

Dr. Bernhard Wütz
Landrat a. D.

Zelgweg 23
D 79761 Waldshut-Tiengen
Email: bernh.wuetz@gmail.com
27.08.2012

Pressemitteilung zum Staatsvertrag Flughafen Zürich

Landrat a.D. Dr. Bernhard Wütz übt scharfe Kritik an Zustimmung der deutschen Bundesregierung zum Staatsvertrag Flughafen Zürich: Unumkehrbarer weit überproportionalen deutscher Anteil für den Ausbau des Flughafens Zürich zum Großflughafen
Keine zeitliche oder zahlenmäßige Begrenzung , kein Nachtflugverbot für den Flughafen Zürich im Staatsvertrag
International bedeutende Tourismus- und Erholungslandschaft Südschwarzwald und Bodensee massiv durch weitgehende Nordausrichtung des Flughafens betroffen
Appell an Politik: Keine Zustimmung zum Zustimmungsgesetz

Hinweis: Die schraffierten Textteile entsprechen im wesentlichen der Pressemitteilung vom 20.08.2012

„Bundesverkehrsminister Ramsauer verschweigt weiterhin das Ziel des Staatsvertrags Flughafen Zürich, nämlich den Ausbau des Flughafens Zürich zu einem Großflughafen mit einer theoretisch unbegrenzten Zahl von Flugbewegungen statt bisher 279.000 zum Schaden unserer international bedeutenden Tourismusregion Südschwarzwald und auch Bodensee. Mit dem Beschluss der Bundesregierung vom 22.08.2012 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 würden praktisch auf Dauer unumkehrbar zementiert.**“ Es sei fatal, dass ausgerechnet das Land Baden-Württemberg – jedenfalls bisher - im Widerspruch zu seinem Einsatz für mehr Bürgerrechte und zu seiner Pflicht, seine bedeutendsten Tourismusregionen zu schützen, diesen Staatsvertrag unterstütze, weil er die Befriedung eines Jahrzehnte langen Streits bedeute. Die bringe er nicht, da die Verteilung der Lasten und des Nutzens zum Schaden unserer Region und zum Nutzen der Luftfahrt völlig unangemessen sei. Auch die Schweizer Flughafenregion müsse für den Flughafen und die Luftfahrt erhebliche Opfer bringen.

Im Einzelnen verweist Wütz auf seine 24 Seiten lange Stellungnahme zum Staatsvertrag Flughafen Zürich. 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 hat 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 ebenso wie die Zulassung von An- und Abflügen rund um die Uhr; das für ihre Regelung zuständige Luftfahrtbundesamt dürfe sie solange nicht ändern, auch wenn die Folgen zu einer unzumutbaren Belastung führen.

Zwar gebe es nach wie vor in den Abendstunden erweiterte, am Morgen reduzierte Schutzzeiten, aber nicht für Abflüge und nur 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 durch Anflüge 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 die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts in seiner Entscheidung vom 4. April 2012 zum Nachtflugverbot am Flughafen Frankfurt zum Schutz der Gesundheit der Anwohner - praktisch kein Nachtflugverbot in der Kernzeit der Nacht (23.00 – 5.00 Uhr) und starke Einschränkungen in den Randzeiten der Nacht (22.00 – 23.00 Uhr und 5.00 – 6.00 Uhr - missachte und sogar Anreize für eine Übernahme von Nachtflügen von Frankfurt und München nach Zürich biete.

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.

Mit Schreiben vom 24.08.2012 wandte sich Wütz an die Vorsitzenden der Bundestagsfraktionen. Er hoffe, dass es Politiker gebe, die für das bedenkliche Vorgehen bei der Einrichtung eines Großflughafens mit An- und Abflügen rund

um die Uhr in einer blühenden Tourismusregion nicht die Hand reichen und das Zustimmungsgesetz zum Staatsvertrag ablehnen.