

Dr. Bernhard Wütz
Landrat a. D.

Zelgweg 23
D 79761 Waldshut-Tiengen
Email: bernh.wuetz@gmail.com
20.08.2012

Pressemitteilung zum Staatsvertrag Flughafen Zürich

Landrat a.D. Dr. Bernhard Wütz warnt:

Staatsvertrag liefert unumkehrbar und ohne Bürgerbeteiligung auf dem Silbertablett einen weit überproportionalen deutschen Anteil für den Ausbau des Flughafens Zürich zum Großflughafen mit Nordausrichtung

Keine zeitliche oder zahlenmäßige Begrenzung , kein Nachtflugverbot für den Flughafen Zürich im Staatsvertrag

Absenkung der Mindestabflughöhe nach Deutschland um 900 m und der Mindestanflughöhe in die Schweiz um 1.200 m über deutschem Gebiet sowie An- und Abflüge rund um die Uhr als deutscher Beitrag bis mindestens 31.12.2030 zementiert.

International bedeutende Tourismus- und Erholungslandschaft Südschwarzwald und Bodensee massiv durch weitgehende Nordausrichtung des Flughafens betroffen

Appell an Politik. Keine Zustimmung zum Zustimmungsgesetz

Rechtsschutz schwierig, aber ggf. letzte Möglichkeit, um Schaden abzuwenden

„Nach generalstabsmäßiger Vorbereitung, nach einer Geheimverhandlung sowie der Erklärung, an dem Text des Staatsvertrags sei nichts mehr zu ändern, sind bis auf die Zustimmung der Parlamente **alle auf deutscher Seite erforderlichen Voraussetzungen zum Ausbau des Züricher Flughafens zu einem Großflughafen mit Flugverkehr rund um die Uhr und mit Nordausrichtung geschaffen. Sie sind praktisch auf Dauer unumkehrbar zementiert – dies zum Schaden für die international bedeutende Tourismus- und Erholungs- und Naturregion Südschwarzwald und auch Bodensee.** Die Erklärungen, die Bundesverkehrsminister Dr. Ramsauer zu einem angeblich guten Kompromiss bei der Verteilung des Lärms zwischen Deutschland und der Schweiz abgegeben hat, täuschen über den Kern des Staatsvertrags hinweg. Uns Bürgern bleibt jede Art der Beteiligung versagt.“ Das Land Baden-Württemberg unterstütze – jedenfalls bisher - im Widerspruch zu seinem Einsatz für mehr Bürgerrechte und zu seiner Pflicht, seine bedeutendsten Tourismusregionen zu schützen, dieses Vorgehen.

Dies erklärte Landrat a.D. Dr. Bernhard Wütz „als mündiger Bürger ohne Amt“ gegenüber den Medien und legte eine 24 Seiten lange detaillierte Stellungnahme zum Staatsvertrag betr. Flughafen Zürich vor. Sie ist im Internet unter www.fluglaerm-zuerich.de abrufbar. Wütz war von 1980 bis 2006 als Landrat des Landkreises Waldshut intensiv mit Fragen des Flughafens Zürich befasst und hatte den Landkreis Waldshut im Verfahren um die Zulässigkeit des

Schutzes durch die geltende 220. DVO vertreten. In diesem Verfahren hatte das Bundesverwaltungsgericht am 04.05.2005 für die international bedeutsame Tourismus – , Natur- und Erholungsregion Südschwarzwald ausdrücklich einen besonderen Schutz gegen Fluglärm durch den nur wenige km von der Grenze entfernten Flughafen Zürich für rechtlich zulässig erklärt, auch wenn der Fluglärm „die Schwelle zur Unzumutbarkeit nicht überschreitet.“

Die Stellungnahme vergleicht den gegenwärtigen Schutz der deutschen Seite durch die sog. 220. DVO mit dem künftigen Schutzniveau nach dem Staatsvertrag. Die Stuttgarter Erklärung mit dem Ziel der Verminderung der Flugbewegungen über Deutschland sei von maßgebenden Politikern aller Parteien unterstützt, der Staatsvertrag aber dann zum genau entgegengesetzten Zweck – zu einer theoretisch unbegrenzten Zulassung der Zahl der An- und Abflüge über deutschem Gebiet genutzt worden. Der Staatsvertrag biete dem Flughafen Zürich eine klare Nordausrichtung mit An- und Abflugmöglichkeiten über deutschem Gebiet ohne zeitliche oder zahlenmäßige Begrenzung an.

„Das dafür gewählte Instrument ist die **Senkung der so genannten „Flugflächen“** – ein technischer Begriff, der für die Bevölkerung schwer zugänglich ist.“ Durch Senkung der Mindestflugflächen über deutschem Gebiet bei den Abflügen um 900 m rund um die Uhr und bei den Anflügen während der Schutzzeiten um 1.200 m – übernimmt Deutschland einen enormen zusätzlichen Teil der mit einer steigenden Zahl von An- und Abflügen verbundenen Lasten.“ Abflüge, die bisher die deutsche Seite außer im unmittelbaren Grenzbereich nicht belastet hätten, hätten die 10 fache Belastung wie Anflüge. Eine Senkung der Flughöhe um 900 m führe zum 8 fachen Lärm, eine Senkung um 1.200 m verursache den 16 fachen Lärm. An- und Abflüge belasten die Schweiz nur in der allerletzten bzw. allerersten Phase. Bei Anflügen auf die Ost-West-Piste während der Schutzzeiten ermögliche die Absenkung der Flugflächen durch deren Staffelung eine Kapazitätserweiterung des Flughafens; dieselbe Wirkung habe die Absenkung der Einflughöhe bei Abflügen und der im Staatsvertrag geradezu geforderte Aus- bzw. Umbau des Pistensystems, für den keine weitere deutsche Zustimmung mehr erforderlich sei.

Der Staatsvertrag zementiere die gesenkten Mindestflugflächen mindestens bis 31.12.2030; das für ihre Regelung zuständige Luftfahrtbundesamt dürfe sie solange nicht anheben, auch wenn die Folgen zu einer großen Belastung führen würden

Zwar gebe es nach wie vor in den Abendstunden erweiterte, am Morgen reduzierte Schutzzeiten für Anflüge auf die nach Norden ausgerichteten beiden Pisten 14 und 16. Die Ausweitung der Kapazität des Flughafens werde aber auch dort zu massiven Mehrbelastungen während der offenen Zeiten führen, die allein der Schweiz überlassene Einführung von Anflügen auf die - nach Norden ausgerichteten - Pisten 14 und 16 über die Kantone Aargau und Schaffhausen hart an der Grenze entlang rund um die Uhr würden neue Belastungen bringen.

Eine Steigerung der Kapazität des Flughafens sei auch dadurch zu erwarten, dass die Schweiz sich jedenfalls bisher nicht an der am 01.01.2013 in Kraft tretenden EU-Richtlinie zum Emissionshandel beteilige. Luftverkehrsunternehmen aus Nicht-EU-Staaten sparen die im Interesse des Umweltschutzes entstehenden Kosten, wenn sie den Flughafen Zürich benutzen. Die USA, China und Asien hätten diesen Emissionshandel scharf kritisiert.

Wütz hatte bereits Ende Juli 2012 Kritik daran geübt, dass der Staatsvertrag im Gegensatz zur Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in seiner Entscheidung vom 4. April 2012 zum Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt zum Schutz der Gesundheit der Anwohner kein Nachtflugverbot in der Kernzeit der Nacht (23.00 – 5.00 Uhr) und keine Einschränkungen in den Randzeiten der Nacht (22.00 – 23.00 Uhr und 5.00 – 6.00 Uhr) enthalte und dadurch Anreize für eine Übernahme von Nachtflügen von Frankfurt und München nach Zürich biete.

Wütz nimmt das Argument, die Wirtschaft brauche die Nachtflüge bzw. eine große internationale Drehscheibe Zürich, ernst. Selbstverständlich seien die Belange der Wirtschaft bei den erforderlichen Abwägungen einzubringen und zu gewichten. Dies gelte aber auch für die wirtschaftlichen Belange, für den besonders lärmempfindlichen Erholungs- und Naturwert einer internationalen Tourismusregion wie Südschwarzwald und Bodensee mit Umsätzen in Milliardenhöhe. Auch Belange der Wirtschaft hätten keinen absoluten Vorrang, sondern müssten gegen Grundrechte der betroffenen Bürger in geordneten Verfahren offen gelegt und abgewogen werden. Das höchste deutsche Verwaltungsgericht habe jedenfalls in seiner Entscheidung vom 4. April 2012 zum Frankfurter Nachtflugverbot den Belangen der Wirtschaft während des Kerns der Nachtzeit bei Abwägung gegen Gesundheitsschäden praktisch keine und während ihrer Randzeiten nur begrenzte Geltung zugestanden.

In seiner Stellungnahme zeigt Wütz ein seiner Meinung nach „gekonnt konstruiertes“ Geflecht auf, durch das Bürgerbeteiligungen vermieden, der Rechtsschutz zumindest erschwert und blühende Tourismus-, Erholungs- und Naturräume sowie Gesundheit und Eigentum den vermeintlich wichtigeren Belangen der Märkte geopfert würden.

Er hoffe, dass es Politiker gebe, die für das bedenkliche Vorgehen bei der Einrichtung eines Großflughafens mit An- und Abflügen rund um die Uhr nicht die Hand reichen und das Zustimmungsgesetz zum Staatsvertrag ablehnen.

Rechtlicher Schutz sei wegen des großen außenpolitischen Ermessens bei Staatsverträgen und des Abwägungsspielraums bei der Festlegung von Flugflächen und Flugzeiten zwar schwierig; deshalb müssten Experten damit befasst werden. Die – finanziellen - Risiken müssten aber im Verhältnis zu den massiven Schäden betrachtet werden, die der Staatsvertrag für die Tourismusregionen und die Gesundheit der Betroffenen langfristig mit sich bringe.