

**Auszug aus dem Protokoll  
des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 275/2003

Sitzung vom 17. Dezember 2003

**1906. Postulat (Sicherheitsprüfung aller Anflugrouten)**

Kantonsrätin Susanne Rhis-Lanz, Glattfelden, hat am 15. September 2003 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird ersucht, beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) zu verlangen, dass nicht nur die Südanflüge auf Piste 34 auf ihre Sicherheit überprüft werden, sondern alle Anflugrouten.

**Begründung:**

Der Flughafen hatte im Zusammenhang mit den Beschränkungen bei der Benutzung des süddeutschen Luftraumes beim BAZL ein Gesuch für die Zulassung von Südanflügen und die Installation eines Instrumentenlandesystems (ILS) auf Piste 34 eingereicht. Dabei hatte das BAZL die Sicherheit der Anflugverfahren zu prüfen. Diese wurde gutgeheissen und das Gesuch am 24. Juni genehmigt. Am 1. September hat nun der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine erneute Sicherheitsüberprüfung der Südanflüge veranlasst. In diesem Zusammenhang drängt sich die Frage nach der Sicherheit der andern Anflugrouten auf. Insbesondere diejenige auf Piste 28, die seit dem 17. April morgens und abends mit hoher Frequenz und geringem Abstand zu den Hausdächern angefliegen wird und nie einer speziellen Sicherheitsprüfung durch das UVEK unterzogen wurde. In den letzten Tagen bekräftigte der Verkehrsminister immer wieder, dass die Sicherheit im Flugverkehr oberstes Gebot sei. Als Vertreter des Kantons Zürich müsste eigentlich auch der Regierungsrat diese Haltung konsequent einnehmen und die Verantwortung über die Sicherheit aller vom Flughafen betroffenen Regionen wahrnehmen. Aus diesem Grund ist es zwingend nötig, dass der Regierungsrat in Bern vorstellig wird und verlangt, dass alle Anflugrouten – als Folge der Fehler des BAZL im Fall Agno – derselben Sicherheitsprüfung unterzogen werden. Es darf nicht sein, dass dies nur bei einer Anflugroute geschieht. Dies hätte erneut relevante Folgen in Bezug auf das Vertrauen der Bevölkerung in die zuständigen Behörden. Zudem würden die Menschen im Osten und Norden den Gedanken nicht los, dass hinter der nochmaligen Überprüfung der Südanflüge nicht die Sicherheit im Vordergrund steht, sondern ein taktisches Spiel, ausgelöst durch den Druck der Bevölkerung im Süden des Flughafens.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion  
beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Sicherheit hat in der Zivilluftfahrt ohne Frage oberste Priorität. Die bei der Festlegung von An- und Abflugrouten und -verfahren zu beachtenden Vorgaben werden in erster Linie von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO, International Civil Aviation Organization) festgelegt. Für deren Einhaltung sind die nationalen Luftfahrtbehörden zuständig und verantwortlich. In der Schweiz obliegt diese Aufgabe dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) als dem vom Bundesrat bezeichneten Aufsichtsorgan über die Luftfahrt in der Schweiz (Art. 3 des Luftfahrtgesetzes, SR 748.0).

Nachdem der Vorsteher des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) eine sicherheitsmässige Überprüfung des neuen Landeanfluges auf Piste 34 bereits Mitte September 2003 in Auftrag gegeben hatte, bat die Volkswirtschaftsdirektion den derzeit amtierenden Direktor ad interim des BAZL mit Schreiben vom 1. Oktober 2003 um eine Stellungnahme zur Frage der Sicherheit aller Anflugrouten im Allgemeinen und derjenigen der Anflüge auf die Pisten 34 und 28 im Besonderen. Die Stellungnahme des BAZL kann im Wesentlichen wie folgt zusammengefasst werden: Die Sicherheitsüberprüfung des neu einzuführenden Anflugverfahrens auf Piste 34 habe gezeigt, dass die Südanflüge den internationalen Standards entsprächen und die Sicherheitsanforderungen vollumfänglich erfüllten. Die im Zuge dieser Überprüfung verlangten oder empfohlenen Massnahmen würden umgesetzt. Was das Anflugverfahren auf Piste 28 anbetreffe, so werde dieses bereits seit 15 Jahren praktiziert und habe in dieser Zeitspanne mehrere periodisch angeordnete Sicherheitsüberprüfungen bestanden. Nach dem Flugzeugabsturz bei Bassersdorf am 24. September 2001 habe das BAZL zusätzliche Sicherheitsmassnahmen angeordnet (Heraufsetzung der Mindestsichtweite, Installation eines Warnsystems für den Fall, dass ein Flugzeug unter die für einen sicheren Anflug definierte Mindestflughöhe absinkt). Anlässlich der Installation der Instrumentenanflugssysteme für die Pisten 34 und 28 (Herbst 2004 bzw. Herbst 2005) würden selbstverständlich erneut umfassende Sicherheitsüberprüfungen stattfinden. Mit Bezug auf die anderen Anflugverfahren weist das BAZL darauf hin, dass diese auch am Flughafen Zürich alle drei bis fünf Jahre auf ihre Konformität mit nationalen und internationalen Vorschriften hin überprüft werden.

Skyguide (Flugsicherung), die ebenfalls um eine Stellungnahme gebeten wurde, hält fest, dass die Entwicklung des neuen Anflugverfahrens auf Piste 34 von zwei externen Firmen begleitet worden sei, die keinerlei Vorbehalte angebracht hätten. Die Sicherheitsüberprüfung habe sich vor allem mit der durch das neue Anflugverfahren bedingten Umstellung der Luftraumorganisation und deren Vereinbarkeit mit dem Linien-, dem Privat- und dem Militärluftverkehr befasst. Dabei seien verschiedene Massnahmen definiert worden, deren Umsetzung eine optimale Sicherheit garantieren würden.

Bereits das erste Wochenende Betriebserfahrung mit den Landeanflügen auf Piste 34 hat gezeigt, dass verschiedene Flugzeuge trotz grundsätzlich ausreichenden Sichtverhältnissen (horizontale Sicht mindestens 4500 m, Wolkendecke nicht tiefer als 380 m über Grund) nicht auf Piste 34 landen konnten, sondern durchstarten und von Norden her auf Piste 14 landen mussten, weil zeitweise dichte Wolkenfetzen das Sichtfeld der Piloten beeinträchtigt hatten. Durchstartmanöver beeinträchtigen die Sicherheit grundsätzlich nicht, sie sind vielmehr dazu da, ein sicheres Landen zu ermöglichen, falls der erste Landeanflug, aus welchen Gründen auch immer, abgebrochen werden muss. Auch der vom Vorsteher des UVEK eingesetzte Sicherheitsdelegierte in Sachen Luftverkehr stellte nach den ersten Erfahrungen mit der deutschen Verordnung fest, dass Durchstartmanöver für die Fluglotsen zwar eine Zusatzbelastung und die damit verbundenen häufigen Wechsel des Betriebsregimes einen erhöhten Stress darstellten, die Südanflüge aber dennoch sicher seien. Negativ wirken sich diese Faktoren auch auf die Kapazität des Flughafens und auf die Pünktlichkeit aus. Unmittelbar nach den ersten negativen Erfahrungen mit den Südanflügen hat der Regierungsrat das BAZL schriftlich und dringend ersucht, sich beim Deutschen Verkehrsministerium für eine Handhabung der Ausnahmeregelungen zu verwenden, die den meteorologischen Bedingungen in Zürich Rechnung trägt. In der Folge ist es dem Bund im Gespräch mit Deutschland gelungen, die einseitige deutsche Verordnung dahingehend auslegen zu können, dass inskünftig auch schwierige Wetterverhältnisse, insbesondere die erwähnten, die Sicht einschränkenden Wolkenfetzen, als Ausnahmegrund für Landungen aus Norden akzeptiert werden. Durchstartmanöver und damit das mehrmalige Umstellen des Anflugregimes innert kurzer Zeit können so auf ein Minimum beschränkt werden.

Diese Ausführungen zeigen, dass die für die Sicherheit der An- und Abflugrouten und -verfahren am Flughafen Zürich systematisch überprüft und dass im Bedarfsfall die nötigen Massnahmen eingeleitet werden. Daher ist es weder nötig noch angezeigt, dass der Regierungsrat bezüglich einer Sicherheitsüberprüfung der Anflugverfahren im Allgemeinen und derjenigen auf die Pisten 34 und 28 im Besonderen erneut beim Bund vorstellig wird.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 275/2003 nicht zu überweisen.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**