

Sitzung vom 9. November 1994

3363. Anfrage (Forderung nach einem Landeverbot für Billigflieger)

Kantonsrat Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, hat am 12. August 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Einer am 15. Juli 1994 in der «Neuen Zürcher Zeitung» erschienenen Meldung der Nachrichtenagentur Associated Press, «Diskussion um Vorfälle mit Tieffliegern», ist zu entnehmen, dass der Zürcher Flughafendirektor Hans Peter Staffelbach ein Landeverbot für Billigflieger, namentlich aus dem ehemaligen Ostblock, gefordert habe: «Eine solche Massnahme erscheine ihm im Interesse der Sicherheit angezeigt, sagte er am Deutschschweizer Fernsehen. Er betonte aber, dies liege nicht in der Kompetenz des Flughafens, sondern wäre Sache des Bundes und würde grössere Probleme auf internationaler Ebene auslösen. BAZL-Sektionschef Kunz sagte zu Staffelbachs Forderung, ein solches Verbot würde wahrscheinlich in den betroffenen Staaten Retorsionsmassnahmen gegen die Schweiz auslösen. Zudem wäre mit ¾politischen Wirbeln_ in der Internationalen Organisation für Zivilluftfahrt (ICAO) zu rechnen. (à) Möglich wären indessen Einzelmassnahmen eher flugpolizeilicher Natur, wie die Sperrung des Flughafens für einzelne Besatzungen oder ein Startverbot für Flugzeuge in einem schlechten technischen Zustand.»

I ch bitte den Regierungsrat um die Beantwortung folgender Fragen:

1. Teilt er die Meinung des Flughafendirektors, dass ein Landeverbot für Billigflieger notwendig ist?
2. Was wird unternommen, damit Flughafendirektion bzw. Kanton Zürich und Bundesamt für Zivilluftfahrt zu gemeinsamen Massnahmen und Forderungen gelangen, um im Raum des Flughafens Zürich-Kloten die nötige Sicherheit zu gewährleisten?
3. Vertritt der Bund die Sicherheitsinteressen des Kantons Zürich in den internationalen Gremien genügend nachdrücklich und wirksam? Wenn nein: Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Ulrich E. Gut, Küsnacht, wird wie folgt beantwortet:

Der Begriff «Billigflieger» umfasst keine klar definierte Kategorie von Fluggesellschaften. Mit diesem Ausdruck bezeichnen Volksmund und Medien jene Gesellschaften (meist handelt es sich um Chartergesellschaften), die Passagiere zu Preisen transportieren, die in der Regel deutlich unter denjenigen anderer, vorab der Liniengesellschaften, liegen. Sogenannte «Billigflieger» operieren jedoch nicht notwendigerweise mit veralteten Flugzeugen: Viele Chartergesellschaften (nicht nur schweizerische, sondern vermehrt auch ausländische), mehr und mehr aber auch Liniengesellschaften aus dem ehemaligen Ostblock setzen im Verkehr von und nach Zürich modernste Flugzeuge ein. Der Direktor des Flughafens Zürich verwendete den Ausdruck «Billigflieger» deshalb weder in Zeitungs- noch in Fernsehinterviews.

Die internationale Ordnung im Luftverkehr basiert auf dem Prinzip der Selbstverantwortlichkeit. Das bedeutet, dass jeder Staat selbst dafür verantwortlich ist, dass die Normen über die Sicherheit von Luftfahrzeugen, welche die ICAO (International Civil Aviation Organization, Internationale Zivilluftfahrtorganisation) aufgestellt hat, mit Bezug auf die in ihrem

Hoheitsgebiet eingetragenen Flugzeuge auch tatsächlich eingehalten werden. Diese Aufgabe obliegt den nationalen Luftämtern, in der Schweiz also dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Aufgrund des Selbstverantwortlichkeitsprinzips haben schweizerische Amtsstellen und Behörden, auch wenn dies in einzelnen Fällen wünschbar wäre, keine Möglichkeiten, aus Sicherheitsgründen und gleichsam vorsorglich generelle Landverbote gegen ausländische Gesellschaften oder bestimmte Flugzeugtypen auszusprechen. Dies könnte der Bund höchstens indirekt dadurch erwirken, dass er das mit dem betreffenden Staat bestehende bilaterale Luftverkehrsabkommen aufkündigt. Dass solches unweigerlich mit Retorsionsmassnahmen gegenüber der Schweiz bzw. den schweizerischen Luftverkehrsgesellschaften verbunden wäre, versteht sich von selbst. Der Zürcher Flughafenhalter jedenfalls ist gemäss Art. 2 der ihm vom Bund erteilten Betriebskonzession vom 20. Oktober 1951 verpflichtet, die Flughafenanlagen allen im internen und internationalen Luftverkehr zugelassenen Luftfahrzeugen zur Verfügung zu stellen.

Gemäss Auskunft des BAZL wird sowohl im Rahmen der ICAO als auch der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz (ECAC) an einer Verbesserung der den nationalen Luftämtern obliegenden Kontrollverfahren und -mechanismen gearbeitet. Allein schon aus personellen Gründen könne das BAZL keine (flugpolizeilich motivierten und daher im konkreten Fall grundsätzlich zulässigen) Kontrollen ausländischer Flugzeuge auf Schweizer Boden im Hinblick auf deren Flugtauglichkeit durchführen, weshalb man auf den eingeschlagenen Weg der internationalen Zusammenarbeit setze. Im Anschluss an die jüngsten Vorfälle haben die Flughafenpartner jedoch verschiedene Massnahmen getroffen, damit extreme Tiefflüge in Zukunft vermieden werden können. So besteht z.B. seit Ende September dieses Jahres eine sogenannte «Hot-Line» (Punkt-Punkt-Verbindung) zwischen der Flugwetterzentrale und der Flugsicherung. Damit wird sichergestellt, dass signifikante Wettererscheinungen bzw. -veränderungen (Beginn von Gewittern über dem Flughafengebiet oder in dessen Umgebung, Beginn von vereisendem Regen oder Nebelregen, rascher Temperaturanstieg) umgehend vom Wetterbeobachter an den Flugverkehrsleiter zuhanden der Piloten weitergeleitet werden und diese darauf reagieren können (Massnahme im Nachgang zum Tiefflug einer Boeing-707 der Kuwait Airways vom 5. Juli 1993, siehe Antwort des Regierungsrates vom 10. November 1993 auf die Anfrage KR-Nr. 237/1993). Darüber hinaus müssen sich die Besatzungen vorab der als nicht unproblematisch einzustufenden Iljuschin-Frachtflugzeuge vor einem Flug nach Zürich beim BAZL melden und die notwendigen Flugunterlagen einreichen. Das BAZL prüft daraufhin vorweg, ob die Flugzeuge gemäss international festgelegten Standards ausreichend versichert sind. Vor dem Start kontrolliert das Amt, ob die Pistenlänge bei der jeweiligen Wetterlage und dem jeweiligen Abfluggewicht ausreicht und ob nach dem Abheben der vorgeschriebene Steigwinkel eingehalten werden kann. Selbstverständlich werden die Besatzungen bei dieser Gelegenheit auch angehalten, die vorgeschriebenen Flugrouten und -verfahren einzuhalten (Massnahmen im Nachgang zum Tiefflug einer Iljuschin-76 vom 24. Mai 1994, siehe Antwort des Regierungsrates vom 17. August 1994 auf die Anfrage KR-Nr. 166/1994).

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

Zürich, den 9. November 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller