

Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich

KR-Nr. 326/2004

Sitzung vom 24. November 2004

1789. Anfrage (Sicherheitsrisiko Flughafen Zürich)

Kantonsrat Peter Schulthess, Stäfa, hat am 30. August 2004 folgende Anfrage eingereicht:

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 Zwischenfall: 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 andern Flughäfen nicht nur ein grösseres Unpünktlichkeitsrisiko, sondern auch – was schwerer wiegt – ein grösseres Sicherheitsrisiko auf, und weshalb?

8. Welche Konsequenzen werden aus diesen 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 Flugbetriebs nehmen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Schulthess, Stäfa, wird wie folgt beantwortet:

Gegenstand von Anfragen sind gemäss § 30 des Kantonsratsgesetzes (LS 171.1) Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung. Im Bereich des Luftverkehrs, soweit es sich dabei um öffentlichen Verkehr handelt, können darunter allgemein verkehrspolitische und verkehrswirtschaftliche Fragen fallen. Was den Flughafen Zürich im Besonderen betrifft, fallen gemäss Flughafengesetz (LS 748.1) unter die Angelegenheiten der staatlichen Verwaltung neben den Aufgaben allgemein politischer Natur, die sich aus den §§ 1 (Grundsatz) und 4 (Konsultative Konferenz) ergeben oder aus diesen Bestimmungen indirekt abgeleitet werden können, die durch das Amt für Verkehr wahrgenommene Aufsicht über die Einhaltung der An- und Abflugrouten und der Nachtsperreordnung gemäss § 3 des Flughafengesetzes. Durch die Privatisierung des Flughafens Zürich wurde der an eine Konzession des Bundes gebundene Betrieb des Flughafens vollumfänglich aus der staatlichen Verwaltung ausgegliedert. Die Bearbeitung technisch-betrieblicher Fragen und die Abklärung einzelner konkreter Vorfälle, die sich im Flughafenbetrieb ereignen, sind somit keine kantonalen Aufgaben mehr.

Der Kanton wirkt jedoch gestützt auf die §§ 17 bis 21 des Flughafengesetzes (Wahrnehmung der Interessen des Staates in der Gesellschaft) unter anderem über die Staatsvertretung im Verwaltungsrat der FZAG auf die für die technische und betriebliche Sicherheit (safety) zuständigen Behörden und Unternehmen ein, denn die Sicherheit des Flugbetriebs hat für den Regierungsrat oberste Priorität. Sie muss in allen Situationen gewährleistet sein. Vorliegend bestand jedoch kein Handlungsbedarf. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) hat eine umfassende Systemüberprüfung des Flugbetriebs auf dem Flughafen Zürich in Auftrag gegeben. Notwendige Massnahmen wurden umgehend an-

geordnet. Der Regierungsrat geht deshalb davon aus, dass kein weiterer Handlungsbedarf besteht. Im Übrigen ist im Rahmen der regelmässigen und zahlreichen Kontakte zwischen der Volkswirtschaftsdirektion und dem BAZL sichergestellt, dass die notwendigen Informationen ausgetauscht werden.

Die Anfrage KR-Nr. 326/2004 bezieht sich auf einen bestimmten flugbetrieblichen Vorfall am Flughafen Zürich. Die detaillierte Beantwortung einzelner Fragen setzt sachliche Zuständigkeit, Einblick in das tägliche Flug- und Flughafengeschehen und technisch-betriebliches Fachwissen voraus. Alle diese Voraussetzungen sind vorliegend mit Bezug auf den Kanton Zürich seit der Privatisierung des Flughafens nicht mehr erfüllt. Die angebehrten Auskünfte sind vielmehr bei der Flughafen Zürich AG (FZAG) als Flughafenbetreiberin und bei der Skyguide als Flugsicherungsorgan, gegebenenfalls auch beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), dem die unmittelbare Aufsicht über die Flugplatzbetreiber und die Flugsicherungsdienste sowie über die Luftfahrt im Allgemeinen obliegt (Art. 3 Luftfahrtgesetz, LFG, SR 748.0), einzuholen.

Zu Frage 9:

Der Betrieb eines Flughafens bedarf einer Konzession des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK, Art. 36a LFG). Damit entscheidet der Bund, wer diese Aufgabe ausführen bzw. weiterführen darf. Das UVEK kann die Konzession entziehen, namentlich wenn der Flughafenbetreiber keine Gewähr für eine sichere Flughafenbenützung bietet (Art. 16 Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt, VIL; SR 748.131.1). Gemäss Art. 40 LFG kann der Bundesrat den Flugsicherungsdienst einer nicht gewinnorientierten, gemischtwirtschaftlichen Aktiengesellschaft übertragen, an welcher der Bund mehrheitlich beteiligt ist. Dies hat er mit der Verordnung vom 18. Dezember 1995 über den Flugsicherungsdienst (VFSD, SR 748.132.1) getan. Die beauftragte Gesellschaft ist die Skyguide (Art. 2 VFSD). Solange diese gesetzliche Ordnung nicht geändert wird, hat die Skyguide im Bereich der übertragenen Flugsicherungsdienste eine Monopolstellung.

Zu Frage 10:

Dem BAZL als Fach- und Aufsichtsbehörde des Bundes im Bereich der zivilen Luftfahrt obliegt es, die Sicherheit der Flughafeninfrastruktur sowie der Luftraumüberwachung zu überwachen und nötigenfalls Massnahmen anzuordnen. Gemäss seinem Beschluss zur Flughafenpolitik vom 15. September 2004 hat die Sicherheit des Flugbetriebes für den Regierungsrat oberste Priorität; diese Sicherheit muss in allen Situationen gewährleistet sein. Durchstartmanöver sind Standardverfahren und als solche nicht gefährlich.

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

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:

Husi