

Sitzung vom 17. August 1994

2500. Anfrage (Gefährdung durch Tiefflüge)

Kantonsrat Ruedi Keller, Hochfelden, hat am 30. Mai 1994 folgende Anfrage eingereicht:
Schon wieder hat ein Tiefflug bei Flughafenanwohnern Angst und Schrecken ausgelöst. Am Abend des 24. Mai 1994 ist ein Frachtflugzeug der ukrainischen Gesellschaft Atlant-SV Aircompany nach dem Süden so schlecht gestiegen, dass es die Stadt Opfikon nur knapp über den Häusern überfliegen konnte. Bei der Lärmmessstelle wurde für das Flugzeug des Typs Ilyuschin IL-76 ein Wert von 112 Dezibel registriert. Gemäss Augenzeugen konnte eine Katastrophe in der Abflugschneise nur knapp vermieden werden. Der Transponder (die automatische Höhen- und Flugwegübermittlung) war vorschriftswidrig nicht eingeschaltet, so dass es der Flugsicherung nicht möglich war, den Flugweg mittels Radar aufzuzeichnen.

Ich bitte den Regierungsrat um Beantwortung folgender Fragen:

1. Nach dem Vorfall vom 5. Juli 1993 ist es wiederum ein Frachtflugzeug, das die Flughafenregion in gefährlicher Tiefe überflog. Ist daraus zu schliessen, dass die Risiken bei Frachtflugzeugen grösser sind, dass die Vorschriften larger sind oder weniger streng gehandhabt werden?
2. Welcher Art sind die Untersuchungen, die wegen dieses neuerlichen Vorfalls eingeleitet wurden? Wie häufig kommt es vor, dass ein Pilot den Transponder nicht einschaltet? Laufen noch weitere Untersuchungen wegen vorschriftswidrigen Verhaltens bei Lande- oder Startmanövern? Welche Sanktionen hat im erwähnten Fall der verantwortliche Pilot zu gewärtigen? Mit welchen Konsequenzen hat in einem derartigen Fall die beteiligte Fluggesellschaft zu rechnen?
3. Wie steht es bezüglich der Haftung? Wer wäre in einem Katastrophenfall für welche Schäden versicherungs- bzw. entschädigungspflichtig? Wer kommt für die im Absturzgebiet entstandenen Schäden auf? Bis zu welcher Höhe wären im aktuellen Fall Schäden versichert gewesen? 4. Welche Art Risiken sind im Falle eines grösseren Schadenereignisses nicht abgedeckt?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Ruedi Keller, Hochfelden, wird wie folgt beantwortet:

Am 24. Mai 1994, ca. 18.30 Uhr Lokalzeit, startete ein Frachtflugzeug vom Typ Ilyushin IL-76 der ukrainischen Luftverkehrsgesellschaft Atlant-SV Aircompany auf der Blindlandepiste 16/34 in Richtung Süden. Dabei hat das Flugzeug den sogenannten Transponder (ein Sekundärradar, welches die Flugkennzeichnung oder die Immatrikulation und die jeweilige Flughöhe angibt) nicht eingeschaltet, so dass die betreffende Flugspur von der automatischen Flugwegüberwachungsanlage der Flughafendirektion Zürich (FDZ) in der Startphase nicht aufgezeichnet werden konnte. Die Tatsache jedoch, dass an der festen Fluglärmmessstelle in Opfikon ein Schallpegel von 112 dB (A) gemessen wurde, lässt darauf schliessen, dass die Maschine die im Süden des Flughafens gelegenen Städte aussergewöhnlich tief überflogen hat. Dies wurde denn auch durch verschiedene Augenzeugen bestätigt, welche den Tiefflug kurz nach dem Start des Flugzeugs der FDZ, der swisscontrol oder der Swissair meldeten.

Die operationellen Vorschriften (Flugzeugwartung, Ausbildung der Besetzung, Beladung usw.), die von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) festgelegt werden, gelten für alle gewerbsmässig zugelassenen Flugzeuge; Passagierflugzeuge im Linienverkehr sind also denselben Operationsvorschriften unterworfen wie gewerbsmässige Frachtflüge. Über die Einhaltung dieser Normen haben die nationalen Luftfahrtaufsichtsbehörden zu wachen. Die Risiken bei gewerbsmässigen Frachtflügen sind demzufolge grundsätzlich nicht grösser als bei gewerbsmässigen Passagierflügen.

Dass der Transponder (z.B. infolge eines technischen Defekts oder aus Nachlässigkeit des Piloten) nicht eingeschaltet ist, kommt nach Aussagen der Flugsicherungsdienste Zürich (swisscontrol) selten vor, im Durchschnitt etwa ein- bis zweimal pro Monat; Statistiken hierüber werden jedoch keine geführt.

Gegenstand der Ermittlungen, die das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) aufgrund dieses Vorfalles eingeleitet hat, sind die operationellen Verfahren, die Leistungsdaten des betreffenden Flugzeugs und die im Hinblick auf eine minimale Lärmentwicklung angewandten Verfahren. Für den Fall vorsätzlicher oder fahrlässiger Zuwiderhandlung gegen geltende Bestimmungen über die Luftfahrt sieht die Luftfahrtgesetzgebung des Bundes in strafrechtlicher Hinsicht Haft oder Busse bis Fr. 20000 (gegen den verantwortlichen Piloten gerichtet) vor. Administrativ ist zudem der zeitweilige oder dauernde Entzug von erteilten Bewilligungen, Erlaubnissen und Ausweisen möglich (gegen die betreffende Fluggesellschaft bzw. den fehlbaren Piloten gerichtet). Ob und allenfalls welche Sanktionen das BAZL im vorliegenden Fall ergreifen wird, hängt vom Ausgang des Verfahrens ab. Weitere, ähnlich gelagerte Untersuchungen sind auf Bundesebene zurzeit nicht im Gange. Im Sinne einer Sofortmassnahme hat das BAZL jedoch im Nachgang zu dem hier zur Diskussion stehenden Vorfall verfügt, dass den ausländischen Luftverkehrsgesellschaften Landerechte für IL-76 auf schweizerischen Flughäfen nur noch dann erteilt werden, wenn die technischen Unterlagen über die Steigleistung des zum Einsatz gelangenden Flugzeugtyps eingereicht werden und Gewähr dafür besteht, dass diese auch tatsächlich eingehalten werden kann.

Das BAZL macht die Erteilung einer Landeerlaubnis für ausländische Luftverkehrsgesellschaften vom Nachweis einer Haftungsgarantiesumme für Drittschäden abhängig. Dieser Betrag hängt vom maximalen Abfluggewicht (maximal take-off weight, MTOW) des eingesetzten Luftfahrzeugs ab und reicht von einer halben Million Franken für Fesselballone und Drachenfallschirme bis zu 60 Millionen Franken für Flugzeuge mit mehr als 200000 kg MTOW. Die Ilyushin IL-76 der Atlant-SV Aircompany weist ein MTOW von 190000 kg auf und ist nach schweizerischem Recht zur Sicherstellung von Haftpflichtansprüchen für mindestens 40 Millionen Franken verpflichtet. Da der Luftfahrzeughalter nach schweizerischem Recht grundsätzlich für jeden Schaden haftet, den ein von ihm betriebenes Flugzeug verursacht, und dies unbeschränkt und ohne Nachweis eines Verschuldens (sogenannte Kausalhaftung), versichern sich die meisten Luftverkehrsgesellschaften jedoch für weit höhere Deckungssummen. Gemäss den beim BAZL hinterlegten Versicherungsausweisen der Lloyd's Versicherungsgesellschaft in London ist die Ilyushin IL-76 der Atlant-SV Aircompany für Schäden auf der Erde allein für 40 Millionen US-Dollar und für kombinierte Schäden auf der Erde und an der mitgeführten Fracht für 60 Millionen US-Dollar versichert. Für die Differenz bei Schäden, die über diese Beträge hinausreichen würden, hätte der Luftfahrzeughalter mit eigenen Mitteln einzustehen, sofern er sich nicht zusätzlich noch anderweitig versichert hat, wie dies allgemein üblich ist. Sollte es sich nach einem Schadenfall herausstellen, dass ein Luftfahrzeug nicht versichert ist oder dass ein nicht bekanntes Luftfahrzeug die Schäden verursacht hat, so wurde durch das Ende 1993 revidierte Luftfahrtgesetz des Bundes (LFG, Art. 74) die Möglichkeit geschaffen, auch diese Schäden zu decken. Vollzugsbestimmungen hiezu fehlen zurzeit indessen noch.

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

Zürich, den 17. August 1994

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Roggwiller