

Auszug aus dem Protokoll des Stadtrates von Zürich

05.09.2007

1046.

Interpellation von Roger Tognella betreffend Südanflüge über Witikon und Schwamendingen, Informationspraxis des Flughafens

Am 23. Mai 2007 reichte Gemeinderat Roger Tognella (FDP) folgende Interpellation GR Nr. 2007/288 ein:

Ab dem 30. Oktober 2003 sind die beiden Stadtquartiere Witikon und Schwamendingen durch Südanflüge betroffen. Dabei werden Siedlungsgebiete mit hoher Bevölkerungsdichte überflogen. Das Südanflugkonzept wird in der Regel am Morgen zwischen 6.00 Uhr und 7.00 Uhr, werktags bzw. zwischen 6.00 Uhr und 9.00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen angewendet. Bei starkem Biswind (Wind aus Nordöstlicher Richtung) oder schlechten Sichtverhältnissen wird dieses Konzept auch am Abend ab 21.00 Uhr bzw. ab 20.00 Uhr angewendet.

In der letzten Zeit lässt sich jedoch feststellen, dass die Ausnahmeregelung von Überflügen zu Abendzeiten immer mehr in Anspruch genommen wird. Ein Blick in die statistischen Daten von Unique zeigt, dass in den Monaten März und April 2007 insgesamt 1690 Anflüge zu Regelzeiten und 105 Anflüge zu Abendzeiten stattfanden, dies trotz offenkundig besten Sichtbedingungen und Wetterkonditionen. Medienberichten war zu entnehmen, dass einige der 105 Anflüge aufgrund sicherheitsrelevanter Probleme mit den Flugzeugen im Zusammenhang stehen.

In diesem Zusammenhang bitte ich den Stadtrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:

1. Wird die Stadt Zürich durch Unique über die in Anspruchnahme der Anflüge zu Abendzeiten informiert? Wenn Ja; mit welchem Informationsgehalt erfolgen die Mitteilungen? Wenn Nein; Warum nicht?
2. Offenbar werden Anflüge auf die Piste 34 in Abendstunden auch bei vorliegen technischer Probleme bei Flugzeugen vorgenommen. In wie vielen Fällen wurde in den letzten beiden Jahren dies als Grund für einen abendlichen Anflug genannt?
3. Was hält der Stadtrat davon, dass bei technischen Problemen über dicht besiedeltes Gebiet angeflogen werden darf? Wie bewertet er generell die Sicherheitsfrage in den beiden dichtbesiedelten Stadtrandquartieren aufgrund der Südanflüge? Wie schätzt der Stadtrat das Risiko für die betroffenen Gebiete ein?
4. Wurden durch die Einführung von Südanflügen durch die Stadt Zürich besondere Einsatzszenarien für Einsatz- und Rettungskräfte notwendig? Wenn Ja, welche Kosten hat die Bearbeitung und Umsetzung der Einsatzszenarien und gegebenenfalls die Beschaffung von besonderen Einsatzmittel bisher insgesamt gekostet? Mit welchen wiederkehrenden Kosten rechnet der Stadtrat diesbezüglich jährlich? Können die entstandenen Kosten Verursachergerecht Unique oder Bund und Kanton weiterverrechnet werden?

Auf den im Einvernehmen mit der Vorsteherin des Polizeidepartements gestellten Antrag des Vorstehers des Gesundheits- und Umweltdepartements beantwortet der Stadtrat die Interpellation wie folgt:

Zu Frage 1: Nein, die Stadt Zürich wird über die Benützung der Piste 34 zu Abendzeiten nicht speziell informiert. Das geltende Betriebsreglement gestattet der Unique Flughafen Zürich AG (Flughafen Zürich), in den Abend- bzw. Nachtstunden ausnahmsweise die Piste 34 statt die Piste 28 als Landepiste einzusetzen, ohne die Ausnahmen näher zu definieren. Der Flughafen entscheidet in eigener Kompetenz über die Pistenzuteilung und es trifft ihn diesbezüglich keine Informationspflicht gegenüber den umliegenden Gemeinwesen. Auch aus der Vertretung der Stadt Zürich im Verwaltungsrat des Flughafens Zürich ergibt sich kein besonderer Informationsanspruch. Der Verwaltungsrat ist in erster Linie zuständig für die strategische Geschäftsausrichtung, hingegen nicht für das operative Tagesgeschäft, wozu auch die Zuteilung der jeweiligen Landepisten zu zählen ist.

Zu Frage 2: Aus den unter der Antwort zu Frage 1 erwähnten Gründen, verfügt der Stadtrat diesbezüglich über keine Informationen.

Zu Frage 3: Der Stadtrat hat, wie unter den Antworten zu den Fragen 1 und 2 ausgeführt, keine detaillierten Kenntnisse davon, aus welchen Gründen der Flughafen ausnahmsweise während der Abendstunden die Piste 34 als Landepiste einsetzt.

Der Stadtrat hat sich indes unabhängig hiervon von Anfang an aus Lärm- wie auch aus Sicherheitsgründen gegen die Einführung von Südanflügen über dichtbesiedeltem Gebiet ausgesprochen. Er hält das Sicherheitsrisiko für unverantwortbar und inakzeptabel und hat dies auch in sämtlichen Beschwerdeverfahren geltend gemacht.

Der Stadtrat stützt sich bei der Beurteilung des Sicherheitsrisikos auf die Studie „Risikoanalyse der An- und Abflugvarianten Flughafen Unique Zürich-Kloten“ von Bienz, Kummer und Partner (August 2002). Danach finden 60 Prozent der Landungsabstürze in einem Korridor von 600 x 6000 m in Pistenverlängerung statt. Statistisch ist dort mit etwa einem Ereignis pro drei Millionen Bewegungen (im Falle des Flughafens Zürich etwa alle zehn Jahre) zu rechnen. Aufgrund der wesentlich höheren Bevölkerungsdichte ist das kollektive Risiko im Absturzkorridor Süd etwa 2,3 Mal grösser als im Absturzkorridor Nord.

Zu Frage 4: Der Stadtrat hat bereits vor vielen Jahren ein Katastrophenkonzept erarbeiten lassen und verabschiedet. Die Stadt Zürich verfügt damit über ein effizientes und wirksames Konzept, welches auch mit dem Kanton und anderen Organisationen abgesprochen und koordiniert ist. Die Grundlage des Konzeptes bilden verschiedene mögliche Katastrophenszenarien, welche einzeln im Detail erarbeitet, bewertet und überprüft wurden. Bei all diesen Szenarien ist auch die Möglichkeit eines Flugzeugabsturzes über dicht besiedeltem Stadtgebiet geprüft worden.

Aufgrund all dieser möglichen Szenarien wurde das Konzept erstellt und die nötigen personellen und materiellen Vorhaltungen definiert und bestimmt. Das Katastrophenkonzept ist modulartig aufgebaut und muss allen möglichen Szenarien Rechnung tragen. Das Katastrophenkonzept wurde überdies erst kürzlich überarbeitet und auf einen aktuellen Stand nachgeführt.

Betreffend die Südanflüge über Witikon und Schwamendingen war keine Anpassung der Katastrophenplanung nötig, da das Szenario bereits im Konzept enthalten ist. Alle personellen und materiellen Vorgaben und Vorhaltungen basieren auf dem gesamten Katastrophenkonzept (einschliesslich einem Flugzeugabsturz auf Stadtgebiet) und demzufolge sind keine zusätzlichen Kosten oder Aufwendungen wegen der Südanflüge nötig geworden.

Mitteilung an die Vorstehenden des Polizei- sowie des Gesundheits- und Umweltdepartements, die übrigen Mitglieder des Stadtrates, den Stadtschreiber, den Rechtskonsulenten und den Gemeinderat.

Für getreuen Auszug
der Stadtschreiber