

Berlin, 31. August 1990
L10-0/328/90

*Abteilungsleiter L in. v. B. von
Handwritten and signed*

Z w i s c h e n i n f o r m a t i o n

U/4.9,

zum Stand der Luftverkehrsgespräche im Rahmen der 2+4-Beratungen

Unter Beteiligung von Delegationen der 6 Staaten fanden inzwischen auf dem Flughafen Berlin-Tempelhof drei Plenartagungen und 8 Sitzungen der eingesetzten Expertengruppe statt. Im Ergebnis der Beratungen wurden vom Plenum die "Ziele" der Gespräche (Anlage 1) bestätigt und von der Expertengruppe "Technische Vorschläge" (Anlage 2 - deutsche Arbeitsübersetzung folgt -) vorgelegt. Die "Technischen Vorschläge" bedürfen noch der Bestätigung durch das Plenum.

Die Gespräche gestalten sich zunehmend schwieriger, nachdem anfangs bei der Formulierung der prinzipiellen Ziele schnelle Fortschritte erreicht wurden. Die Verzögerung ist vor allem auf folgende Ursachen zurückzuführen:

- Die von der BRD-Seite angestrebte Verbindung der Aufgabe Alliiertes Vorbehaltsrechte für den Berlin-Luftverkehr mit der Problematik der sich aus dem künftigen Stationierungsvertrag für die sowjetischen Streitkräfte ergebenden Nutzungsrechte des ehem. DDR-Luftraums für militärische Flugbewegungen führt zwangsläufig zu unterschiedlichen Vorstellungen über den Zeithorizont der vollen Anwendung der BRD-Rechtsordnung in der ehem. DDR.

Während für die Stationierungsproblematik unstreitig am 3.10.1990 die Rechtsordnung der BRD im Luftraum der ehem. DDR gilt, akzeptiert die sowjetische Seite (mit Tolerierung durch die 3 Westmächte) diesen Termin nicht hinsichtlich der Aufgabe der Vorbehaltsrechte für den Berlinverkehr.

Im Hinblick auf den Protokollvermerk zum Einigungsvertrag geht die UdSSR-Seite davon aus, daß die äußeren Faktoren nicht unbedingt am 3.10.1990 gelöst sein müssen. Es hat den Anschein, daß diese Haltung nicht nur taktisch motiviert ist.

- Der Versuch, Elemente des Stationierungsvertrages in den 2+4-Beratungen zu lösen, führte zu einer Konfrontation zwischen der BRD-Delegation und der UdSSR-Delegation. Der Kern dieser Konfrontation besteht in der Frage, unter welchem Kommando die "Vereinigte Hauptflugzentrale (VHZ)" in ihrer Eigenschaft als zivil-militärisches Koordinierungsinstrument für den ehem. DDR-Luftraum stehen wird. Diese seit Jahren bestehende Einrichtung wird bisher paritätisch von militärischen Vertretern des DDR-Ministeriums für Abrüstung und Verteidigung und der Westgruppe der sowjetischen Streitkräfte geleitet. Die BRD-Seite fordert die alleinige Kommandogewalt durch einen Offizier der Bundesluftwaffe; die sowjetische Seite hält die Abhängigkeit künftiger militärischer Flugbewegungen ihrer Streitkräfte im Stationierungsgebiet von Entscheidungen eines "NATO-Generals" für unannehmbar.

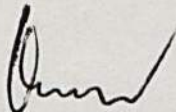
Voraussehbar kann diese Frage in der 2+4-Runde nicht gelöst werden; sie gehört von der Substanz her in die bilateralen deutsch-sowjetischen Verhandlungen über die Stationierungsbedingungen.

- Auf Forderung der drei Westmächte soll anstelle des (aufzulösenden) Berlin Air Safety Centres (BASC) ein "Berlin Air Traffic Coordination Committee" gebildet werden, an dem neben deutschen Vertretern auch die Vertreter der vier Mächte beteiligt sein sollen. Aufgaben, Struktur, Arbeitsweise und personelle Besetzung dieser Einrichtung sind noch unklar.

Während die deutsche Seite dabei von einem unverbindlichen Konsultationsmechanismus mit empfehlendem Charakter ausgeht, stellen sich die drei Westmächte darunter ein Koordinierungszentrum für den Berlin-Luftverkehr unter weitgehender Erhaltung ihrer bisher in Westberlin bestehenden Apparate vor.

- Kommerzielle Fragen der Verteilung des Berlin-Luftverkehrs wurden bisher nicht diskutiert, da sich die Experten ausschließlich auf die Flugsicherungsproblematik konzentriert haben. Es scheint, daß die BRD-Seite an einer offiziellen Diskussion dieser Fragen nicht interessiert ist und die drei Westmächte nach Aufgabe der alliierten Vorbehaltsrechte vor vollendete Tatsachen stellen will.

Insgesamt hat die Gesprächsrunde bisher eine bis an die Grenze der physischen Leistungsfähigkeit (teilweise bis in die Nachtstunden) gehende Arbeit geleistet. Da die Zeit bis zum 12.9.1990 immer mehr drängt, ist mit zunehmendem Tempo der Beratungen zu rechnen. Die nächste Gesprächsrunde der Experten ist für den 6.9.1990 vorgesehen; daran muß sich - abhängig von der Möglichkeit, die offenen Probleme zu lösen - die abschließende Plenartagung anschließen. Andernfalls kann nicht gesichert werden, daß die Positionen der 6 Staaten zum Status des Berlinverkehrs bis zum 12.9.1990 konsensfähig gestaltet werden können.


Dr. Damm
Referatsleiter

Anlagen

Verteiler

Staatssekretär, Herr Rechel

Abt. A

Abt. L

ZIELE

1. Beendigung der Rechte Frankreichs, der UDSSR, des Vereinigten Königreichs und der Vereinigten Staaten von Amerika in dem Luftraum der derzeit unter der Verantwortung der Vier Mächte und der DDR steht, zugunsten der Regierung des Vereinigten Deutschlands und die Vorbereitung darauf.
2. Beibehaltung und Verbesserung des hohen Sicherheitsniveaus in dem oben genannten Gebiet.
3. Entwicklung eines integrierten Flugsicherungssystems, welches das Gebiet
 - der heutigen Berlin-Korridore
 - der heutigen Berliner Kontrollzone
 - und den übrigen Luftraum über der heutigen DDRumfaßt, durch Einführung einer Luftraumstruktur, eines Systems von Flugverkehrsstrecken und Verfahren sowie von Flugregeln in Übereinstimmung mit ICAO-Standards und -Verfahren.
4. Berücksichtigung militärischer Interessen, betreffend die Nutzung des Luftraums, in Übereinstimmung mit bestehenden Vereinbarungen und nach der Vereinigung Deutschlands in Übereinstimmung mit Vereinbarungen die für diese Periode ausgearbeitet werden.
5. Einrichtung eines einheitlichen Management-Systems unter deutscher Leitung für die Planung ziviler und militärischer Aktivitäten im Luftraum über der heutigen DDR und Berlins, und für die Information und Koordination zwischen den beteiligten Parteien, um die Flugsicherheit und die effiziente Nutzung des Luftraumes zu gewährleisten.
6. Einführung von deutschen und anderen Luftverkehrsdiensten nach Berlin vor der Vereinigung, und sicherlich nicht später als zum 28. Oktober, 1990