

## Die rechtliche Situation der Schweiz im Vorgehen gegen die deutsche Verordnung

# Retorsionsmassnahmen lösen keine Probleme

Nach dem Scheitern des Luftverkehr-Staatsvertrags hat Deutschland wie angekündigt schärfere Massnahmen ergriffen und den Anflug auf Zürich in einer Verordnung geregelt. Seit 17. April 2003 gilt eine Nachtflugsperrung für Anflüge durch süd-deutschen Luftraum an Wochentagen von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr, an Wochenenden von 20.00 Uhr bis 09.00 Uhr. Zudem wird auf 10. Juli eine strengere Ausnahmeregelung in Kraft treten, welche den Betrieb des Flughafens stark zu beeinträchtigen droht.

### Verordnung muss eingehalten werden

Die Schweiz muss die deutsche Verordnung einhalten, solange nicht politisch eine andere Lösung gefunden werden kann oder eine zuständige Instanz entschieden hat, dass sie nicht mehr anwendbar sei. Einer allfälligen Anweisung der Schweiz, die deutschen Regelungen nicht zu befolgen, würden die Fluggesellschaften kaum nachkommen, müssten doch die Piloten mit strafrechtlichen Konsequenzen Deutschlands rechnen. Hinzu kommt, dass in einem solchen Fall Deutschland die derzeit von der schweizerischen Skyguide in Süddeutschland ausgeübte Flugsicherung und damit die Führung der Verkehrsströme zum und vom Flughafen Zürich wohl rasch der Deutschen Flugsicherung übergeben würde. Diesen Schritt hatte Deutschland im Falle einer Ablehnung des Staatsvertrages in Aussicht gestellt.

Retorsionsmassnahmen tragen in den Beziehungen zwischen zwei befreundeten Ländern erfahrungsgemäss nicht zu einer Lösung von Problemen bei. Im Gegenteil: Sie führen zu einer Verhärtung der Fronten und zu einer Eskalation, die weit über die unmittelbar betroffenen Bereiche hinaus reicht. Mit einer Verweigerung der Durchfahrt für deutsche Lastwagen würde das Landverkehrsabkommen mit der EU verletzt, das an die anderen sechs Abkommen gekoppelt ist. Aus diesen Verträgen zieht die Schweiz grosse Vorteile, gerade im Bereich des Luftverkehrs, aber auch für die Finanzierung der grossen Infrastrukturprojekte der Bahn durch die LSVA. Die der EU gewährten Rechte bilden das Gegenstück für diese Vorteile und können nicht aufgehoben werden, um Druck

auf die Lösung anderer Probleme zu machen. Zudem sind ja die Schweizer Lastwagen auch darauf angewiesen, ohne Behinderungen durch Deutschland fahren zu können. Leidtragende wäre am Schluss die gesamte Schweizer Wirtschaft. Besonders hart treffen würde es aber die kleinen und mittleren Unternehmen, die über keinen eigenen Produktionsstandort beim wichtigsten Handelspartner der Schweiz verfügen.

### Bund geht vor die EU-Kommission

Der Bundesrat hat am 9. Mai entschieden, wegen der deutschen Verordnung die EU-Kommission anzurufen. Gemäss dem bilateralen Luftverkehrsabkommen zwischen der Schweiz und der EU steht dem Bund das Recht zu, die Kommission zu einer Prüfung aufzufordern, ob eine Verletzung von EU-Recht vorliegt. Von einem Gang zum Rat der Internationalen Zivilluftfahrtsorganisation (ICAO) wegen Verletzung der Transitrechte hat der Bund vorerst abgesehen. Der Rat der ICAO ist als politisches Organ ungeeignet, rasch ein klares Urteil zu erwirken. Eine Klage beim Verwaltungsgericht Mannheim ist nach Auffassung des Bundesrates vorab Sache von Privaten, namentlich von Swiss und des Flughafens Zürich. Laut Expertenmeinungen bestehen zudem grosse Unsicherheiten, ob die Eidgenossenschaft überhaupt klageberechtigt wäre vor einem deutschen Gericht.

### Wenn alle Stricke reissen

Bleiben alle rechtlichen und politischen Bemühungen bis am 10. Juli erfolglos, werden zu den Sperrzeiten gewisse Landungen in Zürich unmöglich. Je nach Wetterverhältnissen könnten im ungünstigsten Fall an Wochenenden rund 100 Landungen betroffen sein.

Die Folgen wären gravierend und für Swiss gar existenzbedrohend. Auch der Flughafen Zürich hätte grosse unmittelbare Verluste hinzunehmen, wobei vor allem die Folgen für den Ruf als qualitativ hochwertige Luftverkehrsdrehscheibe katastrophal sein dürften.