

Die Luftfahrtpolitische Situation mit Deutschland

Das Verhältnis zu Deutschland wurde in den letzten Jahren im Bereich der Luftfahrt durch die Diskussionen um die Anflüge auf den Flughafen Zürich über süddeutsches Gebiet geprägt. Nach dem Scheitern des Staatsvertrages hatte Deutschland eine Verordnung erlassen, welche die Benutzung des süddeutschen Luftraumes einseitig einschränkt. Zur Regelung der Delegation der Flugsicherung in Süddeutschland an die Schweizer Skyguide sind seit längerem Gespräche über eine vertragliche Regelung im Gang.

Nachdem die Eidg. Räte im Frühjahr 2003 den Luftverkehrsstaatsvertrag abgelehnt hatten, setzte Deutschland einseitig eine Verordnung in Kraft, welche gegenüber dem Vertragstext verschärfte Bestimmungen erhielt. Seit 17. April 2003 gilt eine Nachtflugsperrung über süddeutschem Gebiet für Anflüge auf den Flughafen Zürich an Wochentagen von 21.00 bis 07.00 Uhr, an Wochenenden und Feiertagen von 20.00 bis 09.00 Uhr. Eine für Juli 2003 angekündigte Verschärfung der Ausnahmeregelung, die für den Flughafen massive Betriebseinschränkungen gehabt hätte, konnte Bundesrat Moritz Leuenberger quasi in letzter Minute verhindern, indem er vom deutschen Verkehrsminister Manfred Stolpe im Rahmen eines Protokolls die Zusage zu einer Etappierung der Massnahmen erwirkte.

Als Folge der deutschen Massnahmen mussten in Zürich zuerst vermehrt Ostanflüge durch- und im Herbst 2003 Südanflüge eingeführt werden. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) wird demnächst über das vorläufige Betriebsreglement für den Flughafen Zürich entscheiden. Das Reglement fasst die provisorischen Änderungen der letzten Jahre zusammen, die primär aufgrund der deutschen Massnahmen erforderlich geworden waren.

Ein definitives Betriebsreglement für den Flughafen Zürich kann erst erlassen werden, wenn das Sachplanungsverfahren (Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, SIL) abgeschlossen ist. Der entsprechende Koordinationsprozess soll dazu bis Ende 2007 die Grundlagen liefern. Der Bund hat den SIL-Koordinationsprozess im vergangenen November wieder angestossen, nachdem das Mediationsverfahren nicht zustande gekommen war, das unter Einbezug möglichst breiter Kreise die Grundlagen für das künftige Betriebskonzept am Flughafen Zürich hätte erbringen sollen.

Die deutsche Verordnung focht der Bundesrat kurz nach deren Erlass bei der EU-Kommission als diskriminierend an, die Beschwerde wurde jedoch im Dezember 2003 abgewiesen. Gegen den Entscheid legte die Landesregierung beim Europäischen Gerichtshof eine Nichtigkeitsklage ein, wo der Fall derzeit noch hängig ist.

Da mit dem Staatsvertrag auch eine zwischenstaatliche Festschreibung der Delegation der Flugsicherung im süddeutschen Raum an das Schweizer Unternehmen Skyguide gescheitert war, musste hierfür eine neue Lösung gesucht werden. Skyguide führt seit Jahrzehnten Flugsicherungsdienste nicht nur in der Schweiz, sondern auch in einem Teil Süddeutschlands durch. Auf Fachebene haben seit Sommer 2003 verschiedentlich Gespräche stattgefunden. Die Schweizer Seite ist bestrebt, möglichst rasch einen Vertrag mit Deutschland über die Delegation der Flugsicherung abzuschliessen, der unter anderem auch die Entschädigung an Skyguide

für die geleisteten Dienste regelt. Bis anhin erbringt Skyguide die Flugsicherung kostenlos. Dadurch entgehen ihr jährlich Gebühreneinnahmen in Millionenhöhe.

Bern, 22. März 2005

UVEK Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie, Kommunikation
Presse- und Informationsdienst