



17. Juni 1991

Unterzeichnung des Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates

Aufgrund des Antrags des EVED vom 3. Juni 1991

Aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Unterzeichnung des "Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates" wird zugestimmt.
2. Herr François Pictet, Schweizer Botschafter in Wien, wird beauftragt und bevollmächtigt, das Abkommen zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die erforderliche Unterzeichnungsvollmacht auszustellen.

Für getreuen Auszug,
 der Protokollführer:

Protokollauszug an:				
<input checked="" type="checkbox"/> ohne / <input type="checkbox"/> mit Beilage				
z.V.	z.K.	Dep.	Anz.	Akten
	X	EDA	8	—
		EDI		
		EJPD		
		EMD		
		EFD		
		EVD		
	X	EVED	10	—
	X	BK	1	—
		EFK		
		Fin.Del.		





EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

Bern, den 3. Juni 1991

An den Bundesrat

Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs ihrer grenznahen Flugplätze Altenrhein und Hohenems

Der Flugplatz Altenrhein liegt unmittelbar an der Grenze zum österreichischen Land Vorarlberg. Ohne Benützung ausländischen Luftraums bei An- und Abflügen kann dieser Flugplatz nicht sinnvoll betrieben werden.

In jahrelangen, zum Teil mühsamen Verhandlungen ist es nun endlich gelungen, die Modalitäten für die Benützung dieses Luftraums längerfristig vertraglich zu regeln. Zudem konnten auch die flugsicherungstechnischen Voraussetzungen zur Inbetriebnahme eines Instrumentenlandesystems für Altenrhein geschaffen werden.

Als "Gegenleistung" musste der schweizerische Flugplatzhalter zahlreiche Beschränkungen des Flugbetriebs in Kauf nehmen. Hauptsächlich aus staatspolitischen Ueberlegungen wurde von Schweizer Seite deshalb Gegenrecht für allfällige Betriebseinschränkungen auf dem grenznahen österreichischen Flugplatz Hohenems verlangt, obwohl dieser Flugplatz formell ohne Benützung des schweizerischen Luftraums betrieben werden kann. Dieses Gegenrecht wurde uns als Grundsatz zugestanden, weshalb der Titel des vorliegenden Abkommens allgemein und partnerschaftlich formuliert werden konnte. Der Titel darf aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass es sich um eine "lex Altenrhein" handelt.

Auf schweizerischer Seite nahmen unter der Leitung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt die Völkerrechtsdirektion, der Kanton St. Gallen, der Flugplatzhalter sowie zeitweise das Bundesamt für Militärflugplätze teil. In der österreichischen Delegation war das Aussen- und das Verkehrsministerium sowie das Land Vorarlberg vertreten.

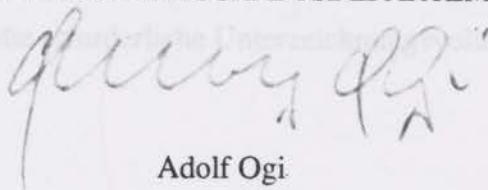
- 2 -

Die Zuständigkeit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt zur Regelung solcher Fragen ergibt sich aus Art. 3bis des Luftfahrtgesetzes, der das Amt zum Abschluss technischer Vereinbarungen mit ausländischen Luftfahrtbehörden ermächtigt. Das österreichische Recht schreibt dafür jedoch zwingend den Abschluss eines förmlichen Staatsvertrages vor. Im Einvernehmen mit der Völkerrechtsdirektion ist der Entwurf demzufolge gemäss den österreichischen Erfordernissen ausgestaltet worden. Damit die Unterzeichnung auf schweizerischer Seite stufenangepasst erfolgen kann, ist es angezeigt, dass der Bundesrat vom Vertrag in zustimmendem Sinne Kenntnis nimmt und den schweizerischen Botschafter in Wien zur Unterzeichnung ermächtigt.

Wir beantragen Ihnen, dem beiliegenden Beschlussesentwurf zuzustimmen.

Mit freundlichen Grüssen

EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND
ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT



Adolf Ogi

Beilagen

- Staatsvertrag
- Entwurf Beschlussdispositiv

Zum Mitbericht an: - EDA

Protokollauszug an: - EVED (10 Exp.)
- EDA (5 Exp.)

Für getreuen Auszug
der Protokollführer:

Unterzeichnung des Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates

Aufgrund des Antrags des EVED vom 3. Juni 1991

Aufgrund des Ergebnisses des Mitberichtsverfahrens wird

beschlossen:

1. Der Unterzeichnung des "Vertrags zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des anderen Vertragsstaates" wird zugestimmt.
2. Herr François Pictet, Schweizer Botschafter in Wien, wird beauftragt und bevollmächtigt, das Abkommen zu unterzeichnen.
3. Die Bundeskanzlei wird beauftragt, die erforderliche Unterzeichnungsvollmacht auszustellen.

Für getreuen Auszug,
der Protokollführer:

Vertrag

zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Republik
Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs bestehender grenznaher
Flugplätze auf das Hoheitsgebiet des andern Vertragsstaates

Die Schweizerische Eidgenossenschaft und die Republik Oesterreich - im folgenden als Vertragsparteien bezeichnet - haben,

- in Anerkennung des Schutzbedürfnisses der Anwohner gegen störende Einwirkungen aus dem Betrieb des Flugplatzes Altenrhein,
- in der Absicht, auf der Grundlage einer einvernehmlichen rechtlichen Regelung einen geordneten Flugbetrieb zu ermöglichen,
- in dem Bewusstsein, dass dies für den Flugplatz Altenrhein nur durch eine Mitbenützung des österreichischen Luftraums sichergestellt werden kann,
- im Hinblick auf das Bestreben der Republik Oesterreich, eine regelmässige Flugverbindung von Altenrhein nach Wien einzurichten und aufrechtzuerhalten,
- unter Berücksichtigung der Bedeutung, die das Naturschutzgebiet Rheindelta für die Republik Oesterreich besitzt,
- in der Absicht, Gegenrecht für die Auswirkungen des Betriebs des Flugplatzes Hohenems zu gewähren,
- eingedenk ihrer Mitgliedschaft bei der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO),

folgendes vereinbart:

✓

Art. 1 Benützung des österreichischen Luftraums

(1) Die Benützung des österreichischen Luftraums über dem Rheindelta für Anflüge zum und für Abflüge vom Flugplatz Altenrhein ist im Rahmen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäss Art. 6 gestattet. Schweizerischen Staatsluftfahrzeugen sind ohne besondere österreichische Bewilligung höchstens fünfundsiebzig derartige Ueberflüge im Jahr erlaubt.

(2) Die Benützung des österreichischen Luftraums über dem Rheindelta im Rahmen von innerschweizerischen Flügen von und nach dem Flugplatz Altenrhein ist ohne Abgabe eines ICAO-Flugplans gestattet.

(3) Die Republik Oesterreich anerkennt die von der Schweiz ausgestellten Lernausweise für Flugschüler als luftfahrtbehördliche Bewilligungen im Flugplatzverkehr von Altenrhein.

Art. 2 Luftraumstruktur

Zum Schutz der Sicht- und Instrumentenflüge wird von den Vertragsparteien für den Flugplatz Altenrhein eine grenzüberschreitende flugsicherungstechnische Luftraumstruktur in Form einer Flugplatzverkehrszone (ATZ) oder eines kontrollierten Luftraums, geschaffen. Die Einzelheiten werden in der Vereinbarung gemäss Art. 6 geregelt.

Art. 3 An- und Abflugverfahren

(1) Die An- und Abflugverfahren für den Flugplatz Altenrhein sind, soweit sie den österreichischen Luftraum berühren, vom schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt der österreichischen Obersten Zivilluftfahrtbehörde sowie der Gemischten Kommission (Art. 9) zur Kenntnis zu bringen. Erhebt die Republik Oesterreich binnen zwei Monaten keine Einwendungen, so gilt die erforderliche Zustimmung als erteilt.

(2) Das zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Vertrags bestehende Sichtflugverfahren und das Instrumentenflugverfahren West gelten als genehmigt.

7

(3) Soweit es die meteorologischen Verhältnisse gestatten und nicht Gründe der Flugsicherheit dagegen sprechen, ist aus Westen anzufliegen und nach Westen abzufliegen. Bei Platzrundenbetrieb ist bis zur jeweils maximal zulässigen Rückenwindkomponente nach Westen abzufliegen.

Art. 4 Lärmbelastung

(1) Die aus dem Flugbetrieb des Flugplatzes Altenrhein entstehenden Fluglärmbelastungen werden für schweizerisches Gebiet nach schweizerischem Recht und für österreichisches Gebiet nach österreichischem Recht ermittelt und beurteilt. Allenfalls notwendige lärmtechnische Sanierungsmassnahmen richten sich ebenfalls nach diesen Bestimmungen.

(2) Die übrigen einer Lärmverringerung dienenden Bestimmungen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäss Art. 6 werden von Abs. 1 nicht berührt.

Art. 5 Gegenrecht für den Flugplatz Hohenems

(1) Sofern im Zuge eines etwaigen Ausbaus des Flugplatzes Hohenems für An- und Abflüge die Benützung des schweizerischen Luftraums erforderlich sein sollte, so wird die Schweiz unter gleichartigen Voraussetzungen, wie sie für die Benützung des österreichischen Luftraums für An- und Abflüge von und nach Altenrhein gelten, zustimmen.

(2) Art. 4 ist analog auf den Flugplatz Hohenems anzuwenden.

Art. 6 Durchführung des Vertrags

Die nähere Regelung zur Durchführung dieses Vertrags wird in einer Vereinbarung zwischen dem Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement und dem Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr der Republik Oesterreich getroffen.

7

Art. 7 Rechts- und Amtshilfe

Die Vertragsparteien leisten einander bei der Verfolgung jener Verletzungen luftfahrtsrechtlicher Vorschriften, die im Zusammenhang mit Flügen zu und von den Flugplätzen Altenrhein und Hohenems erfolgen, und bei der Vollstreckung von Erkenntnissen über solche Verletzungen, Rechts- und Amtshilfe. Dabei können die zuständigen Behörden unmittelbar miteinander verkehren.

Art. 8 Gleichberechtigung für ein österreichisches Luftverkehrsunternehmen

Einem österreichischen Luftverkehrsunternehmen, das eine regelmässige Verbindung von Bestimmungsorten in Oesterreich nach Altenrhein aufrechterhält, wird die Benützung des Flugplatzes Altenrhein und seiner betrieblichen und technischen Einrichtungen zu Bedingungen ermöglicht, die nicht ungünstiger sind als jene, die einem schweizerischen Linienunternehmen eingeräumt würden.

Art. 9 Gemischte Kommission

- 1) Die Vertragsparteien bilden eine Gemischte Kommission mit der Aufgabe
 - a) jede Frage, die sich aus der Auslegung und der Anwendung dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäss Art. 6 oder in sonstigem Zusammenhang damit ergibt, zu behandeln und entsprechende Massnahmen zu erörtern,
 - b) allfällige Aenderungen dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäss Art. 6 zu beraten,
 - c) Empfehlungen an die zuständigen Stellen bezüglich der Punkte a) und b) zu erstatten.
- (2) Die Kommission setzt sich aus drei schweizerischen und drei österreichischen Mitgliedern zusammen, die sich von Experten begleiten lassen können.

nen. Jede Vertragspartei bezeichnet ein Mitglied ihrer Delegation als deren Leiter. Jeder Delegationsleiter kann durch ein an den Leiter der anderen Delegation gerichtetes Begehren die Kommission einberufen, die spätestens innerhalb von zwei Monaten nach Eingang des Begehrens zusammenzutreten hat.

(3) Die Kommission fasst ihre Beschlüsse einstimmig. Sie gibt sich selbst eine Geschäftsordnung.

(4) Auf Verlangen einer Delegation ist unter Beachtung der gesetzlichen Vorschriften Einsicht in die zur Erfüllung ihrer Aufgabe notwendigen Flugbetriebsunterlagen der Flugplätze Altenrhein und Hohenems zu gewähren.

Art. 10 Meinungsverschiedenheiten

(1) Meinungsverschiedenheiten über die Auslegung oder die Anwendung dieses Vertrags und der Vereinbarung gemäss Art. 6 sollen im Rahmen der Gemischten Kommission beigelegt werden.

(2) Kann eine Meinungsverschiedenheit zwischen den beiden Vertragsparteien im Rahmen der Gemischten Kommission nicht beigelegt werden, so ist sie auf Verlangen einer der Vertragsparteien einem Schiedsgericht zu unterbreiten.

(3) Das Schiedsgericht wird von Fall zu Fall gebildet, indem jede Vertragspartei ein Mitglied bestellt und beide Mitglieder sich auf den Angehörigen eines dritten Staates als Obmann einigen, der von den Regierungen der Vertragsparteien zu bestellen ist. Die Mitglieder sind innerhalb von zwei Monaten, der Obmann ist innerhalb von drei Monaten zu bestellen, nachdem die eine Vertragspartei der anderen mitgeteilt hat, dass sie die Meinungsverschiedenheit einem Schiedsgericht unterbreiten will.

(4) Werden die in Abs. 3 genannten Fristen nicht eingehalten, so kann in Ermangelung einer anderen Vereinbarung jede Vertragspartei den Präsidenten des Rates der ICAO bitten, die erforderlichen Ernennungen vorzunehmen. Besitzt der Präsident die Staatsangehörigkeit einer der Vertragsparteien

oder ist er aus einem anderen Grund verhindert, so soll sein Vertreter die Ernennungen vornehmen.

(5) Das Schiedsgericht entscheidet mit Stimmenmehrheit. Seine Entscheidungen sind bindend. Jede Vertragspartei trägt die Kosten des von ihr bestellten Schiedsrichters sowie ihrer Vertretung in dem Verfahren vor dem Schiedsgericht; die Kosten des Obmannes sowie die sonstigen Kosten werden von den Vertragsparteien zu gleichen Teilen getragen. Im übrigen regelt das Schiedsgericht sein Verfahren selbst.

(6) Hinsichtlich der Ladung und der Vernehmung von Zeugen und Sachverständigen werden die Gerichte und die Verwaltungsbehörden der beiden Vertragsparteien auf das vom Schiedsgericht an die betreffende Regierung zu richtende Ersuchen in derselben Weise Rechts- und Amtshilfe leisten wie auf das Ersuchen ausländischer Zivilgerichte.

Art. 11 Schlussbestimmungen

(1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation. Die Ratifikationsurkunden werden sobald wie möglich in Bern ausgetauscht werden.

(2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des Monats in Kraft, der dem Monat folgt, in dem die Ratifikationsurkunden ausgetauscht werden. Gleichzeitig tritt der zwischen den Regierungen der Schweiz und Oesterreichs am 21. Dezember 1956 durchgeführte Notenwechsel über die ausnahmsweise Benützung österreichischen Hoheitsgebietes durch schweizerische Staatsluftfahrzeuge ausser Kraft.

(3) Dieser Vertrag gilt auf unbestimmte Zeit. Er kann jederzeit schriftlich auf diplomatischem Weg gekündigt werden und tritt ein Jahr nach der Kündigung ausser Kraft.

(4) Im Falle der Kündigung nehmen die Vertragsparteien unverzüglich Verhandlungen im Hinblick auf eine einvernehmliche Neuregelung betreffend die Auswirkungen des Betriebs ihrer bestehenden grenznahen Flugplätze auf.

✓

Geschehen zu am

in zwei Urschriften.

EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
DEPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTÉRIEUR
DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

3003 Bern, 17. Juni 1991

Für die schweizerische
Eidgenossenschaft:

Für die Republik
Oesterreich:

An den Bundesrat

7

Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich über die Auswir-
kungen des Betriebs ihrer grenznahen Flugplätze Altenrhein und
Zürich

Mitbericht

zum Antrag des EVD vom 3. Juni 1991

Sie sind mit dem Antrag unter folgender Voraussetzung einver-
standen.

Zusammenfassung

Mit dem Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich darf
eine mögliche Erweiterung der Betriebsbewilligung (breitere
Nutzung des Instrumentenlandesystems ILS) auf den Flugplatz
Altenrhein nicht präjudiziert werden (der bereits bewilligte
Nachtflug Altenrhein-Wien ausgenommen). Die Abklärungen über
die Flugverfahrenstechnik und deren Auswirkungen auf die Flug-
sicherheit und damit auf die Umwelt sind noch in Gange.

EIDGENÖSSISCHES
DEPARTEMENT DES INNERN


Flavio Cotti



EIDGENÖSSISCHES DEPARTEMENT DES INNERN
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'INTÉRIEUR
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'INTERNO

3003 Bern, 17. Juni 1991

An den Bundesrat

Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich über die Auswirkungen des Betriebs ihrer grenznahen Flugplätze Altenrhein und Hohenems

Mitbericht

zum Antrag des EVED vom 3. Juni 1991

Wir sind mit dem Antrag unter folgender Voraussetzung einver-
standen.

Voraussetzung

Mit dem Abkommen zwischen der Schweiz und Oesterreich darf eine allfällige Erweiterung der Betriebsbewilligung (breitere Benützung des Instrumentenlandesystems ILS) auf dem Flugplatz Altenrhein nicht präjudiziert werden (der bereits bewilligte Linienflug Altenrhein-Wien ausgenommen). Die Abklärungen über die Flugsicherungstechnik und deren Auswirkungen auf die Flugbewegungen und damit auf die Umwelt sind noch im Gange.

EIDGENOESSISCHES
 DEPARTEMENT DES INNERN

Flavio Cotti