

Sitzung vom 21. Dezember 1994

**3845. Anfrage (Tiefflug einer Boeing B-747-400 der Korean Airlines über Kloten)**

Kantonsrat Peter Reinhard, Kloten, hat am 3. Oktober 1994 folgende Anfrage eingereicht:

Gemäss verschiedenen Medienmitteilungen ist eine Boeing B-747-400 der Korean Airlines am Morgen des 22. September 1994 in einem Tiefflug über Kloten gestartet. Dabei handelt es sich um eine durch ein Unwetter beschädigte Maschine, welche nach ihrer Revision vollgetankt von der Piste 14 aus startete.

Bekanntlich ist die Piste 14 für Starts von Grossraumflugzeugen im Vergleich zur Piste 16 weniger geeignet. Dem Vernehmen nach soll der Pilot mit einem Experten vor dem Start über diese Problematik gesprochen haben, wobei auf die knappen Reserven für einen Start hingewiesen wurde.

Zudem hätte der Start, welcher ohne Passagiere und damit auch ohne Zeitdruck erfolgte, angeblich in weniger als einer Stunde ordentlich über die Piste 16 abgewickelt werden können.

Dem Vernehmen nach soll auch der Startweg auf der Piste 14 nicht vollumfänglich ausgenützt worden sein. Ohne einen Hinweis aus dem Tower soll ein um mehrere 100m verkürzter Start durchgeführt worden sein. Dies führte dazu, dass das Flugzeug nur rund 70m über die Häuser in Kloten hinweg startete und bei der Bevölkerung grosses Unbehagen und Unruhe auslöste.

Ich bitte den Regierungsrat, nachstehende Fragen zu beantworten:

1. Stimmt das Gerücht, wonach das Flugzeug mit weniger als einer Stunde Aufschub hätte über die Piste 16 starten können, und weshalb wurde diese Variante nicht angeordnet?
2. Stimmt das Gerücht, wonach der Startweg auf der Piste 14 um mehrere 100m verkürzt wurde und dass der Tower diesbezüglich keine Anweisungen an den Piloten weiterleitete?
3. Was gedenkt der Regierungsrat zu unternehmen, damit solche Vorkommnisse in Zukunft vermieden können und die Sicherheit der Bevölkerung verbessert werden kann?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Peter Reinhard, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Am 22. September 1994, 09.15 Uhr Lokalzeit, startete eine Boeing B-747-400 der Korean Airlines (Flug KE 916) auf Piste 14 Richtung Süden zu einem Direktflug nach Südkorea. Dabei nutzte sie nicht die volle Pistenlänge, sondern startete von der Einmündung des Rollweges «Delta», also rund 600m vom Pistenende entfernt. Obwohl die Maschine keine Passagiere und Fracht an Bord hatte - sie befand sich zwecks Reparaturarbeiten in Zürich und flog deshalb leer nach Südkorea zurück -, hob sie erst kurz vor Pistenende ab und überflog die unmittelbar an den Flughafen grenzenden Gebiete der Stadt Kloten in sehr geringer Höhe (etwa 70m über Grund).

Vorab ist festzuhalten, dass es sich bei der Boeing B-747-400 um ein Grossraumflugzeug neuester Bauart handelt, welches über sehr gute Steigeigenschaften verfügt; Flugzeuge dieses Typs starten in Zürich des öfters und unter Einhaltung eines völlig ausreichenden Steigprofils auf der bloss 2800m langen Piste 28 (Westpiste). Die meisten Starts von Langstreckenflugzeugen erfolgen jedoch, vor allem wenn es sich, wie im vorliegenden Fall, um Nonstopflüge handelt, auf Piste 16 Richtung Süden. Zur fraglichen Zeit war diese

Piste jedoch wegen Reparaturarbeiten gesperrt. Es trifft indessen zu, dass die Boeing B-747-400 der Korean Airlines auf der rund 400m längeren Piste 16 hätte starten können, wenn der verantwortliche Bordkommandant etwa dreiviertel Stunden zugewartet hätte, bis Piste 16 für den Flugbetrieb wieder offen gewesen wäre. Weshalb er dies nicht tat, ist zurzeit ebenso unklar wie die Antwort auf die Frage, weshalb er für den Start nicht die ganze Länge der Piste 14 nutzte. Es ist in diesem Zusammenhang jedoch daran zu erinnern, dass gemäss internationalen Festlegungen der Bordkommandant für die Sicherheit seines Fluges verantwortlich ist, da er allein über alle sicherheitsrelevanten Informationen verfügt. Er entscheidet also letztlich, auf welcher Piste er starten will bzw. welche Pistenlänge ihm zur Verfügung stehen muss. Auch im vorliegenden Fall wäre es der Flugsicherung nicht zugestanden, dem Piloten eine andere Startpiste als die von ihm gewählte zuzuweisen. Kommt es jedoch anlässlich einer Flugoperation zu einem Vorfall der hier zur Diskussion stehenden Art, so wird von den zuständigen Behörden untersucht, ob der Kommandant gegen luftfahrtrechtliche oder andere Bestimmungen verstossen hat. Unmittelbar nach dem Vorfall vom 22. September 1994 eröffnete das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) ein Ermittlungsverfahren gegen den verantwortlichen Piloten des Fluges KE 916. Die Erkenntnisse aus dieser amtsinternen Untersuchung werden an das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) weitergeleitet, welches einen Bericht erstellen wird, der voraussichtlich Mitte 1995 fertiggestellt und anschliessend veröffentlicht werden soll. Gestützt darauf wird das BAZL entscheiden, ob gegen den verantwortlichen Piloten die Eröffnung eines Strafverfahrens zu beantragen ist.

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

Zürich, den 21. Dezember 1994

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
Roggwiller