

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 315/2007

Sitzung vom 19. Dezember 2007

1935. Anfrage (Auswirkungen für den Flughafenstandort Zürich betreffend Einheitlichen Europäischen Luftraum [SES])

Die Kantonsräte Lorenz Habicher, Zürich, und Heinrich Frei, Kloten, haben am 22. Oktober 2007 folgende Anfrage eingereicht:

Die Beantwortung der Anfrage KR-Nr. 396/2006 und die neueste Entwicklung in der Luftfahrtpolitik des Bundes ergeben neue Fragen betreffend die Auswirkungen für den Standort Zürich im Einheitlichen Europäischen Luftraum (SES).

Die Teilnahme der Schweiz am SES erfolgt auf der Grundlage des bilateralen Luftverkehrsabkommens Schweiz–EU. Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 3. Mai 2007 der Teilnahme der Schweiz am Einheitlichen Europäischen Luftraum zugestimmt. Im Juli nahmen Vertreter der Luftfahrtbehörden der Schweiz und Frankreichs (Skyguide & DSNA) die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für einen solchen FAB Schweiz–Frankreich zur Kenntnis.

In diesem Zusammenhang stellen wir der Regierung folgende Fragen:

1. Sind der Regierung die Ergebnisse dieser Machbarkeitsstudie betreffend einen gemeinsamen FAB Schweiz–Frankreich bekannt?
2. Eine Definition des FAB Schweiz–Frankreich sieht die Zusammenfassung der Sektoren REMS, PAR, AIX und GEN vor. Dabei würde die Schweiz in einen Bereich West (GEN = Geneva) und Ost (ZUR = Zürich) aufgeteilt und faktisch zerschnitten. Ist sich die Regierung der Tragweite einer solchen Aufteilung bewusst?
3. Ist die geplante Verlegung und/oder Zusammenfassung der Skyguide-Infrastruktur am Standort Genf ein Präjudiz oder das Ergebnis dieser FAB-Definition?
4. Welche Bereiche der Luftraumbewirtschaftung werden voraussichtlich von einer Verlegung betroffen sein und was sind die Auswirkungen auf den Flughafen und Kanton Zürich?
5. Werden auch Ausbildungsplätze sowie das Angebot der Hochschulen (besonders an den Standorten Dübendorf und Winterthur) von einer entsprechenden Verlegung betroffen sein?

6. Wie schätzt die Regierung in diesem Zusammenhang den Rückzug der Schweizer Luftwaffe aus Dübendorf und der gesamten Ostschweiz ein und ist ein Sicherheitsrisiko für den Schweizer Luftraum auch im Hinblick auf die EURO 08 zu befürchten?
7. Es ist auch technisch fragwürdig, am wichtigsten Luftverkehrsknotenpunkt der Schweiz sämtliche Infrastruktur und Arbeitsplätze «abzuziehen». Wie gedenkt die Regierung einer Verlegung dieser Arbeitsplätze vom Flughafenstandort Zürich zu verhindern?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Lorenz Habicher, Zürich, und Heinrich Frei, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

In seiner Beatwortung der Anfrage KR-Nr. 396/2006 hat der Regierungsrat ausgeführt, weshalb die Schweiz an der Einführung des Single European Sky (SES) ein grundsätzliches Interesse hat: Der schweizerische Luftraum liegt im Zentrum Europas und hat ein überdurchschnittlich hohes Verkehrsaufkommen. Zudem liegen die drei Landesflughäfen (Basel-Mulhouse, Genf und Zürich) an der Grenze zu Nachbarstaaten bzw. im Fall von Basel-Mulhouse sogar in Frankreich. Damit ist unser Land von den Nachteilen der heutigen Strukturen der europäischen Flugsicherung, in die sich Dutzende von Unternehmen teilen, deren Zuständigkeiten sich in aller Regel strikte an den nationalstaatlichen Grenzen orientieren, in besonderem Masse betroffen (Kapazitätsengpässe, Unpünktlichkeit, mangelnde Effizienz, sehr hohe Flugsicherungsgebühren usw.). Der SES bzw. die ihm zu Grunde liegenden, grenzüberschreitenden Luftraumblöcke (Functional Airspace Blocks, FAB) sollen sicherstellen, dass der auch in Europa weiterhin stark anwachsende Luftverkehr sicher und effizient bewältigt werden kann. Diese FAB beschlagen die Flugsicherungsaufgaben ab Reiseflughöhe (nach heutigem Kenntnisstand 29 000 Fuss ü. M., entsprechend rund 8700 m ü. M.). Die Flugsicherungsaufgaben unterhalb dieser Höhe verbleiben auch im SES im Aufgabenbereich der nationalen Flugsicherungsunternehmen. Für die Schweiz, deren Luftraum zu klein ist für einen FAB, gibt es längerfristig nur zwei Lösungen: Entweder kann sich der bis anhin von der Schweizer Flugsicherung (Skyguide) kontrollierte schweizerische und der an sie delegierte ausländische Luftraum zu einem lebensfähigen FAB entwickeln, oder der schweizerische Luftraum wird an ausländische Flugsicherungsunternehmen delegiert, die dann Flugsicherungsaufgaben auch für die Schweiz übernehmen, was für unser Land mit nega-

tiven Konsequenzen verbunden wäre (u.a. Rückgängigmachung der eingeleiteten Integration von militärischer und ziviler Flugsicherung, Verlust von Arbeitsplätzen und technischem Knowhow bei Skyguide). Deshalb hat die Schweiz ein grosses Interesse, von Anfang an beim Aufbau und bei der Ausgestaltung des SES mit dabei zu sein. Der Bundesrat hat am 3. Mai 2006 der Teilnahme der Schweiz am SES zugestimmt und den Beschluss des Gemischten Ausschusses Schweiz/EU betreffend Aufnahme der entsprechenden EU-Rechtsgrundlagen in den Anhang zum Luftverkehrsabkommen genehmigt.

Da Skyguide bereits heute einen Teil des französischen Luftraums von Genf aus bewirtschaftet, hat das Unternehmen zusammen mit der französischen Flugsicherung Direction des Services de la Navigation Aérien (DSNA) eine Machbarkeitsstudie an die Hand genommen, in deren Rahmen die wichtigsten Hauptelemente eines FAB Schweiz–Frankreich analysiert werden sollten (Chancen und Schwierigkeiten, die mit einer verstärkten operationellen und technischen Zusammenarbeit verbunden sind; Möglichkeiten der Tarifgestaltung für die Flugsicherungsdienste innerhalb eines FAB; Ausgewogenheit von Kosten und Nutzen des Projekts u.a.m.). Aus den Schlussfolgerungen der Machbarkeitsstudie geht hervor, dass der FAB Schweiz–Frankreich den Benutzern in dieser stark belasteten Region beträchtliche Vorteile bringen kann. Diese entstünden aus der gemeinsamen Nutzung der verfügbaren Kapazität (was Verspätungen verringert), aus der Zusammenarbeit bei der Flugroutenentwicklung (was die Effizienz erhöht), der gemeinsamen Bewirtschaftung der Anflüge auf grenznahe Flughäfen (was ein verfrühtes und damit treibstoffineffizientes Absinken der Flugzeuge verhindert) und aus der Zusammenarbeit bei der Kapazitätsplanung (was zu einer Senkung der Kosten des künftigen Kapazitätsangebots und zugleich zu einer Senkung der Verspätungen führt).

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und Skyguide, die um Stellungnahmen zu dieser Anfrage ersucht wurden, teilten je mit Schreiben vom 30. November 2007 mit, dass die Arbeiten im Hinblick auf die Bildung eines FAB Schweiz–Frankreich Ende 2006 sistiert wurden, nachdem die Schweiz und Frankreich sowie die Flugsicherungsunternehmen beider Länder beschlossen hatten, am Projekt zur Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für einen FAB Europe Central (FABEC) mitzuwirken, der die Lufträume der Benelux-Staaten, Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz umfasst. Der Abschluss dieser Machbarkeitsstudie ist für Mitte 2008 geplant.

Obwohl die Anfrage ihrem Titel gemäss die Auswirkungen des SES auf den Flughafenstandort zum Gegenstand hat, drehen sich verschiedene Fragen (vor allem Fragen 3, 4 5 und 7) um ein anderes Projekt,

nämlich um das Projekt «UAC Genf», das die Zusammenlegung des Zürcher und des Genfer Kontrollzentrums für die Bewirtschaftung des oberen Luftraums der Schweiz (Upper Area Control Center) am Standort Genf zum Gegenstand hatte, auf Geheiss des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) aus Sicherheitsgründen jedoch sistiert wurde. Frage 7 scheint sich darüber hinaus noch auf ein weiteres, heute praktisch abgeschlossenes Projekt zu beziehen, nämlich auf die Zusammenlegung der militärischen und zivilen Flugsicherung und deren Ansiedlung in Dübendorf.

Zu Frage 1:

Ja.

Zu Frage 2:

Wie eingangs erwähnt, wurden die Arbeiten am FAB Schweiz–Frankreich sistiert, seitdem sich beide Länder an der Machbarkeitsstudie für einen FAB Europe Central (FABEC) beteiligen. Sowohl das BAZL als auch Skyguide teilten in ihren Stellungnahmen vom 30. November 2007 mit, dass ein FAB Schweiz–Frankreich den gesamten Luftraum über der Schweiz umfasst hätte. Eine Aufteilung der Schweiz sei nie vorgesehen und insbesondere auch nie Gegenstand von Gesprächen auf Ebene der Regierungen beider Länder gewesen.

Zu Frage 3:

Mit Blick auf das Projekt FAB Europe Central, das, wie eingangs erwähnt, das Projekt FAB Schweiz–Frankreich ersetzen soll, teilt Skyguide in ihrer Stellungnahme vom 30. November 2007 mit, dass «keine Verlegung und/oder Zusammenfassung der Skyguide-Infrastruktur am Standort Genf» zur Debatte stehe. Das BAZL geht in seiner schriftlichen Stellungnahme vom 30. November 2007 davon aus, dass sich diese Frage auf das Projekt «UAC Genf» bezieht (UAC = Upper Area Control Center, Kontrollzentrum für die Bewirtschaftung des oberen Luftraums). Dieses Projekt hatte die Zusammenlegung der beiden für die Bewirtschaftung des oberen Luftraums der Schweiz zuständigen Zentren Genf und Zürich am Standort Genf zum Gegenstand, musste jedoch infolge Sicherheitsbedenken seitens des BAZL vorläufig gestoppt werden. Sowohl das BAZL als auch Skyguide weisen darauf hin, dass die geplante Zusammenlegung der UAC nicht im Zusammenhang mit dem FAB Schweiz–Frankreich gestanden habe. Der Entscheid, die UAC zusammenzulegen und in Genf anzusiedeln, sei von Skyguide bereits vor Aufnahme der Arbeiten an der Machbarkeitsstudie zum FAB Schweiz–Frankreich gefällt worden.

Zu Frage 4:

Vor dem Hintergrund des aus Sicherheitsgründen sistierten Projekts «UAC Genf» äussert sich das BAZL zu dieser Frage wie folgt: «Sollte die Zusammenlegung der beiden Zentren für die Überwachung des oberen Luftraums der Schweiz indessen realisiert werden, müsste ein Teil des operationellen Personals sowie der unterstützenden Dienste von Skyguide von Zürich nach Genf verlegt werden. Wir können zurzeit aber nicht abschätzen, wie viele Arbeitsplätze am Flughafen Zürich davon betroffen wären.» Mit Blick auf die FAB weist Skyguide erneut darauf hin, dass in diesem Zusammenhang keine Verlegung vorgesehen sei.

Zu Frage 5:

Hierzu teilt das BAZL, wiederum mit Blick auf das Projekt «UAC Genf» und nicht mit Blick auf die Bildung von FAB, Folgendes mit: «Die Ausbildung wird heute mehrheitlich vom Ausbildungszentrum der Skyguide in Wangen bei Dübendorf gewährleistet. Inwieweit die Verlagerung der Kontrolle des oberen Luftraums auch Auswirkungen auf das Angebot der Hochschulen hat, ist für das BAZL nicht ersichtlich. Wir gehen davon aus, dass dies nicht der Fall sein wird.»

Zu Frage 6:

Der Rückzug der Luftwaffe aus Dübendorf steht weder im Zusammenhang mit dem SES noch mit der Bildung von FAB oder einer allfälligen Zusammenlegung der Kontrollzentren für die Überwachung des oberen Luftraums. Erst recht nicht ersichtlich ist, welchen Einfluss eines dieser Projekte auf die Sicherheit der EURO 08 haben könnte. Die Sicherheit im Luftraum der Schweiz während der Fussball-Europameisterschaften 2008 wird von der Luftwaffe in engster Zusammenarbeit mit dem BAZL gewährleistet, denen die entsprechenden Aufgaben übertragen sind (vgl. Art. 3 Abs. 2 der Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit vom 17. Oktober 1984, VWL, SR 748.111.1).

Zu Frage 7:

2001 beschloss der Bund die Zusammenlegung der zivilen und der militärischen Flugsicherung. Damit nimmt die Schweiz weltweit eine Pionierrolle wahr und folgt den diesbezüglichen Empfehlungen der ICAO (International Civil Aviation Organization, Internationale Zivilluftfahrt-Organisation) und den europäischen Bestrebungen im Rahmen des SES. Die im Zuge der Zusammenlegung beider Flugsicherungsorganisationen beschlossene Konzentration auf den Standort Dübendorf ist aus Sicht von Skyguide betriebswirtschaftlich vorteilhaft und, obwohl technisch anspruchsvoll, mittels moderner Technologien lösbar. Der Umzug von Personal und Infrastruktur von Kloten nach Dübendorf

dorf ist grösstenteils abgeschlossen; es bleibt noch der voraussichtlich für 2009 vorgesehene Umzug der Bezirksverkehrsleitstelle (Area Control Center) nach Dübendorf. Am Standort Flughafen wird dannzumal nur noch die Platzverkehrsleitstelle (Tower) und allenfalls ein minimaler Bestand an Technikern für die rasche Hilfe und Unterstützung in technischen Angelegenheiten (so genannter first level support) verbleiben. Sollte es sich weisen, dass diese Verlegung längerfristig unakzeptable negative personelle Auswirkungen haben wird, wäre es Sache von Skyguide bzw. des Bundes, entsprechende Massnahmen zu treffen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi