

Chronologie des Fluglärmstreits

September 1984: Deutschland und die Schweiz schließen nach Klagen süddeutscher Kommunen über die Fluglärmbelastung eine Verwaltungsvereinbarung, die die Landeanflüge auf den Flughafen Zürich ausgewogen verteilen soll.

April 1996: Die schweizerische Fluggesellschaft Swissair beschließt den Ausbau des Flughafens Zürich zum Luftfahrt-Drehkreuz (Hub). Der Flugverkehr nimmt in der Folge stark zu.

Mai 2000: Einrichtung des Warteraums und Navigationspunkts „RILAX“ über Donaueschingen.

Mai 2000: Die deutsche Regierung kündigt nach fünf erfolglosen Verhandlungsrunden über eine Anpassung die Fluglärm-Verwaltungsvereinbarung zum Ende des Jahres 2001 auf.

September 2001: Deutschland setzt eine einseitige Verordnung (204. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung – 204. DVO) in Kraft und legt damit die Flugverfahren für Anflüge über deutsches Territorium zum Flughafen Zürich fest.

Oktober 2001: Deutschland und die Schweiz unterzeichnen einen „ersten Staatsvertrag“, laut dem die Flugbewegungen über deutsches Gebiet um gut 35 Prozent auf unter 100.000 reduziert werden sollen.

Januar 2003: Eine Klage der Schweizerischen Fluggesellschaft Swiss und der Flughafen Zürich AG (FZAG) gegen die deutsche DVO wird vom baden-württembergischen Verwaltungsgerichtshof (VGH Mannheim) mit der Begründung abgewiesen, dass weder deutsches Luftverkehrsrecht noch Völker- und Europarecht verletzt seien.

März 2003: Der Fluglärm-Staatsvertrag von 2001 scheitert mangels Zustimmung des Schweizer Parlaments.

November 2003: Klagen verschiedener Städte aus dem Südschwarzwald gegen die Einrichtung des Warteraums „RILAX“ gehen in letzter Instanz vor dem BVerwG verloren.

Dezember 2003: Die EU-Kommission weist eine Beschwerde der Schweiz gegen die deutsche DVO ab. Gemäß der Kommission sind die deutschen Anflugbeschränkungen verhältnismäßig und verstoßen nicht gegen EU-Recht. Dagegen legt die Schweiz beim Gericht der Europäischen Union (EuG) in Luxemburg Rekurs ein.

Juli 2004: Ein schweizerisches Vermittlungsverfahren zur Beilegung des Fluglärmstreits unter Beteiligung der betroffenen drei deutschen Landkreise im Südwesten scheitert.

Ende 2004: Die FZAG reicht beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) das Gesuch für einen «gekröpften Nordanflug» entlang dem Hochrhein ein, der den Flughafen Zürich von Südanflügen entlasten soll. Der Kanton Aargau wie auch Deutschland lehnen diese Idee ab.

April 2005: Die einseitige deutsche Verordnung aus 2001 tritt in ihrer Endfassung als 220. DVO in Kraft.

Sie legt verschiedene Beschränkungen für die An- und Abflugverfahren in Form von bestimmten Mindesthöhen und Sperrzeiten fest -zwischen 21.00 und 7.00 Uhr Ortszeit (Mo-Fr) und zwischen 20.00 und 9.00 Uhr Ortszeit (Sa, So und Feiertage) sind bestimmte An- und Abflugverfahren unzulässig bzw. eingeschränkt-. Allerdings gewährt die 220. DVO in expliziten Fällen, wie besonderen Wetterbedingungen bzw. Notlagen, Ausnahmen von diesen Restriktionen.

Eine wie im „ersten Staatsvertrag“ von 2001 vorgesehene zahlenmäßige Beschränkung der Anzahl der Überflüge ist in der 220. DVO nicht vorgesehen. Die 220. DVO gilt bis zum heutigen Tag fort.

Mai 2005: Das deutsche BVerwG setzt das Verfahren aus, das nach Klagen von der Swiss und der FZAG gegen die deutsche DVO eingeleitet worden war (Revision zum Urteil des VGH Mannheim vom 23. Januar 2003). Zuerst soll der Entscheid der europäischen Richter abgewartet werden.

Oktober 2006: Die damaligen Verkehrsminister der beiden Nationen Moritz Leuenberger und Wolfgang Tiefensee vereinbaren in Berlin einen Neustart bei den Fluglärmverhandlungen.

Dezember 2007: Die Schweiz schlägt eine „Paketlösung“ vor. Bern will sich finanziell an grenzüberschreitenden Infrastrukturprojekten beteiligen. Im Gegenzug soll Deutschland die Beschränkungen des Überflugs lockern oder zurücknehmen.

April 2008: Bei einem Besuch der Bundeskanzlerin Angela Merkel in Bern wird eine Wiederbelebung der deutsch-schweizerischen Arbeitsgruppe zum Fluglärm vereinbart. Eine „Paketlösung“, die die Fluglärmfrage mit anderen Themen verknüpft, lehnt die Kanzlerin ab.

Juli 2008: Das BAZL lehnt den von der FZAG beantragten „gekröpften Nordanflug“ auf den Flughafen aus Gründen der Sicherheit ab. Die Schweiz lässt die Strategie einer „Paketlösung“ fallen.

Oktober 2009: Eine von der Schweiz und Deutschland in Auftrag gegebene Lärmanalyse stellt fest, dass durch den vom Flughafen Zürich verursachten Fluglärm in Süddeutschland keine gesetzlichen Lärmgrenzwerte überschritten werden.

November 2009: Unterzeichnung der „Stuttgarter Erklärung“. In dieser Erklärung der politisch Verantwortlichen in Südbaden legen diese fest, in welchen Grenzen sie bereit sind, die Belastungen durch den Flughafen Zürich zu tragen, und stellen dementsprechende Forderungen auf (u. a.

Übernahme von max. 80.000 Anflügen pro Jahr, Aufhebung des Warteraumes „RILAX“). Auch wird darin der in Folge der gemeinsamen Lärmanalyse von der schweizerischen Seite aufgestellten Behauptung, Lärm sei erst bei Überschreitung von Grenzwerten rechtlich erheblich, deutlich widersprochen.

September 2010: Das EuG weist die Nichtigkeitsklage der Schweiz gegen den Entscheid der EU-Kommission von 2003 durch Urteil ab.

Oktober 2010: Die Schweiz legt Revision gegen das Urteil des EuG beim Europäischen Gerichtshof (EuGH) ein.

Februar 2011: Bundesverkehrsminister Ramsauer sagt auf einer Veranstaltung in Blumberg zu, dass es eine einseitige deutsche Regelung geben werde, sollte man in der gemeinsamen Arbeitsgruppe bis zum Jahresende 2011 keine Lösung herbeigeführt haben.

Januar 2012: Bundesverkehrsminister Ramsauer und Bundesrätin Leuthard unterzeichnen eine Absichtserklärung, die Basis für einen bis Sommer 2012 abzuschließenden Staatsvertrag sein soll.

Februar 2012: Verabschiedung einer gemeinsamen Resolution der politischen Vertreter der Region an die deutsche Bundesregierung. Diese verlangt die Berücksichtigung aller Forderungen der „Stuttgarter Erklärung“ in einem künftigen Staatsvertrag und eine diesbezügliche Unterzeichnung bis zum 31.07.2012. Ferner insistiert sie, dass im Fall der Nichtunterzeichnung bis zu diesem Zeitpunkt eine einseitige Anpassung der DVO zu erfolgen habe, die ebenfalls vollumfänglich die Position der Stuttgarter Erklärung berücksichtige.

Juli 2012: Paraphierung des „zweiten Staatsvertrages“ zwischen Deutschland und der Schweiz. Dieser sieht zwar eine Ausweitung der Sperrzeiten vor, gleichzeitig sollen aber Mindesthöhen für An- und Abflüge teilweise gesenkt werden. Auch sind die geforderte Aufhebung des Warteraums RILAX und eine zahlenmäßige Beschränkung der Anflüge nicht enthalten.

September 2012: Unterzeichnung des „zweiten Staatsvertrages“ durch Bundesverkehrsminister Ramsauer und Bundesrätin Leuthard.

September 2012: Entschließung der Oberbürgermeister und Bürgermeister sowie des Landrats des Schwarzwald-Baar-Kreises zum Staatsvertrag an Bundesverkehrsminister Ramsauer, an das Landesverkehrsministerium (Herrmann und Splett) und an die Bundes- und Landtagsfraktionen, dass der Schwarzwald-Baar-Kreis den Staatsvertrag in der jetzigen Form ablehnt.

September 2012: Schreiben der Landräte der Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Waldshut und Konstanz an das Bundesverkehrsministerium, dass sie den Staatsvertrag ablehnen.

November 2012: Alle Landtagsfraktionen in Baden-Württemberg wenden sich mit einem gemeinsamen interfraktionellen Antrag gegen den Staatsvertrag.

November 2012: Bundesverkehrsminister Ramsauer setzt das Ratifizierungsverfahren für den Staatsvertrag aus und kündigt an, mit der Schweiz erneut über den Staatsvertrag verhandeln zu wollen. Das Ratifizierungsverfahren ist bis dato nicht mehr erneut aufgenommen worden.

März 2013: Der EuGH weist das Rechtsmittel der Schweiz gegen das erstinstanzliche Urteil des EuG ab. Damit hat die Schweiz alle rechtlichen Möglichkeiten ausgeschöpft, denn gegen das Urteil des Europäischen Gerichtshofes gibt es kein Rechtsmittel mehr.

März 2013: Der Ständerat in der Schweiz stimmt dem Staatsvertrag mit großer Mehrheit zu.

Juni 2013: Der Nationalrat in der Schweiz stimmt dem Staatsvertrag mit großer Mehrheit zu.

Oktober 2013: Die Flughafen Zürich AG stellt beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Antrag auf Änderung des Betriebsreglements (BR 2014).

Das im BR 2014 unter anderem vorgesehene neue Ostanflugkonzept, sog. Entflechtung des Ostkonzepts, würde in der süddeutschen Region zu einer Mehrbelastung von bis zu 10.000 Flugbewegungen im Jahr führen. Dies hätte eine signifikante Erhöhung der Lärmbelastung gerade während der Schutzzeiten der 220. DVO zur Folge.

Da für die vollständige Umsetzung des BR 2014 über Deutschland neue Anflugwege eingerichtet werden müssten, ist eine Anpassung der 220. DVO durch das deutsche Bundesamt für Flugsicherung (BAF) erforderlich. Voraussetzung hierfür ist wiederum die Zustimmung des Bundesverkehrsministers. Eine solche Zustimmung bzw. Anpassung der DVO und die dementsprechende Genehmigung des BR 2014 sind bislang nicht erfolgt.

Oktober 2014: Im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zum BR 2014 geben die Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Waldshut, Konstanz und Lörrach eine gemeinsame Stellungnahme ab, in der sie ihre ablehnende Haltung zu den beantragten Änderungen zum Ausdruck bringen.

Januar 2016: Ein vom Schwarzwald-Baar-Kreis und den Landkreisen Waldshut und Konstanz mit Unterstützung des Landes Baden-Württemberg bei der Gesellschaft für Luftverkehrsforschung (GfL) in Auftrag gegebenes Gutachten legt die durch das BR 2014 verursachten negativen Auswirkungen für die südbadische Region dar. Auch zeigt es Alternativen zu dem beantragten Konzept auf und legt dar, unter welchen Rahmenbedingungen die „Stuttgarter Erklärung“ umgesetzt werden kann.

Das Gutachten ist Grundlage für weitere vehemente Einsprachen der Landkreise gegen das BR 2014.

Mai 2017: Aufgrund der fehlenden deutschen Zustimmung zum BR 2014 hat das BAZL sich dafür entschieden, das Genehmigungsverfahren für das BR 2014 für diejenigen Teile der beantragten Betriebsreglementänderung fortzuführen, die unabhängig von der deutschen Zustimmung realisiert werden können (sog. Teilgenehmigung des BR 2014).

Auch wenn deutscher Luftraum hierfür nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird, führt die Realisierung dazu, dass Flugzeuge dichter an die deutsche Grenze herangeführt werden. Die dem Gesuch zugrunde liegenden Fluglärmrechnungen der EMPA (Eidgenössische Materialprüfungs-

und Forschungsanstalt) zeigen, dass die Teilgenehmigung insbesondere im Bereich der Gemeinde Hohentengen a. H. höhere Belastungen gerade in den Nachtstunden gegenüber dem heutigen Zustand mit sich bringen wird. Konsequenz ist eine Lärmmehrbelastung der südbadischen Region.

Juli 2017: Die Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Waldshut, Konstanz und Lörrach geben eine gemeinsame die beantragte Teilgenehmigung ablehnende Stellungnahme ab.

August 2017: Der Schweizerische Bundesrat genehmigt das vom BAZL beantragte SIL-Objektblatt (sog. SIL 2).

Das SIL-Objektblatt setzt den Rahmen für die Bewilligung der Flughafenbauten und den Betrieb des Flughafens fest. Gegenstand der genehmigten Anpassung sind insbesondere die Verlängerung der Pisten 28 und 32, ein neues Betriebskonzept bei Bise und Nebel, optimierte Abflugrouten, die Festlegung einer Stundenkapazität sowie die Erweiterung des Rollwegsystems. Einsprachen gegen diese Genehmigung sind nicht möglich.

Februar 2018: Die FZAG prognostiziert in einem veröffentlichten Bericht, dass die Zahl der Passagiere in den nächsten 20 bis 30 Jahren von heute 29 auf 50 Millionen wachsen soll und kündigt verschiedene Modernisierungen der Flughafeninfrastruktur an.

Mai 2018: Das BAZL verfügt die Teilgenehmigung zum BR 2014.

Mai 2018: In einer gemeinsamen Stellungnahme kritisieren die Landkreise Schwarzwald-Baar-Kreis, Waldshut und Konstanz und die Gemeinde Hohentengen a. H. die Entscheidung des BAZL und äußern ihre weiterhin bestehende Bereitschaft, den „Fluglärmstreit“ durch bilaterale Verhandlungen dauerhaft zu befrieden. Ferner betonen sie darin wiederholt ihre Überzeugung, dass die angestrebte Lösung allenfalls bei einem „Bottom-up-Ansatz“ gelingen könne, bei dem die Regionen mit den kommunalen Vertretern und den Vertretern der Bürgerinitiativen gleichberechtigt zusammen mit Bund, Land und Kantonen am Verhandlungstisch sitzen. Der Prozess sollte dabei von zwei unabhängigen Persönlichkeiten aus der Schweiz und Deutschland moderiert werden.

Juni 2018: Der Schwarzwald-Baar-Kreis erhebt gemeinsam mit den Landkreisen Waldshut und Konstanz und der Gemeinde Hohentengen a. H. gegen die verfügte Teilgenehmigung zum BR 2014 Verwaltungsbeschwerde an das Schweizer Bundesverwaltungsgericht.

März 2019: Das zuständige Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur leitet ein Mediationsverfahren in die Wege und setzt Wolfgang Schneiderhan, ehemaliger Generalinspekteur der Bundeswehr, als Moderator für die deutsche Seite ein.

April 2020: Die auf den 01.04.2020 terminierte öffentliche Veranstaltung in Hohentengen a. H., an der auf Einladung der südbadischen Bundestagsabgeordneten Schreiner, Jung und Frei auch Herr Wolfgang Schneiderhan General a.D. teilnehmen sollte, musste aufgrund der Ausbreitung des neuartigen Coronavirus (SARS CoV2) abgesagt werden.

Juni 2021: Das bei der UNECE geführte Verfahren in Sachen Anwendung der Espoo Konvention im Falle Flughafen Zürich wird eingestellt.

September 2021: Das Schweizer Bundesverwaltungsgericht (St. Gallen) gibt den Beschwerden der klagenden Landkreise sowie der Gemeinde Hohentengen a. H. gegen die Teilgenehmigung des BR 2014 statt und hebt die Teilgenehmigung des BR 2014 in weiten Teilen auf.

Dezember 2021: Da von Seiten der Schweiz kein Ansprechpartner für eine Vermittlungsverfahren zur Lösung der Fluglärmproblematik benannt wurde, legt der von der deutschen Seite benannte Wolfgang Schneiderhan General a.D. sein Mandat nieder.

Felix Lucke
