

Sitzung vom 10. November 1993

3443. Anfrage (Tiefflug über der Stadt Opfikon)

Kantonsrätin Helen Kunz, Opfikon, hat am 23. August 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Der Tiefflug eines Frachtflugzeugs beim Start über Opfikon-Glattbrugg vom 5. Juli 1993 gab bei der Bevölkerung und bei den Behörden zu berechtigter Sorge Anlass. Weil sich ein solches oder ähnliches Ereignis jederzeit wiederholen kann und ernsthafte Konsequenzen nicht auszuschliessen sind, bedarf es dringend der Beantwortung einiger offener Fragen. Dies um so mehr, als die Information vom Flughafen mehr als mangelhaft war.

Ich frage deshalb den Regierungsrat an:

1. Ist der Regierungsrat auch der Meinung, dass für die Sicherheit der Bevölkerung am Flughafen Zürich alles vorgekehrt werden muss, um solche oder ähnliche Vorkommnisse nach Möglichkeit auszuschalten?
2. Wird das Informationskonzept überprüft, damit in Zukunft schneller und den Tatsachen entsprechend von einer Stelle informiert wird?
3. Warum wurde im vorliegenden Fall nicht sofort eine Untersuchung eingeleitet? Wer veranlasste diese im nachhinein, und welche Kommission wurde damit beauftragt?
4. Wird der Untersuchungsbericht veröffentlicht?
5. Verfügt die Swisscontrol über die entsprechenden technischen Einrichtungen, damit Detailwetterinformationen anhand von aktuellen Radarbildern an die Besatzungen weitergegeben werden können? Wenn nein, werden diese in Betracht gezogen?
6. Wäre es nicht sinnvoll, die Verantwortlichkeit beim Start (jetzt ausschliesslich beim Piloten) bei extremen Wetterverhältnissen zu ändern bzw. zu erweitern?
7. Wird die Anschaffung einer Scherwind-Warnanlage auf dem Flughafen geprüft bzw. geplant?
8. Könnte eine Mindesthöhe der über Opfikon startenden Flugzeuge (Piste 16) mit den entsprechenden baulichen und finanziellen Konsequenzen festgesetzt werden?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

b e s c h l i e s s t d e r R e g i e r u n g s r a t :

I. Die Anfrage Helen Kunz, Opfikon, wird wie folgt beantwortet:

Am 5. Juli 1993, um ca. 16.30 Uhr, startete ein Frachtflugzeug des Typs Boeing-707 der Kuwait Airways auf Piste 16. Dabei geriet die Maschine kurz nach dem Abheben in eine Front heftiger Gewitter- und Hagelschauer, was zur Folge hatte, dass die im Süden des Flughafens gelegenen Städte Opfikon und Wallisellen in sehr geringer Höhe überflogen wurden. Obwohl bei diesem Vorfall weder Personen noch Sachen zu Schaden kamen, sind die notwendigen Vorkehrungen zu treffen, damit in Zukunft auch derartige Gefährdungen unterbleiben. Es ist in diesem Zusammenhang jedoch daran zu erinnern, dass gemäss internationalen Festlegungen der Bordkommandant letztlich für die Sicherheit seines Fluges verantwortlich ist, zumal er allein über alle sicherheitsrelevanten Informationen verfügt. Was die Wetterdaten anbetrifft, so werden diese nicht von der Flugsicherung (Swisscontrol), sondern von der Flugwetterzentrale Zürich-Flughafen, einer Abteilung der Schweizerischen Meteorologischen Anstalt, gesammelt, aufbereitet und per Funk an den Piloten weitergeleitet. Dieser verfügt mit dem Bordradar zusätzlich über ein wichtiges Informationsmittel, das Gefahrenzonen wie z. B. Gewitterfronten zuverlässig anzeigt. Weshalb die Besatzung des erwähnten Kurses trotz einer entsprechenden Funkmeldung der Flugwetterzentrale und trotz der zwangsläufig starken Gewitterechos auf dem Bordradar in die Gewitterwolke hinein startete, ist zurzeit noch unklar. Wie das Bundesamt für Zivilluftfahrt der Flughafendirektion

Zürich (FDZ) mitteilte, wurden noch gleichentags seitens dieses Amtes Abklärungen über den Vorfall eingeleitet. Sollten die Ermittlungen, die demnächst abgeschlossen werden dürften, zeigen, dass die Flugzeugbesatzung gegen luftfahrtrechtliche Bestimmungen verstossen hat, würde dies nicht nur in einem Untersuchungsbericht festgehalten, sondern die Fehlbaren hätten sich vor allem in einem öffentlichen Strafverfahren zu verantworten.

Was die Windscherungen anbetrifft, so können zwar z. B. die bei winterlichen Kaltluftseen entstehenden, langsamen Scherungen erfasst werden; eine entsprechende Anlage ist auf dem Flughafen Zürich denn auch seit mehreren Jahren in Betrieb. Hingegen lassen sich die bei starkem Wind und Gewittern auftretenden, rasch ändernden Windscherungen mit den heute verfügbaren Geräten nicht erfassen, so dass die Flugzeugbesatzungen vor diesen nicht gewarnt werden können. Der Flughafenhalter prüft deshalb zusammen mit seinen Partnern, ob einzelne An- bzw. Abflugsektoren bei extremen Wetterlagen vorübergehend geschlossen werden könnten und müssten. Ob beim Abflug gegen Süden in derartigen Situationen zusätzlich eine Mindesthöhe definiert werden soll, wird sich ebenfalls weisen.

Grundsätzlich informiert die FDZ die Öffentlichkeit via Medien über Vorfälle wie denjenigen vom 5. Juli 1993. Zu einer Verzögerung kam es in diesem Fall nur deshalb, weil der Informations- und Pressedienst dem diesbezüglichen Eintrag im schriftlichen Tagesrapport des Verkehrsdienstes nicht die ihm gebührende Bedeutung beimass bzw. von dieser Dienststelle hierauf nicht ausdrücklich aufmerksam gemacht wurde. Die notwendigen Korrekturen wurden mittlerweile jedoch angebracht.

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

Zürich, den 10. November 1993

Vor dem Regierungsrat

Der Staatsschreiber:
Roggwiller