

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

KR-Nr. 120/2008

Sitzung vom 9. Juli 2008

**1102. Postulat (Sicherheit der An- und Abflugrouten  
am Flughafen Zürich)**

Die Kantonsrätinnen Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, und Priska Seiler Graf, Kloten, sowie Kantonsrat Willy Germann, Winterthur, haben am 31. März 2008 folgendes Postulat eingereicht:

Der Regierungsrat wird beauftragt, sich bei den verantwortlichen Stellen dafür einzusetzen, dass die Sicherheit der An- und Abflugsysteme erhöht wird. Insbesondere ist darauf hinzuwirken, dass die verschiedenen An- und Abflugrouten auf ihre technische und organisatorische Sicherheit hin neu überprüft werden. Besonders muss sichergestellt werden, dass auf dem Flughafen Zürich die Anflughöhe der Flugzeuge bei jeder Landung kontrolliert wird.

*Begründung:*

Im Zusammenhang mit den forcierten Anflügen auf die Piste 28, die trotz ILS-Unterstützung weiterhin sehr anspruchsvoll bleiben, und mit dem beabsichtigten gekröpften Nordanflug gewinnt die Diskussion rund um die Sicherheit wieder an Aktualität. Die Fluglotsen selber machen darauf aufmerksam, dass die Flugsicherung mit der zunehmenden Komplexität der An- und Abflugsysteme an ihre Kapazitätsgrenze stösst. Damit und verstärkt durch den immer wieder zur Diskussion stehenden Personalmangel bei den Fluglotsen steigt die Wahrscheinlichkeit, dass Fehler bei der Flugsicherung geschehen oder Kontrollaufgaben, wie z. B. die Messung der Anflughöhen, nicht ausgeführt werden können.

Wenn die Sicherheit in und um den Flughafen Zürich oberste Priorität behalten soll, ist die Regierung des Standortkantons verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die für die Sicherheit verantwortlichen Stellen (BAZL, Skyguide, Unique) ihre Aufgaben wahrnehmen und die Sicherheitsvorschriften und -normen (ICAO-Standards and Recommendations) einhalten. Mit dem Flughafengesetz hat sich der Kanton Zürich verpflichtet, die Bevölkerung vor schädlichen Auswirkungen des Flugverkehrsbaus zu schützen, dazu gehört auch die Vermeidung von Unfällen.

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Zum Postulat Susanne Rihs-Lanz, Glattfelden, Priska Seiler Graf, Kloten, und Willy Germann, Winterthur, wird wie folgt Stellung genommen:

Die Sicherheit hat in der Zivilluftfahrt oberste Priorität. Die bei der Festlegung von An- und Abflugrouten und -verfahren zu beachtenden Vorgaben werden in erster Linie von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (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 Bundesgesetz vom 21. Dezember 1948 über die Luftfahrt, LFG, SR 748.0). Dem BAZL obliegt auch die Genehmigung der An- und Abflugrouten, welche die Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenhalterin im Betriebsreglement festzulegen hat (Art. 36c LFG).

Mit Blick auf die Forderung nach einer allgemeinen Überprüfung der An- und Abflugrouten hält das BAZL in seinem schriftlichen Bericht vom 30. Mai 2008 fest, dass die technische und organisatorische Sicherheit der An- und Abflugrouten alle fünf Jahre kontrolliert werde. Dabei würden die Routen gemäss den einschlägigen internationalen Vorschriften umfassend überprüft. Die entsprechenden Daten und Berichte würden durch Skyguide (Flugsicherung) erhoben bzw. erstellt und anschliessend durch das BAZL geprüft und freigegeben. Die Stellungnahme der FZAG vom 28. Mai 2008 hält weiter fest, «dass die An- und Abflugrouten den internationalen Regeln für das Routendesign entsprechen. Dies umfasst die Navigation und die Gewährleistung der Hindernisfreiheit sowie die periodische Überprüfung der bestehenden Routen. Anlässlich dieser Überprüfung durch Skyguide wurden bei den bestehenden Routen keine Beanstandungen festgestellt. Weiter muss jede Routenänderung diesen Bestimmungen entsprechen und wird im Rahmen einer Sicherheitsbeurteilung überprüft. Diese Sicherheitsüberprüfung umfasst dabei nicht nur die einzelnen Routen mit den Hindernisfreihaltflächen, sondern vielmehr das Zusammenspiel der Routen, insbesondere die Integration von neuen Routen in das bestehende System, und den Flugbetrieb auf den neuen Routen.»

Zur Überwachung der Einhaltung der Anflughöhen hält das BAZL Folgendes fest: «Die Einhaltung der Anflughöhe gemäss den sicherheitsgeprüften und offiziell publizierten Verfahren bzw. gemäss den

Anweisungen der Flugsicherung ist primär Aufgabe des Piloten. Auf dem Flughafen Zürich stehen diesem die verschiedenen Instrumentenlandesysteme zur Verfügung (...). Zudem verfügt das Flugsicherungspersonal über technische Hilfen, um die Anflughöhe zu kontrollieren (Minimum Safe Altitude Warning System, MSAW).» Zur Funktionsweise des MSAW führt die FZAG aus, dieses erzeuge «bei Unterschreiten einer minimalen Flughöhe eine Warnung an den Flugverkehrsleiter (...). Die Flugverkehrsleiter werden bei Überschreiten der definierten Toleranzen sowohl akustisch als auch optisch gewarnt und geben diese Warnung umgehend an die Piloten weiter (...).» Die Flughafenhalterin weist im Übrigen darauf hin, dass moderne Flugzeugtypen zusätzlich über ein Warnsystem für Höhenabweichungen verfügten (Ground Proximity Warning System, GPWS), das die Piloten bei einem Absinken unter den vorgeschriebenen Gleitweg bei einem ILS-Anflug (Instrumentenlandeanflug), bei einer zu hohen Sinkgeschwindigkeit oder bei einer gefährlichen Annäherung an den Boden warne.

Die bestmögliche Sicherheit der einzelnen An- und Abflugrouten und -verfahren sowie die Sicherheit des ganzen Routensystems stellen aus rechtlicher und tatsächlicher Sicht eine der wichtigsten Kernkompetenzen und -verantwortlichkeiten von BAZL, FZAG und der sie dabei unterstützenden Skyguide dar. Das BAZL und die FZAG haben in ihren Stellungnahmen klar und überzeugend dargelegt, dass die beiden Forderungen des Postulats, d. h. die Überprüfung der verschiedenen An- und Abflugrouten auf ihre technische und organisatorische Sicherheit sowie die Kontrolle der Anflughöhen bei den Landungen, erfüllt sind und von den hierfür verantwortlichen Flughafenpartnern als Daueraufgabe wahrgenommen werden. Das Thema Safety (flugbetriebliche/operationelle Sicherheit) ist denn auch regelmässig Informations- und Diskussionsthema im Verwaltungsrat der FZAG. Dabei stellt die Kantonsvertretung immer wieder fest, dass sich die Flughafenhalterin ihrer Verantwortung in diesem Bereich in hohem Masse bewusst ist und diese u. a. mittels eines hochentwickelten Safety-Management-System und entsprechendem Controlling wahrnimmt.

Abschliessend ist auf die vom Bundesrat im Juni 2008 in die Vernehmlassung gegebene erste Etappe der Revision des LFG hinzuweisen. Eines der Ziele dieser Revisionsvorlage ist es, auf Bundesebene Normen zu definieren und inskünftig anzuwenden, die dem jeweiligen Stand der Technik entsprechen (Best Practice) und damit über die heute eingehaltenen internationalen Vorgaben hinausgehen. Dies gilt jedenfalls dann, wenn solches gesamthaft betrachtet im Interesse der Flugsicherheit liegt und der rechtliche Rahmen einen entsprechenden Spielraum lässt. Derartige Bestrebungen sind grundsätzlich zu unterstützen.

Aus den genannten Gründen ist es weder nötig noch angezeigt, dass der Regierungsrat bei den zuständigen Behörden im Sinne der Forderungen des Postulats KR-Nr. 120/2008 vorstellig wird.

Der Regierungsrat beantragt dem Kantonsrat deshalb, das Postulat KR-Nr. 120/2008 nicht zu überweisen.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

**Husi**