

Sitzung vom 25. Juni 1996

1959. Anfrage (Konsequenzen aus dem Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchung zum Tiefflug einer Boeing über Kloten am 22. September 1994)

Kantonsrat Peter Reinhard, Kloten, hat am 22. April 1996 folgende Anfrage eingereicht:

Im Zusammenhang mit der Beantwortung meiner Anfrage vom 3. Oktober 1994 (KR-Nr. 314/1994) betreffend den Tiefflug einer Boeing B-747-400 über Kloten hat der Regierungsrat einen Bericht des Büros für Flugunfalluntersuchung in Aussicht gestellt. Der Schlussbericht wurde nun abgeliefert.

Im wesentlichen kommt der Bericht zum Schluss, dass das Verhalten des Piloten als ein «schwerwiegender Fehlentscheid» anzusehen ist. Die «tatsächlich erbrachte Leistung des Flugzeuges erlaubte nur zufälligerweise das Überfliegen der Hindernisse (Gebäude) nach dem Start». Keineswegs wäre jedoch ein sicherer Startabbruch möglich gewesen.

Als Ursache nennt der Bericht eine Missachtung der Auflagen des Herstellers für einen Ferry-Flug mit einem durch Hagel beschädigten Flugzeug und empfiehlt, zu prüfen, «ob eine Bewilligungspflicht für Ferry-Flüge, bei welchen die Leistung des Flugzeuges für Start und Steigflug nicht denen des Flughandbuches entsprechen, eingeführt werden sollte».

Für die betroffene Bevölkerung sind die aus diesem Vorfall getroffenen Massnahmen von aktueller Bedeutung.

Ich bitte den Regierungsrat deshalb um Beantwortung folgender Fragen:

1. Was unternimmt der Regierungsrat, um die Empfehlung im Schlussbericht des Büros für Flugunfalluntersuchung umsetzen zu können?
2. Sind ungefähre zeitliche Angaben zur Realisierung allfälliger Massnahmen bekannt?

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 auf Piste 14 Richtung Süden zu einem Direktflug nach Südkorea (Flug KE 916). Dabei nutzte sie nicht die volle Pistenlänge, sondern startete von der Einmündung des Rollweges «Delta», also rund 600 m vom Pistenende entfernt. Obwohl die Maschine weder Passagiere noch Fracht an Bord hatte ð sie befand sich zwecks Reparaturarbeiten in Zürich und flog deshalb leer nach Südkorea zurück (sogenannter Ferry- oder Überführungsflug) ð, hob sie erst kurz vor Pistenende ab und überflog die unmittelbar an den Flughafen grenzenden Gebiete der Stadt Kloten in sehr geringer Höhe, d.h. rund 70 m über Grund (für Einzelheiten siehe die Antwort des Regierungsrates auf die Anfrage KR-Nr. 314/1994).

Nach dem obenerwähnten Vorfall eröffnete das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU) ein Ermittlungsverfahren gegen die Besatzung des Fluges KE 916, welches im November 1995 abgeschlossen wurde. Der entsprechende Untersuchungsbericht wurde dem Flughafenhalter am 20. November 1995 zugestellt. Der Bericht würdigte den Sachverhalt, der jenem Vorfall zugrunde lag, vollständig und richtig und liess insbesondere auch bezüglich seiner Schlussfolgerungen an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig. Dem verantwortlichen Piloten (Pilot in Command, PiC) wurde insbesondere vorgeworfen, dass er sich über die verschiedenen ihm bekannten Auflagen, welche das Herstellerwerk Boeing mit Bezug auf die Triebwerksleistung, das maximale Startgewicht, die notwendige Pistenlänge usw. erlassen hatte, einfach hinweggesetzt, d.h. diese schlechterdings nicht beachtet habe. Zu diesen Auflagen war es gekommen, nachdem die Maschine auf dem Flug von Rom nach Zürich in der Gegend von Elba in einen Hagelschauer geraten war und verschiedene Teile des Flugzeuges, unter anderem die Triebwerke, schwer beschädigt worden waren; die Ma-

schine wurde in der Folge in Zürich so weit repariert, dass sie, allerdings ohne Passagiere und Fracht, nach Südkorea überflogen werden konnte. Das BFU hielt zusammenfassend fest, dass das Verhalten des kommandierenden Piloten als schwerwiegender Fehlentscheid angesehen werden müsse, welcher zu einem katastrophalen Unfall hätte führen können. Das Büro empfahl gestützt auf diesen Vorfall, es sei zu prüfen, ob eine Bewilligungspflicht eingeführt werden solle für Ferry-Flüge, bei welchen die Leistungen des Flugzeugs für Start und Steigflug nicht denen des Flughandbuchs entsprechen. An sich hätte der Flughafenhalter die Möglichkeit gehabt, den Untersuchungsbericht des BFU von der Eidgenössischen Flugunfallkommission (EFUK) auf Vollständigkeit und Schlüssigkeit hin überprüfen zu lassen. Da die Untersuchung des BFU jedoch vollständig und korrekt durchgeführt wurde und die Empfehlung angemessen war, wurde davon abgesehen, den Antrag auf Überprüfung durch die EFUK zu stellen. Die Volkswirtschaftsdirektion richtete jedoch bereits am 11. Dezember 1995 ein Schreiben an das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), in welchem die Empfehlung des BFU unterstützt und auf die möglichst baldige Einführung einer Bewilligungspflicht für Ferry-Flüge durch das Eidgenössische Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartement (EVED) bzw. das BAZL gedrängt wurde.

Mit Schreiben vom 7. März 1996 machte das BAZL das BFU und die Volkswirtschaftsdirektion darauf aufmerksam, dass die Einführung einer eigentlichen Bewilligungspflicht für Ferry-Flüge gestützt auf die einschlägigen völkerrechtlichen Vereinbarungen, insbesondere gestützt auf das Übereinkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944 über die internationale Zivilluftfahrt, welches in Fragen der Lufttüchtigkeit die primäre Zuständigkeit des Regierstaates vorsieht, nicht zulässig sei. Das BAZL werde inskünftig jedoch eine Meldepflicht für Ferry-Flüge einführen, in deren Rahmen die operationellen Auflagen vor Ort zusammen mit den Flughafenbehörden und der Flugsicherung auf deren Vereinbarkeit mit den lokalen Sicherheitsbedürfnissen, insbesondere auf die Abflugwege und -verfahren hin, überprüft und nötigenfalls ergänzt werden sollen. Die zuständigen Flughafenbehörden sowie das BAZL können die Durchführung solcher Überführungsflüge von der Einhaltung dieser Auflagen abhängig machen.

Diese Vorkehrung ist zu begrüßen. Sie stellt im Rahmen des rechtlich Möglichen sicher, dass sich Vorfälle wie derjenige vom 22. September 1994 in der Schweiz nicht wiederholen. Das neue Melde- und Überprüfungsverfahren soll nach Auskunft des BAZL noch vor Ende dieses Jahres gemeinsam mit den schweizerischen Flugplatzhaltern festgelegt und anschliessend eingeführt werden.

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

Vor dem Regierungsrat
Der Staatsschreiber:
Husi