

Sitzung vom 17. April 1991

1282. Anfrage

Kantonsrat Rodolfo Keller, Illnau-Effretikon, hat am 14. Januar 1991 folgende Anfrage eingereicht:

Nach dem tragischen Absturz einer DC-9 der Alitalia am Stadlerberg tauchen immer wieder Fragen und Gerüchte über die fehlende Hindernisbefeuerung des Stadlerbergs auf. Dieser ist für den Anflug bekanntlich um wenigstens zu hoch, und es wurde seinerzeit sogar ein Abtrag um einige Meter diskutiert. Es ist heute nicht auszuschliessen, dass die schon lange geforderte Beleuchtung den Piloten ein frühzeitigeres Erkennen der fehlerhaften Flughöhe ermöglicht hätte und damit der Unfall noch zu verhindern gewesen wäre. Im letzten Zwischenbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen wird denn auch empfohlen, unverzüglich die Einrichtung einer solchen Hindernisbefeuerung zu prüfen.

In diesem Zusammenhang stellen sich folgende Fragen:

1. Stimmt es, dass bereits 1980 von Piloten und der Swissair die Einrichtung von Hindernisleuchten auf dem Stadlerberg verlangt wurde?
2. Stimmt es, dass das Bundesamt für Zivilluftfahrt die gleiche Forderung erhob und dafür einen Termin bis 1983 setzte?
3. Welches sind die konkreten Gründe dafür, dass die geforderten Sicherheitseinrichtungen nicht gebaut wurden und auch kein Baubewilligungsverfahren eingeleitet wurde?
4. Sind beim Flughafen noch andere, wichtige Sicherheitsinvestitionen (z.B. Glattüberdeckung beim Ende der Westpiste) pendent?
5. Welche baulichen Massnahmen und allenfalls organisatorischen Konsequenzen sieht die Regierung zur Verbesserung der Sicherheit auf dem und um den Flughafen Zürich?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Rodolfo Keller, Illnau-Effretikon, wird wie folgt beantwortet:

Die Frage, ob es erforderlich sei, den Stadlerberg zu befeuern, wurde auf Antrag der Swissair zwischen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Swissair und der Flughafendirektion Zürich (FDZ) bereits 1975, also schon vor Inbetriebnahme der Piste 14/32, eingehend erörtert. Mit Schreiben vom 11. November 1975 wurde die Swissair vom BAZL dahingehend orientiert, dass auf eine solche Massnahme zu verzichten sei. Zur Begründung wurde im wesentlichen ausgeführt, dass eine Befeuerung des Stadlerbergs gemäss den Vorschriften der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) nicht erforderlich, die Sicherheit von Instrumentenanflügen demzufolge gewährleistet sei. Diese Auffassung hat das BAZL mit Schreiben vom 4. August 1976 noch einmal und in abschliessendem Sinn bekräftigt.

Mit Schreiben vom 9. Januar 1979 an das BAZL wollte der Flugbereichsleiter Europa der Swissair die Frage der Befeuerung des Stadlerbergs erneut überprüft haben, nachdem ein entsprechender Rapport seitens eines Swissair-Piloten eingereicht worden war. Mitte Mai 1979 teilte das BAZL der FDZ mit, dass die Sachlage aufgrund verschiedener Abklärungen durch das Bundesamt jetzt etwas anders beurteilt werde und eine Befeuerung des Stadlerbergs bei bestimmten Sichtverhältnissen in der Nacht doch eine wesentliche Anflughilfe darstellen würde. Mit diesem Schreiben konfrontiert, teilte die Direktion der Swissair Anfang Juli 1980 mit, dass eine Befeuerung des Stadlerbergs gemäss ICAO-Normen nicht vorgeschrieben sei, so dass sie, die Swissair, keine entsprechende Forderung stelle, weshalb das Thema als erledigt betrachtet werden könne.

Nachdem eine ICAO-Konferenz im Jahre 1981 keine Änderung der entsprechenden Normen mit sich gebracht hatte, teilte die FDZ dem BAZL Mitte Januar 1982 mit, dass sie eine Befeuerng des Stadlerbergs nach wie vor nicht für notwendig halte, wobei im wesentlichen folgende Gründe angeführt wurden:

- Die Piste 14 ist in erster Linie eine Instrumenten-Landepiste. Anflüge, die über den Stadlerberg auf diese Piste führen, sind demzufolge keine Sicht-, sondern Instrumenten-Operationen, so dass auch keine Sichtanflughilfen installiert werden müssen.
- Bereits 1976 bestätigten die Flugsicherungsorgane, sie würden bei Nacht praktisch keine nach Sicht geführten Anflüge zulassen. Im übrigen werde im Luftfahrthandbuch der Schweiz darauf hingewiesen, dass Anflüge zur Nachtzeit selbst bei Sichtflugbedingungen zu unterlassen seien.
- Die Swissair als Hauptbenutzerin des Flughafens fordert keine Befeuerng des Stadlerbergs und ist der Ansicht, dass das Thema als erledigt betrachtet werden könne.

Im Frühjahr 1987 wurde von den Flughafenpartnern überprüft, ob die bestehende Hindernisbefeuerng am Flughafen Zürich - diese stammt zum Teil aus dem Jahr 1947 - noch in allen Teilen erforderlich sei. Eine Fachgruppe, bestehend aus Vertretern des BAZL, der Swissair und der FDZ, untersuchte diese Angelegenheit in flugtechnischer Hinsicht zuhanden der flughafeninternen Arbeitsgruppe Pisten und ATC (Air Traffic Control, Flugverkehrsleitung). Sie kam zum Schluss, dass die vorhandene Hindernisbefeuerng zu belassen sei. Zusätzliche Befeuerngen, insbesondere jene auf dem Stadlerberg, wurden von keiner Seite beantragt.

Mit Schreiben vom 21. Dezember 1990 hat nun das BAZL aufgrund einer vorsorglichen Empfehlung des Büros für Flugunfalluntersuchung (BFU) im Zusammenhang mit den Abklärungen über den Alitalia-Unfall die Flughäfen Zürich und Genf aufgefordert, die ILS-Pisten 14 und 16 mit einer neben der Piste eingelassenen optischen Anflughilfe, einem sogenannten PAPI (Precision Approach Path Indicator, Präzisionsanfluganzeige), auszurüsten. Im weiteren wird der Flughafen Zürich ersucht, die Installation einer Hindernisbefeuerng auf dem Stadlerberg erneut zu prüfen. Die FDZ hat daraufhin zusammen mit den in dieser Frage massgebenden Flughafenpartnern eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen, welche diesen Problembereich zurzeit erneut untersucht. Erste Resultate werden noch im Laufe dieses Sommers erwartet.

Nachdem Anfang Mai 1977 eine DC-10 und gegen Ende März 1979 eine DC-9 die Piste 28 überrollt hatten, empfahl die Eidgenössische Flugunfall-Untersuchungskommission in ihren abschliessenden Berichten, die Glatt auf einer bestimmten Strecke zu überdecken.

Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Fachleuten des BAZL, der Swissair, des kantonalen Tiefbauamtes und der FDZ, prüfte diesen Vorschlag und kam zum Schluss, dass vom Aspekt der abzuschätzenden Gefährdung her betrachtet keine Notwendigkeit für eine solche Überdeckung bestehe. Die Arbeitsgruppe stützte sich dabei einerseits auf eine entsprechende Studie der Swissair, andererseits auf eine Expertise der ETH Zürich. Sie begründete ihren Entscheid im wesentlichen wie folgt:

- Zur Zeit der erwähnten Vorfälle war die Piste feuchtnass. Die DC-10 kam, von der Flugzeugnase aus gemessen, nach einer Distanz von ca. 80 m, die DC-9 nach rund 40 m hinter dem Pistenende zum Stillstand. Durch das kontinuierliche Einsinken der Fahrwerke in das aufgeweichte Erdreich wurde die Bremswirkung nachhaltig erhöht, ohne dass dabei an diesen Flugzeugteilen strukturelle Schäden auftraten.
- Das Überrollen einer Piste wird sicher niemals ganz auszuschliessen sein. Von Bedeutung dabei ist, dass das Flugzeug möglichst ohne grössere Beschädigungen zum Stillstand gebracht werden kann. Dies war in beiden Fällen gewährleistet. Die Überrollzone der Piste 28 erlaubt ein gefahrloses Überrollen bis zu einer Distanz von ca. 150 m. Das Risiko, dass ein Überrollen der Piste 28 ohne Glattüberdeckung fatale Folgen nach sich ziehen könnte, muss deshalb sowohl aufgrund von Wahrscheinlichkeitsbetrachtungen als auch gemessen an international akzeptierten Standards als tragbar eingestuft werden. Bei dieser Betrachtungsweise sind allerdings Vorkommnisse, die als extrem einzustufen sind (z. B. krasse Pilotenfehler), nicht berücksichtigt, da für die sichere Durchführung des Fluges (und hiezu gehört auch die sichere Benützung des Flughafens) ausschliesslich der Pilot verantwortlich ist.

Diesen Schlussfolgerungen haben sich das BAZL, die Swissair und die FDZ vorbehaltlos angeschlossen. Das BAZL gab am 5. Februar 1982 dem Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartements eine schriftliche Stellungnahme ab, in welcher die Notwendigkeit einer Glattüberdeckung verneint wurde. In den mehr als vierzig Jahren seit Inbetriebnahme der Westpiste starteten und landeten darauf über 2 Millionen Flugzeuge. Dabei kam es insgesamt zu drei Überrollunfällen. Alle Flugzeuge kamen innerhalb der Überrollzone deutlich vor der Glatt zum Stehen (vgl. auch die Antwort auf eine Anfrage vom 15. Oktober 1979, RRB Nr. 172/1980).

Andere gleichrangige Sicherheitsfragen bezüglich des Flugbetriebs sind beim Flughafen Zürich nicht pendent.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Direktion der Volkswirtschaft.

Zürich, den 17. April 1991

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller