

s.o.52.21.A.or. - FK/st

3003 Bern, den 25. Oktober 1974

N o t i zFlugverbindung zwischen
Westberlin und Zürich

1. Im Hinblick auf die Errichtung einer täglichen Flugverbindung zwischen Westberlin und Zürich für die Panam und British Airways sind die amerikanische und die britische Regierung mit dem Ersuchen an uns gelangt, ihre bilateralen Luftverkehrsabkommen mit der Schweiz durch entsprechende Vereinbarungen zu ergänzen. Hiezu waren wir für je drei Wochenflüge im Falle von Gegenkonzessionen bereit. Während Grossbritannien sich unter Gewährung einer Gegenleistung (Hongkong) damit einverstanden erklärte, sind die Vereinigten Staaten bis heute nicht darauf eingetreten. Dabei scheinen die Meinungsverschiedenheiten eine Rolle zu spielen, die zwischen den drei westlichen Alliierten über die künftige Gestaltung des Luftverkehrs mit Westberlin bestehen sollen. Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit ist dem Vernehmen nach von den erwähnten Ländern auf das nächste Frühjahr verschoben worden. Erwähnt sei auch, dass die UdSSR bei diesen Staaten in Berlin in vorliegender Angelegenheit vorstellig geworden ist.

2. Die Sowjetunion und die DDR haben in dieser Sache durch ihre hiesigen diplomatischen Vertreter bei Generalsekretär E. Thalmann und Botschafter Ch. Müller - der sowjetische Botschafter in einem Privatgespräch auch bei Botschafter F. de Zieglermündliche Demarchen unternommen. Sie machten dabei geltend, dass nach sowjetischer und ostdeutscher Interpretation der einschlägigen Viermächte-Vereinbarungen nach dem Kriege die sogenannten Luftkorridore zwischen Westberlin und der Bundesrepublik Deutschland von seiten der Luftfahrtgesellschaften der westlichen Alliierten widerrechtlich, insbesondere auch unter Missachtung der souveränen Rechte der DDR, zu zivilen kommerziellen Zwecken benützt

würden. Die Aufnahme einer Flugverbindung zwischen Westberlin und Zürich würde aus dieser Sicht die Erweiterung einer nicht rechtmässig abgedeckten Praxis bedeuten. Es gehe darum, am bestehenden Zustand nichts zu ändern, weil dies der gegenwärtigen Entspannung in Europa nicht dienen und die Lösung der hängigen Verkehrsfragen um Westberlin nicht fördern würde. Der sowjetische Botschafter wies auch auf die schweizerische Neutralität hin und erklärte wiederholt, die UdSSR gebe der Hoffnung Ausdruck, dass die Schweiz in Anbetracht der wichtigen und akuten Verkehrsprobleme um Berlin nichts zu tun gedenke, was zur Verwirklichung von Plänen beitrage, welche die Souveränität der DDR und die legitimen Rechte der Sowjetunion tangieren würde.

Die letzte Demarche dieser Art unternahm der Botschafter der DDR bei Bundesrat G.-A. Chevallaz, den er in Abwesenheit von Bundesrat P. Graber aufsuchte.

3. Den Darlegungen der beiden Botschafter wurde von seiten des Politischen Departements entgegengehalten, wir seien nicht Partei der zitierten Berlin-Abkommen (res inter alios acta), die Schweiz erteile im vorliegenden Fall Verkehrsrechte innerhalb ihres Souveränitätsbereichs und ausserhalb dieses Bereichs sei es Sache unserer Vertragspartner, die für die erwähnten Flüge notwendigen Rechte zu erlangen. Dies entspreche den Grundsätzen der Konvention von Chicago und stehe in Uebereinstimmung mit der luftverkehrspolitischen Praxis, wie sie weltweit geübt werde.

Der sowjetische Botschafter vertrat in der Diskussion die Auffassung, dass es sich hier in erster Linie weder um eine technische noch um eine kommerzielle, noch um eine juristische Frage handle, sondern es gehe im wesentlichen um eine politische Frage.

4. In diesem Zusammenhang sei erwähnt, dass der sowjetische Botschafter in der Erdgasfrage (Absage sowjetischer Lieferungen für 1980) Ende September auf ausdrücklichen Wunsch Moskaus im Politischen Departement vorsprach und nicht in der Handelsabteilung, welche diese Angelegenheit schon immer zusammen mit dem Amt für

Energiewirtschaft behandelt hat. Bei seiner nachträglichen Vorsprache in der Handelsabteilung kam der sowjetische Botschafter in der gleichen Sache ebenfalls auf die Frage der Flugverbindung Westberlin-Zürich zu sprechen. Dazu hat sich Botschafter Probst in einem an uns gerichteten Schreiben wie folgt geäußert:

"Bleibt die Frage, wieweit zwischen der schlechten Laune Moskaus ob der Luftverkehrslinien und der einigermaßen abrupten Erdgas-Absage ein innerer Zusammenhang besteht. Sie lässt sich kaum schlüssig beantworten. Doch könnte ich mir vorstellen, dass der Berlin-Aspekt zumindest Zeitpunkt, Form und Forum der Mitteilung hinsichtlich des Erdgases mit beeinflusst haben könnte. Dabei sind uns freilich auch die effektiven Schwierigkeiten der UdSSR, ihre eigenen Energiebedürfnisse zu decken und gleichzeitig bei einer unter dem Plansoll gebliebenen Erdgasförderung ihren vielfältig eingegangenen Ausland-Lieferverpflichtungen nachzukommen, nicht unbekannt. Sie dürften zum sowjetischen Entscheid gewichtig beigetragen haben."

Die DDR zeigt nach wie vor ein Interesse am Abschluss eines bilateralen Luftverkehrsabkommens mit der Schweiz. Sie hat zweifellos den politischen Aspekt dieser Angelegenheit dadurch hervorheben wollen, indem der ostdeutsche Botschafter einen entsprechenden Vertragsentwurf der Politischen Direktion unseres Departements überreicht hat. Zurzeit geht es darum, ein Datum für den Beginn der Verhandlungen auf den nächsten Februar festzusetzen. Anlässlich einer Begegnung, welche Direktor W. Guldemann vom Eidgenössischen Luftamt in Montreal mit einem Vertreter der DDR, Vizeminister P. Wilpert, hatte, erwiderte letzterer auf eine ausdrückliche Frage, dass das Problem der Luftverbindung Westberlin - Zürich die direkten Verhandlungen der Schweiz und der DDR nicht stören sollte.

5. Während sich der Luftverkehr mit Westberlin auf der nach Kriegsende geschaffenen Basis (Luftkorridore reserviert für 3 Fluggesellschaften der westlichen Alliierten) sehr stark entwickelt hat, ist im Vergleich dazu ein nur unbedeutender Verkehr mit Ostberlin entstanden, der sich auf bilaterale Abkommen stützt. In diesem Konkurrenzverhältnis besteht zweifellos auf ostdeutscher Seite ein grosser Nachholbedarf sowohl kommerzieller Art wie auch im Hinblick auf eine verstärkte Ausstrahlung von Ostberlin als Hauptstadt der DDR. Auf westlicher Seite geht es um die Erhaltung

- 4 -

der Lebensfähigkeit von Westberlin und um dessen Bindungen mit der Bundesrepublik. Mit dem geplanten Flugverkehr zwischen Westberlin und Zürich lassen sich folgende zurzeit diskutierte oder bereits bediente Fluglinien vergleichen:

Die Fluglinie Amsterdam - Westberlin wurde seit Frühjahr 1973 von der Panam täglich einmal geflogen. Seit Anfang Oktober 1974 wird diese Strecke nach London und den USA fortgesetzt und zweimal pro Tag geflogen. Die holländische Fluggesellschaft hat ihre drei Flüge pro Woche von Amsterdam nach Ostberlin inzwischen auf einen einzigen reduziert.

Die Strecke Kopenhagen - Westberlin ist den Vereinigten Staaten von Dänemark seinerzeit in ihrem bilateralen Luftverkehrsabkommen für die Fortführung eines täglichen Flugs USA - Kopenhagen zugesichert worden. Der gegenwärtig diskutierten Verwirklichung dieser Zusatzstrecke steht somit grundsätzlich nichts entgegen. Zwischen Kopenhagen und Ostberlin werden pro Woche 7 Flüge durchgeführt, in die sich die holländische und die ostdeutsche Fluggesellschaft teilen.

Die Fluglinie Wien - Westberlin wird auf indirektem Wege über Frankfurt und München von der Panam und der British Airways geführt. Die USA ersuchten Oesterreich, die Anzahl der Flüge über Wien - München - Westberlin zu erhöhen. Oesterreich betrachtet indessen eine Vermehrung dieser Flüge durch das bestehende Luftverkehrsabkommen nicht gedeckt und macht die Gewährung der gewünschten Rechte von amerikanischen Gegenkonzessionen abhängig (reziproke Flugrechte für die oesterreichische Luftfahrtgesellschaft nach Westberlin). Einer Sowjetischen Demarche mit einem in scharfem Tone gehaltenen Aide-Memoire gegen die Vermehrung dieser Flüge begegnete die oesterreichische Seite mit Ueberlegungen in unserem Sinne und mit dem Hinweis, dass eine etwaige Erteilung von Flugrechten im vorliegenden Falle die Strecke Wien-München betreffen und der Anflug Westberlins Oesterreich in keiner Weise berühren würde. Zwischen Wien und Ostberlin werden pro Woche 7 Flüge durchgeführt, in die sich die österreichische und die ostdeutsche Fluggesellschaft teilen.

~~M. H. R. R. R.~~

~~FK M. Th. Th. Th.~~

s.o.52.21.A.or. - FK/st

3003 Bern, den 28. Oktober 1974

u

an

Notiz

für Herrn Bundesrat Pierre Graber

Flugverbindung zwischen Westberlin und Zürich

Ihrem Wunsche entsprechend finden Sie in der Beilage eine zusammenfassende Notiz in der randvermerkten Angelegenheit, die Sie im Bundesrat erneut zur Sprache zu bringen gedenken.

M. Th. Th.

30. 11. 74: Les Anglais ont renoncé. Les Américains n'y pensent plus. Telles est l'information que me donne aujourd'hui la Beilage erwähnt. Comité fédéral Richard. L'affaire semble donc classée. Gr.