

**A N F R A G E** von Peter Schulthess (SP, Stäfa)

betreffend Sicherheitsrisiko Flughafen Zürich

---

Am Sonntag, 29. August 2004, kurz nach 16.00 Uhr musste ein Regionaljet der Styrian Spirit, welche für die Swiss den Flug LX4267 von Krakau nach Zürich durchführte, den von Norden her eingeleiteten Anflug auf den Zürcher Flughafen kurz vor dem Aufsetzen auf der Piste abbrechen und wieder durchstarten. Erst nach einem zusätzlichen Rundflug über das Zürcher Oberland und süddeutsches Grenzland konnte die Landung auf derselben Piste erfolgen. Nach Auskunft des Piloten erfolgte der Landeabbruch wegen blockierter Piste das heisst, dass offenbar nur durch ein Durchstartmanöver eine Kollision auf der Piste vermieden werden konnte. Die Sichtverhältnisse waren einwandfrei: Klarer Himmel, Sonnenschein, trockene Piste, kein Wind.

Ich bitte den Regierungsrat, folgende Fragen abklären zu lassen und zu beantworten:

1. Durch welches Hindernis war die Piste blockiert? Durch ein anderes Flugzeug? Durch ein Fahrzeug der Unique? Durch ein anderes Hindernis?
2. Wer hat bemerkt, dass die Piste offenbar unvermittelt doch nicht frei für den Anflug war: Der Fluglotse im Tower oder der Pilot selbst?
3. Wie ist zu erklären, dass die Piste zum Anflug freigegeben und dann doch blockiert war?
4. Wer trägt die Verantwortung für diesen dank der Reaktionsschnelligkeit des Piloten glimpflich verlaufenen Zwischenfalls: Skyguide, ein Pilot eines anderen Flugzeuges oder Unique, beziehungsweise ein Chauffeur eines Fahrzeuges, welches möglicherweise die Piste unerlaubt überquerte?
5. Ist es wahr, dass solche Sicherheitszwischenfälle sich auf dem Zürcher Flughafen in letzter Zeit häufen? Womit hängt dies zusammen?
6. Sind die Kompetenzen, Kommunikationswege und Betriebsabläufe im Flughafenbetrieb zu wenig klar oder durchsetzbar, dass solche gravierenden Sicherheitsrisiken entstehen können?
7. Weist der Flughafen Zürich im Vergleich zu anderen Flughäfen nicht nur ein grösseres Unpünktlichkeitsrisiko sondern auch - was schwerer wiegt - ein grösseres Sicherheitsrisiko auf und weshalb?
8. Welche Konsequenzen werden aus diesem und allenfalls anderen ähnlichen Zwischenfällen gezogen?
9. Ist es denkbar, dass je nach Verantwortlichkeit die Flugsicherung oder der Betrieb des Flughafens anderen, vertrauenswürdigeren Firmen übertragen werden können oder besitzen Skyguide und Unique einen konkurrenzlosen Monopolstatus für die Übernahme ihrer Aufgaben?

10. Teilt der Regierungsrat die Ansicht, dass solche Zwischenfälle in einem geordneten Flugbetrieb nicht vorkommen dürfen und auf welche Weise will und kann er auf die Flugsicherung und/oder die Flughafenbetreiberin Einfluss zur Qualitätsverbesserung in der Gewährleistung eines sicheren Flugbetriebes nehmen?

Peter Schulthess