

## Antwort der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Harald Ebner, Matthias Gastel,  
Stephan Kühn (Dresden), weiterer Abgeordneter und der Fraktion  
BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN  
– Drucksache 18/4989 –**

### **Rolle des Bundes bei der Verringerung des Fluglärms über Südbaden**

#### Vorbemerkung der Fragesteller

Seit vielen Jahren klagt die Bevölkerung in Südbaden über eine vom Flughafen Zürich ausgehende hohe Fluglärmbelastung.

Am 4. September 2012 hat die Bundesregierung noch unter dem damaligen Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Dr. Peter Ramsauer, einen Staatsvertrag mit der Schweiz, der Regeln zur Flugbelastung vorsah und den langjährigen Fluglärmstreit zwischen Deutschland und der Schweiz beenden sollte, unterzeichnet. Die Schweiz hat diesen Vertrag – anders als Deutschland – bereits am 7. Juni 2013 ratifiziert. Die Landesregierung Baden-Württemberg sowie die Region Südbaden haben erhebliche Einwendungen gegen diesen Staatsvertrag erhoben. Zusagen des damaligen Bundesverkehrsministers Dr. Peter Ramsauer, diese Einwendungen aufzugreifen und in Nachverhandlungen mit der Schweiz einzutreten, hat die Bundesregierung bislang nicht aufgegriffen. Im Jahr 2013 hat sie verlautbart, bevor solche politischen Gespräche mit der Schweiz geführt werden, müssten zunächst die Ergebnisse der Fachgespräche der Flugsicherungsorganisationen zur Konkretisierung von Flugverfahren auf der Basis des Staatsvertrags abgewartet werden. Das Ergebnis dieser Fachgespräche ist bis heute nicht bekannt. Es ist auch unklar, wie die Bundesregierung mit dem Staatsvertrag aus dem Jahr 2012 und den Forderungen aus Baden-Württemberg dazu umzugehen gedenkt.

Im Jahr 2014 hat die Schweiz beim Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung die deutsche Zustimmung für ein neues Ostanflugkonzept auf den Flughafen Zürich beantragt. Die Region Südbaden befürchtet, dass die Umsetzung dieses Konzepts eine weitere Zunahme des Fluglärms nach sich ziehen würde und lehnt deshalb eine deutsche Zustimmung dazu ab.

Im Rahmen bilateraler Gespräche von Mitgliedern des Verkehrsausschusses des Deutschen Bundestages mit Vertreterinnen und Vertretern der Flughafen Zürich AG und des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) im Zuge einer Delegationsreise des Verkehrsausschusses in die Schweiz im April 2015 machten die Abgeordneten deutlich, dass man von deutscher Seite auf ein Verhandlungssuchen

warte. Seitens der Schweiz wurde Verhandlungsbereitschaft signalisiert. Dies wirft in besonderer Weise Fragen nach der Rolle der Bundesregierung und deren Engagement zur Verringerung des Fluglärms in Südbaden auf.

1. Trifft es nach Auffassung der Bundesregierung zu, dass Südbaden unverhältnismäßig stark durch Fluglärm belastet wird, der insbesondere von Anflügen auf den Flughafen Zürich über deutschem Staatsgebiet ausgeht?

Die Bewertung einer „Unverhältnismäßigkeit“ hängt vom Maßstab ab.

2. Was hat die Bundesregierung seit Beginn der 18. Wahlperiode unternommen, um die Fluglärmbelastung in Südbaden zu reduzieren?
3. Welche Gespräche führte die jetzige Bundesregierung mit Vertretern der Schweiz über das weitere Vorgehen in der Fluglärmproblematik und über den von deutscher Seite nicht ratifizierten Staatsvertrag, und mit welchem Ergebnis?

Die Fragen 2 und 3 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Ein erstes Gespräch mit der Schweiz fand am 22. April 2013 unter Beteiligung der regionalen Vertreter der betroffenen Region statt. Dabei wurde vereinbart, folgende Punkte zu klären: Verlauf der Flugrouten, Flughöhen, Anzahl der Nordanflüge und den Grenzabstand bei gekurvten Anflügen über die Schweiz auf die Pisten 14 und 16. Dazu sollten die DFS Deutsche Flugsicherung GmbH und die schweizerische Flugsicherung Skyguide mögliche Flugverfahren konkretisieren. Die Ergebnisse werden derzeit noch ausgewertet. Nach der Auswertung wird ein Termin mit der Schweiz vereinbart werden.

Das Vorgehen in der Fluglärmproblematik war wiederholt Gegenstand von Gesprächen mit Vertretern der Schweiz, u. a. beim Besuch des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, am 28. Januar 2015 in Bern.

4. Welche Strategie verfolgt die Bundesregierung, um die Fluglärmbelastung in Südbaden zu reduzieren?

Ziel ist die vollumfängliche Berücksichtigung der Interessen der betroffenen Region, welche grundlegend in der „Stuttgarter Erklärung“ niedergelegt sind.

5. Beabsichtigt die Bundesregierung, dem Deutschen Bundestag den Vertrag vom 4. September 2012 zwischen der Bundesrepublik Deutschland und der Schweizerischen Eidgenossenschaft über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland zur Ratifizierung vorzulegen?

Wenn ja, wann?

Eine Vorlage zur Ratifikation ohne ergänzende, rechtlich verbindlich festgelegte Regelungen mit der Schweiz über strittige Punkte aus dem Staatsvertrag wird nicht erfolgen.

6. Inwieweit teilt die Bundesregierung die von der Landesregierung Baden-Württemberg und aus der Region Südbaden vorgetragenen Einwendungen gegen diesen Staatsvertrag, und wie gedenkt sie, mit diesen Einwendungen umzugehen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

7. Wann beabsichtigt die Bundesregierung, mit der Schweiz Nachverhandlungen zu diesem Staatsvertrag aufzunehmen, um die aus Baden-Württemberg vorgetragenen Bedenken durch Änderungen des Vertrags oder auf andere Weise auszuräumen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

8. Wird die Bundesregierung die Landesregierung Baden-Württemberg und die Region Südbaden an möglichen Nachverhandlungen zum Staatsvertrag mit der Schweiz beteiligen, und wenn nein, warum nicht?

Die Bundesregierung wird die Landesregierung von Baden-Württemberg und Vertreter der Region weiterhin am Prozess beteiligen, wie dies bereits bei den Staatsvertragsverhandlungen und dem ersten Gespräch am 22. April 2013 erfolgt ist.

9. Wird sich die Bundesregierung im Zuge möglicher Nachverhandlungen für eine feste Anzahl von Überflügen über deutschem Gebiet im Sinne der Stuttgarter Erklärung (maximal 80 000 Abflüge pro Jahr) einsetzen, und welche rechtlichen Möglichkeiten sieht sie, die Anzahl der Überflüge auch ohne Staatsvertrag zu begrenzen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

10. Welche rechtlichen Spielräume zur Beschränkung der An- und Abflüge auf den Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet sieht die Bundesregierung auf der Grundlage des Urteils des Europäischen Gerichtshofs vom 7. März 2013?

Mit seiner Entscheidung vom 7. März 2013 bestätigte der Europäische Gerichtshof (EuGH), dass die deutschen Nachtflugverbote und -beschränkungen für Anflüge zum Schweizer Flughafen Zürich rechtmäßig sind.

11. Trifft es nach Einschätzung der Bundesregierung zu, dass sich die schweizer Seite mit dem Status quo arrangiert hat und auch die Bundesregierung unter diesen Bedingungen keine einseitige Verschärfung der derzeit gültigen Durchführungsverordnung (DVO) zur Luftverkehrsverordnung (LuftVO) plant?

Hierzu kann die Bundesregierung keine Einschätzung abgeben.

12. Inwieweit ist die Bundesregierung im Falle des Scheiterns von Nachverhandlungen mit der Schweiz bereit, die deutschen Flugbeschränkungen in der 220. DVO zur LuftVO zum besseren Schutz vor Fluglärm in Südbaden zu verschärfen?

Es wird auf die Antwort zu Frage 4 verwiesen.

13. Wie ist der Stand der seit dem Jahr 2013 unter Ausschluss der Öffentlichkeit geführten Fachgespräche der Flugsicherungsorganisationen in Deutschland und der Schweiz zur Konkretisierung von möglichen Flugverfahren auf der Basis des Staatsvertrags?

Es wird auf die Antwort zu Frage 3 verwiesen.

14. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung unter dem Aspekt der Fluglärmbelastung in Südbaden aus dem Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung vorliegenden Antrag der Schweiz (Betriebsreglementsänderung 2014) zur Änderung der 220. DVO zur LuftVO, mit dem das sogenannte Ostanflugkonzept auf den Flughafen Zürich umgesetzt werden soll?
15. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass im Falle einer Umsetzung des Ostanflugkonzepts die Zahl der Anflüge und damit einhergehend die Fluglärmbelastung über Südbaden noch weiter zunehmen wird?

Die Fragen 14 und 15 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Das Bundesaufsichtsamt führt eine fachliche Bewertung des Antrages durch. Das Umweltbundesamt wird im Rahmen der sogenannten Benehmensregelung des § 32 Absatz 4c des Luftverkehrsgesetzes beteiligt. Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur lässt sich regelmäßig über den Bearbeitungsstand informieren.

16. Inwieweit besteht zum gegenwärtigen Zeitpunkt Klarheit über die künftigen Flugrouten (ab dem Jahr 2020) über deutschem Gebiet?

Über konkrete Flugrouten ab dem Jahr 2020 besteht noch keine Klarheit, da sie u. a. vom gemeinsam und rechtlich verbindlichen Verständnis der im Nachgang zur Unterzeichnung des Staatsvertrages aufgetretenen offenen Punkte abhängen.

17. Bis wann wird nach Kenntnis der Bundesregierung das Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung über den Schweizer Antrag zum Ostanflugkonzept entscheiden?

Es wird auf die Antwort zu Frage 14 verwiesen.

18. Welche Konsequenzen und Veranlassungen hat der Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt nach seinem Besuch am 6. März 2015 in Waldshut und seiner Zusage, die Interessen Südbadens vollumfänglich wahrzunehmen (Badische Zeitung vom 19. Januar 2015 „Bürgerdialog mit Minister“), gezogen?

Der Bundesminister für Verkehr und digitale Infrastruktur, Alexander Dobrindt, wird keine Vorlage zur Einleitung des nationalen Gesetzgebungsverfahrens ohne ergänzende, rechtlich verbindlich festgelegte Regelungen zur Sicherstellung der Interessen Südbadens vorlegen. Im Übrigen wird auf oben erfolgte Ausführungen hierzu verwiesen.