

geht, schadet es wohl nicht, nochmals kurz auf diesen Mitbericht zurückzukommen.

Die Aussenpolitische Kommission war sich einig, dass ein Nein des Parlamentes zum Staatsvertrag das bilaterale Verhältnis zu Deutschland belasten würde. Die Mehrheit der Kommission nähme diese Trübung aber in Kauf, weil sie nur von kurzer Dauer sein würde. Denn die Beziehungen zwischen den beiden Staaten sind derart solide und stabil, dass auch ein Scheitern des Staatsvertrages dieses gute nachbarschaftliche Verhältnis nicht nachhaltig beeinträchtigen könnte. Auch ich selber gehörte dieser Mehrheit an, die im Verhältnis von zwei zu eins zustande gekommen ist. Die Minderheit hingegen geht davon aus, dass ein Nein das gute bilaterale Verhältnis langfristig ausserordentlich schwer belasten würde.

Ich selber komme als Fricktaler aus einer Grenzregion zu Deutschland, die ganz in der Nähe der Anflugschneise Nord nach Kloten liegt. Trotz diesem aktuellen politischen «Luftkrieg» stehen die grenzüberschreitenden zwischenmenschlichen, wirtschaftlichen und behördlichen Kontakte in unserer Region weiterhin vorbildlich da. Ich kann Ihnen deshalb auch aus erster Hand versichern, dass das Thema Fluglärm ausserhalb der Anflugschneise von Hohentengen keine hohen Wellen jenseits des Rheines wirft. Aber es liegt auf der Hand, dass dieses Thema bei den Politikern der Region Südbaden – nicht zuletzt auch aus wahlaktischen Gründen, das hatten sie ja im Hinblick auf die Bundestagswahl im letzten Herbst – einen hohen Stellenwert einnimmt. Und ich habe als Politiker volles Verständnis dafür.

Dem Oberrhein entlang aber hat man auf deutscher Seite – und das soll auch bei uns einmal klar gesagt sein – ganz andere Lärm- und Verkehrsprobleme: Es ist die fehlende Autobahn. Heute wälzt sich der Verkehr mühsam durch die teils recht idyllischen Ortschaften am Hochrhein zwischen Rheinfelden und dem Klettgau. Eine rasche Behebung dieser Verkehrsmisere – und nun höre man gut zu – käme mit freund-eidgenössischer, nachbarschaftlicher Hilfe viel schneller voran. Deutsche Planer haben nämlich herausgefunden, dass eine Südumfahrung der Landkreishauptstadt Waldshut die zweckmäßigste Lösung wäre. Nur, da müsste die deutsche Autobahn einige Kilometer über schweizerisches Territorium geführt werden, und das praktisch in Sichtweite zur Anflugschneise von Hohentengen.

Ich frage mich deshalb: Sollte man – auch aus der Sicht des Verkehrsministeriums in Berlin – nicht nochmals zusammen-sitzen und nach einer für alle Seiten ausgewogenen verkehrstechnischen Globallösung suchen? In dieses Paket gehört meines Erachtens natürlich nicht nur der Luftverkehr um den Flughafen Kloten. Es gehört der Lastwagenschwer-verkehr aus Deutschland in dieses Paket hinein; es gehört das erwähnte Teilstück der deutschen Oberrhein-Autobahn über schweizerisches Territorium im Bezirk Zurzach hinein; es gehört die geplante Eisenbahnlinie über den Rhein zur Entlastung des Engpasses Basel beim Güterverkehr dazu, und es gehören allenfalls weitere Verkehrsfragen von gegenseitigem Interesse mit in dieses Verhandlungspaket hinein.

Wenn wir also zum Flugverkehrsabkommen mit Deutschland Nein sagen – und ich bitte Sie, das zu tun –, hinterlassen wir meines Erachtens keinen Scherbenhaufen zum Nachteil unseres Landes, wie wir es von Herrn Maissen so eben wieder gehört haben. Im Gegenteil: Wir öffnen die Türe zur umfassenden Erörterung vielfältiger bilateraler Verkehrs-probleme. Aber wir müssen das so wollen und die Initiative dazu ergreifen.

Ich bin mir nicht so ganz sicher, ob Berlin bei einer Ablehnung des Flugverkehrsabkommens nun einfach mit einer harten, einseitigen Verordnung seinen kleinen, ihm aber freundschaftlich verbundenen Nachbarn im Süden einfach «platt walzen» würde. Ich glaube nicht, dass sich die aktuelle deutsche Bundesregierung das einfach so leisten kann, nachdem sie aussenpolitisch derzeit auch an anderen politischen Fronten zum Teil recht stark unter Druck steht.

Sollte Berlin in Sachen Flugverkehr trotzdem mit Härte gegen die Schweiz zu operieren versuchen, dann muss es

auch Härte unsererseits gewärtigen, im erwähnten Güter-transitverkehr, beim Projekt Autobahn Waldshut-Süd usw. Das ist keine Drohung die ich hier ausspreche, sondern möglicherweise einfach eine logische Folge. Eine Trübung des schweizerisch-deutschen Verhältnisses wollen wir aber alle nicht, im Gegenteil. Mit der Bildung von offiziellen parlamentarischen Freundschaftsgruppen zwischen den beiden Ländern streben wir auch auf parlamentarischer Ebene eine Konsolidierung des vorbildlich guten bilateralen Verhältnisses unter Nachbarn an. Auf deutscher Seite ist diese Gruppe eben gebildet worden. Sie wird unter dem Vorsitz eines Bundestagsmitgliedes der CDU, Thomas Dörflinger – mit Wohnsitz ausgerechnet in Landshut-Tiengen –, stehen. Wir auf schweizerischer Seite werden das Pendant dazu, die Freundschaftsgruppe zum Deutschen Bundestag, gründen, sobald wir das Parlamentsgesetz verabschiedet haben. Sie ersehen auch daraus, dass eine Ablehnung des Staatsvertrages das bilaterale Verhältnis zu Deutschland, wie es die Mehrheit unserer Kommission gesehen hat, nicht nachhaltig beeinträchtigen wird, sonst hätte man in Berlin sicherlich mit der Konstituierung der deutsch-schweizerischen Parlamentariergruppe des Deutschen Bundestages noch zugewartet. Mit einem Nein zu diesem Staatsvertrag, dessen bin ich mir also ziemlich sicher, öffnen wir die Tür zu einer Lösung im Luftverkehr, die besser sein wird als das, was heute im Text drinsteht.

Präsident (Plattner Gian-Reto, Präsident): Im Sinne einer Ausnahme gebe ich dem Vertreter des Standortkantons Zürich, Herrn Hofmann, als Erstem das Wort, obwohl er nicht Mitglied der Kommission ist.

Hofmann Hans (V, ZH): Zunächst möchte ich der Kommission für ihren klaren Antrag danken. Er entspricht der Bitte von Regierung und Parlament des Kantons Zürich, diesen Vertrag nicht zu ratifizieren, was ich Ihnen namens des Standes Zürich auch erneut beliebt machen möchte.

Ich habe mich anlässlich unserer ersten Debatte vom vergangenen 12. Dezember für den Nichteintretensantrag Jenny eingesetzt. Es schien mir damals klar zu sein, dass Deutschland nicht zu neuen Verhandlungen Hand bieten würde, solange noch eine Chance besteht, dass das schweizerische Parlament dem vorliegenden Vertrag doch noch zustimmen könnte. Obwohl sich Bundesrat Leuenberger – das bestätigen sämtliche schweizerischen Verhandlungsteilnehmer – sehr tapfer gewehrt und den schweizerischen Standpunkt klar und überzeugend vertreten hat, ist es nun genau so herausgekommen. Das ist aus deutscher Sicht taktisch auch absolut richtig.

Wenn der Ständerat das letzte Mal beschlossen hat, wenigstens den Versuch zu unternehmen, mit Deutschland in Nachverhandlungen zu treten, so hat dies – da muss ich heute der Kommission Recht geben – in einem Punkt doch Sinn gemacht. Niemand kann der Schweiz vorwerfen, sie habe den ausgehandelten Vertrag einfach abgelehnt, ohne wenigstens noch einmal das Gespräch zu suchen. Jetzt können wir diesen Vertrag aber mit gutem Gewissen ablehnen. Damit machen wir, wie ich das letzte Mal schon sagte, reinen Tisch. Es gibt dann keinerlei Spekulationsmöglichkeiten mehr, weder für Deutschland noch für die Schweiz.

Ich verzichte darauf, nochmals auf die gravierenden sachlichen Mängel und auf die für unser Land diskriminierenden Regelungen des vorliegenden Vertragswerkes einzugehen. Ich kann diesbezüglich auf meine Ausführungen in der ersten Debatte verweisen: Auch der Kommissionssprecher hat das noch einmal sehr deutlich dargelegt.

Ich bin aber nach wie vor der Auffassung, dass wir mit einer Ablehnung dieses Vertrages nichts verlieren, sondern mittelfristig nur gewinnen können. Wir müssen nach einer Ablehnung des Vertrages vergessen, was bisher war; wir müssen nach vorne schauen und uns selbstbewusst die weiteren Schritte überlegen. Was muss die Schweiz, was muss der Bundesrat unternehmen, wenn der Staatsvertrag, wie von der Kommission beantragt, abgelehnt wird? Das ist die Her-



ausforderung, das ist die Frage, die heute, soweit möglich, beantwortet werden sollte.

In diesem Zusammenhang muss ich zuerst auf eine Aussage von Bundesrat Leuenberger zu sprechen kommen, die mich seit unserer letzten Debatte immer wieder beschäftigt hat. Sie haben uns damals Ihre Rolle erklärt, Herr Bundesrat. Wörtlich haben Sie gesagt: «Ich fühle mich hier etwas wie ein Anwalt – ein Anwalt, der mit dem Gegenanwalt eine Konvention, einen Vertrag ausgearbeitet hat und jetzt zum Klienten geht, um ihm dieses Vertragswerk schmackhaft zu machen und ihn auf die Risiken aufmerksam zu machen, wenn er das Vertragswerk nicht genehmigen will. Der Anwalt sieht: Der Klient will so nicht. Ein guter Anwalt lässt dann seinen Klienten nicht einfach im Stich, sondern sagt: Gut, ich werde weiterhin alles versuchen, um deine Interessen wahrzunehmen.» (AB 2002 S 1290f.) Das tönt zwar lobenswert, ist für mich aber eine völlig verkehrte Welt. Sie sind doch nicht der Anwalt einer Partei, Herr Bundesrat, Sie sind die Partei. Ein Staatsvertrag wird zwischen den Regierungen zweier Länder ausgehandelt. Das Parlament hat auf den Inhalt keinen Einfluss; es kann ihn lediglich als Ganzes ratifizieren oder nicht.

Der Luftverkehr steht unter der Hoheit des Bundes. Sie sind das für die Luftverkehrspolitik zuständige und verantwortliche Mitglied unserer Landesregierung. Sie sind als Konzessionsgeber der oberste Herr über unsere Landesflughäfen, über unsere Luftfahrt. Nach einer allfälligen Ablehnung des Staatsvertrages ist es meines Erachtens Ihre Aufgabe, sofort die sich aufdrängenden Schritte einzuleiten – nicht als selbst unbeteiligter Anwalt, sondern als das direkt betroffene Regierungsmittel.

In diesem Zusammenhang bin ich Ihnen dankbar, Herr Bundesrat, wenn Sie zu folgenden, für mich offenen Punkten Stellung nehmen können:

1. Wir haben ja das letzte Mal klar festgestellt, dass mit den bilateralen Verträgen die Schweiz in Sachen Luftverkehr wie ein vollwertiges EU-Land ist. Ich denke deshalb, dass die EU-Kommission durch den Bundesrat unverzüglich über das Scheitern des Staatsvertrages unterrichtet werden müsste. Ich gehe auch davon aus, dass die Klage gegen die bereits existierende Verordnung Deutschlands über die Schritte eins und zwei der Umsetzung – sie betreffen die Nacht- und Wochenendregelung – nach dem bekannten Mannheimer Urteil nun von der Flughafenbetreiberin Unique nicht an ein höheres deutsches Gericht weitergezogen werden muss.

Hier stellt sich mir schon die Frage, ob es nach einem Scheitern des Staatsvertrages nicht Sache des Bundes ist, die bestehende deutsche Verordnung bei der EU-Kommission anzufechten. Der Inhalt dieser Verordnung richtet sich ja eigentlich gegen unser Land, gegen unsere Luftverkehrspolitik. Der Flughafen und der Kanton Zürich wie zum Teil auch unsere Nachbarkantone hätten dann letztlich die Konsequenzen eines solchen EU-Entscheides zu tragen und wären sicher einzubziehen. Partei ist meines Erachtens aber der Bund, nicht Unique oder der Kanton Zürich.

Das Gleiche gilt meines Erachtens auch, wenn Deutschland die bestehende Verordnung erweitert bzw. verschärft oder wenn Deutschland neu auch zur Zahl der Anflüge über deutschem Gebiet eine einseitige Verordnung erlässt. Dann hätte der Bundesrat als betroffene Partei eine solche einseitige Verordnung nötigenfalls bei der EU-Kommission anzufechten. Der Zürcher Flughafen darf nicht anders behandelt werden als irgendein anderer Flughafen in einem EU-Land, denn das wäre diskriminierend. Die Nichtdiskriminierung unter den Vertragsstaaten ist ja das oberste Gebot in der Europäischen Union. Was den Luftverkehr anbelangt, gilt das auch für die Schweiz.

2. Ich gehe davon aus, dass das laufende Plangenehmigungsverfahren betreffend das Instrumenten-Landesystem (ILS) in Bezug auf die Pisten 28 und 34 – also für die Süd- und Osteanflüge auf den Flughafen Zürich Kloten – ausgesetzt, d. h. sistiert, wird, bis der Rechtsstreit mit Deutschland, der zwangsläufig erfolgen müsste, erledigt ist. Dieses Plangenehmigungsverfahren, das allein wegen des Staatsvertrages an die Hand genommen werden musste, ist für

den Flughafen in der Umsetzung mit dermassen hohen Kosten verbunden, dass klar von einer Erschwerung beim Marktzutritt gesprochen werden muss. Je nach Ausgang des Rechtsstreits mit Deutschland würden diese Kosten gar nicht oder allenfalls nur teilweise anfallen. Wenn der Ständerat, wie ich hoffe, heute diesen Staatsvertrag ablehnt, ist meines Erachtens vorauselender Gehorsam seitens der Schweiz nicht mehr am Platz, sondern für eine neue Verhandlungsrounde eher kontraproduktiv.

3. Was die Flugsicherung anbelangt, herrscht nach einem Scheitern des Staatsvertrages ein vertragsloser Zustand. Deutschland hat ja angedroht, die Flugsicherung, soweit sie über deutschem Gebiet von der Schweiz ausgeübt wird, zurückzunehmen. Wie Ernst es Deutschland damit wirklich ist, wird sich noch weisen, denn so einfach ist diese Sache nicht. Jedenfalls könnte Deutschland dies nicht tun, ohne mit der Schweiz die Schnittstellen und weitere Rahmenbedingungen auszuhandeln. Punkt Flugsicherung würde es also zwangsläufig zu Verhandlungen bezüglich einer neuen Vereinbarung kommen müssen. Da frage ich mich, ob die Schweiz, statt zu warten, bis Deutschland etwas unternimmt, nicht selbst aktiv werden und mit unserem Nachbarland von sich aus in Verhandlungen treten sollte – nicht zuletzt auch im Interesse von Skyguide und ihren Mitarbeitern und Mitarbeitern. Auch zu diesem Punkt bitte ich Sie, Herr Bundesrat, Stellung zu nehmen.

Die von mir angesprochenen drei Punkte sind ein wichtiger Teil der Probleme, die der Bundesrat nach einer Ablehnung des Staatsvertrages anzupacken und bestmöglich zu lösen hätte. Eine Ablehnung dieses Vertragswerkes seitens der eidgenössischen Räte stärkt meines Erachtens die Position des Bundesrates, weil dann für alle Seiten klare Verhältnisse herrschen und Deutschland genau weiß, dass dieser Vertrag nun definitiv gescheitert ist. Ich bin auch überzeugt, dass bei einer Ablehnung des Staatsvertrages der Bundesrat unverzüglich die nötigen Schlüsse zieht und mit vollem Engagement und geschickter Taktik alles daran setzt, für unser Land eine möglichst optimale neue Lösung zu erreichen. Mein Vertrauen haben Sie, Herr Bundesrat, das wissen Sie. Mit einer Ablehnung des Staatsvertrages stärkt Ihnen das Parlament den Rücken. Ich bin sicher, dass Sie in kommenden Neuverhandlungen selbstbewusst und zielgerichtet für unser Land, für unsere Wirtschaft, für unsere Bevölkerung, für unser Tor zur Welt das Bestmögliche herausholen.

Mit Zuversicht kann ich Ihnen deshalb empfehlen, der Kommissionsmehrheit zu folgen und den vorliegenden Staatsvertrag abzulehnen.

Leuenberger Ernst (S, SO): Es ist in diesem Zusammenhang über Illusionen, Risikofreude und verantwortungsbewusstes Handeln zu reden. Zuerst einige Feststellungen:

1. Es hat sich in den Kommissionsarbeiten erwiesen, dass die viel gescholtene Wochenendregelung nicht die erwarteten negativen Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen in Kloten hatte. Da sind sehr viele Schutzbehauptungen über teure PR-Agenturen in die Welt gesetzt worden.

2. Der Rechtsweg vor deutsche Gerichte hat sich als hochriskant und wenig Erfolg versprechend erwiesen. Es wird vielleicht eines Tages das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation oder die Eidgenössische Finanzkontrolle interessieren, wie viel Geld die Fluggesellschaft Swiss beispielsweise aus Bundesmitteln in diese Prozessführung eingesetzt hat.

3. Es hat sich leider erwiesen, dass die Nachgespräche, die auch dieser Rat wünschte und die der Bundesrat führte, nicht zum gewünschten Ergebnis geführt haben. Das ist angesichts der politischen Situation in Deutschland, wo eine sehr starke Opposition diesen Vertrag ja bis aufs Messer bekämpft, weil er ihrer Ansicht nach für die Schweiz viel zu günstig sei, weiter auch nicht verwunderlich.

Die Kommission hat sodann ein Gutachten erstellen lassen, und es ist am Schluss eigentlich zu einer Pattsituation gekommen, bei der sich die Situation grosso modo und etwas

