner am Hochrhein).

Die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Stuttgart liegt derzeit bei rund 150.000 Flugbewegungen/Jahr und ist nach oben nicht beschränkt.

Im vergangenen Jahr hat auch die baden-württembergische Landesregierung zusammen mit anderen Landesregierungen und Bundesressorts das vom grünen Bundesumweltminister Trittin vorgelegte neue Fluglärmgesetz verhindert. Neben bundesweit einheitlichen Nachtflugbeschränkungen von 22 bis 6 Uhr sah das Gesetz unter anderem deutlich ausgeweitete Lärmschutzmaßnahmen vor.

An dieser Stelle hätte sich die baden-württembergische Landesregierung für die von Fluglärm geplagte Bevölkerung einsetzen können – und zwar nicht nur nach dem Sankt-Florians-Prinzip wie im Fall Zürich. Zu hören war von ihr jedoch nichts.