



LANDKREIS  
WALDSHUT



LANDKREIS  
LÖRRACH

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
SIL Mitwirkungsverfahren  
Postfach  
3003 Bern  
SCHWEIZ

24.08.2018

## Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) - Konzeptteil

Sehr geehrte Damen und Herren,

nachdem die mit der Revision des SIL-Konzeptteiles von der Schweiz verfolgte Raumplanung voraussichtlich erhebliche Auswirkungen auf das angrenzende Gebiet in der Bundesrepublik Deutschland haben wird, hätten wir es begrüßt, wenn das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Nachbarstaat und unsere Landkreise, wie bei der Anpassung des Objektblattes für den Flughafen Zürich, offiziell am Anhörungsverfahren beteiligt hätte.

Für die Frage, ob eine erhebliche Beeinträchtigung vorliegt, ist nicht etwa die Perspektive des emittierenden Staates – auf der Grundlage Schweizer Lärmschutzverordnung – maßgeblich, sondern ausschließlich die Perspektive des von der Umweltbeeinträchtigung betroffenen Staates, hier also Deutschlands. Auch den rechtlichen Maßstab bildet grundsätzlich das Recht des geschädigten Staates (Deutschland), nicht etwa das des emittierenden Staates. Denn der o.g. Grundsatz bezweckt den Schutz der territorialen Integrität des geschädigten Nachbarstaates, weshalb diesem das Recht einzuräumen ist, über den Inhalt und die

Reichweite der Integrität zu bestimmen (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10. Dezember 2009, A-1936/2006, E. 58.2.3).

Nach § 29 b Abs. 1 deutsches Luftverkehrsgesetz (LuftVG), der nach o.g. Ausführungen den völkerrechtlich relevanten Maßstab bildet, sind Flugplatzbetreiber und Fluggesellschaften verpflichtet, vermeidbaren Fluglärm gänzlich zu verhindern und unvermeidbaren Fluglärm auf ein Minimum zu beschränken; ferner sind sie verpflichtet, auf die Nachtruhe der Bevölkerung in besonderem Maße Rücksicht zu nehmen. Nach der einschlägigen Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs und des deutschen Bundesverwaltungsgerichts ist Fluglärm auch unterhalb bestehender Grenzwerte abwägungsrelevant. Für die Tourismusregionen Südschwarzwald, Baar, Hochrhein und Bodensee sind damit Lärmereignisse bzw. Dauerschallpegel von 45 dB(A) tags bzw. 30 dB(A) nachts als relevante Störung anzusehen.

Vor diesem rechtlichen Hintergrund bitten wir, unsere Einwände gegen das überarbeitete SIL-Konzept im weiteren Verfahren zu berücksichtigen:

Die Schweiz nimmt seit Jahrzehnten, wie kein anderer Flughafen vergleichbarer Größe in Europa, massiv und ohne Not, aber mit großer Selbstverständlichkeit den deutschen Luftraum insbesondere für den Betrieb des Flughafens in Zürich in Anspruch.

So betrug die durchschnittliche Verkehrsleistung in den Jahren 2012 - 2015 am Flughafen Zürich 265.560 Flugbewegungen und am Flughafen Basel-Mulhouse 91.670 Bewegungen.

Mit der Revision des Konzeptteiles will die Schweiz den Nachfragesteigerungen nach Luftverkehrsleistungen sowie neuen Luftverkehrsbedürfnissen Rechnung tragen und hierzu an den bestehenden Flughäfen die Kapazitäten durch technische, betriebliche oder bauliche Maßnahmen steigern. Für den Flughafen Zürich ist dazu im Entwurf des Konzeptteiles festgehalten, dass die jährlich um 3 % wachsende Nachfrage bis zum Jahr 2030 hier „kaum abgedeckt werden kann“ und eine Verlagerung der Passagiere zu befürchten ist, „sollte die Kapazität des Flughafens nicht markant gesteigert werden können“.

Nach der für das Objektblatt „Flughafen Zürich“ aktualisierten Luftverkehrsprognose ist bis zum Jahr 2030 mit insgesamt 346.000 Flugbewegungen zu rechnen. Seit Jahren werden mehr als 100.000 Anflüge pro Jahr, das sind nahezu 75 % aller Anflüge, über unsere touristisch sensible Regionen in Südbaden zum Flughafen Zürich geführt.

Nach dem Objektblatt „Basel-Mulhouse ist im Jahr 2030 mit ca. 113.000 Flugbewegungen zu rechnen, wobei ein Großteil der Anflüge (ca. 90 %) und Abflüge (ca. 76 %) über Norden und zu nicht vernachlässigbaren Teilen auch über den Landkreis Lörrach geführt werden.

Der überarbeitete Konzeptteil sieht zwar den Konflikt zwischen den angestrebten Kapazitätserhöhungen sowie den damit verbundenen Umweltbelastungen und sucht hier innerhalb der Schweiz auch nach Optimierungen. Die Auswirkungen der Raumplanung auf die Nachbarstaaten der Schweiz werden aber fast vollständig ausgeblendet.

Wir möchten auch an dieser Stelle nochmals anmerken, dass die Schweiz nach der völkerrechtlichen „no-harm rule“ verpflichtet ist, die durch den Betrieb der Flughäfen hervorgerufene Flugverkehrsbelastung zunächst auf eigenem Staatsgebiet zu lösen. Die Revision des

Konzeptteils geht wie selbstverständlich davon aus, dass die Nachbarbarsaaten auch die angestrebten Kapazitätssteigerungen mit zu tragen haben.

Eine Berücksichtigung deutscher Interessen war und ist in den bisherigen SIL-Prozessen nicht erkennbar. Nach dem politischen Scheitern des 2. Staatsvertrages gab es auf Ebene des Schweizer Bundes weder Bemühungen noch Signale, in der Flugverkehrsfrage einen Konsens mit der Bundesrepublik Deutschland, dem Land Baden-Württemberg und der süd-deutschen Region zu suchen. Während die Schweiz bei den Staatsvertragsverhandlungen 2001 noch bereit war, als Sofortmaßnahme das Wachstum des Verkehrsvolumens über Deutschland auf 40 Prozent des allgemeinen Wachstums zu beschränken, finden sich im Konzeptteil keinerlei Überlegungen in die Richtung, wie die Nachbarstaaten nicht weiter belastet werden müssen.

Die Landkreise Konstanz, Schwarzwald-Baar-Kreis und Waldshut haben ein ernsthaftes Interesse, den Streit um die Verkehrsbelastung des Flughafens Zürich nach Jahrzehnten der Auseinandersetzung im Hinblick auf unsere ansonsten sehr guten grenzüberschreitenden Beziehungen zu den Nachbarkantonen der Schweiz dauerhaft zu befrieden.

Als Landkreise sind wir bereit, an einem Mediationsverfahren mitzuwirken, das in einem neuen Staatsvertrag münden soll. Auch wenn die ausgestreckte Hand unserer 3 Landkreise bedauerlicherweise bisher weder vom Kanton Zürich noch vom BAZL ergriffen wurde, halten wir dieses Angebot aufrecht. Wir sind der festen Überzeugung, dass eine gemeinsame Lösung nur in Verhandlungen zu finden sein wird.

Wir bitten, diese Einwände ernsthaft zu berücksichtigen und insbesondere die Auswirkungen der Luftverkehrsplanung auf unsere Landkreise in den Vorgaben des Konzeptteils und den „allgemeinen Grundsätzen“ zur Interessenabwägung für die Infrastruktur und den Betrieb der Flugplätze aufzunehmen.

---

Dr. Martin Kistler  
Landrat

---

Frank Hämmerle  
Landrat

---

Sven Hinterseh  
Landrat

---

Marion Dammann  
Landrätin