

Sitzung vom 16. Februar 1994

488. Anfrage (Unterschreitung der Mindestflughöhe am 11. Dezember 1993)

Kantonsrat Dr. Josef Gunsch, Russikon, hat am 14. Dezember 1993 folgende Anfrage eingereicht:

Am 11. Dezember 1993 kurz vor 14.00 Uhr geriet ein koreanischer Jumbo-Jet nach dem Start über Piste 16 in einen Schneesturm und heftige Fallwinde. Dabei überflog er nach Augenzeugenberichten das Oberland und das Tössbergland nur ganz knapp, offensichtlich weit unter den vorgeschriebenen 5000 Fuss Höhe. Nachdem vor nicht allzulanger Zeit einem kuwaitischen Flugzeug über Opfikon das gleiche Schicksal widerfuhr und nachdem nur wenige Minuten später ein Flugzeug der Garuda über den Pistenrand hinausfuhr, stellen sich einige Fragen.

1. Darf ich um eine Darstellung des Vorfalls aus Sicht der Verantwortlichen Flughafen und Flugverkehrsleitung bitten?
2. Wenn die Augenzeugenberichte zutreffen, wie kommt es, dass nur kurze Zeit nach einem ähnlichen Vorgang über Opfikon die gleichen Gefährdungen auftreten?
3. Muss, bevor die nötigen Massnahmen getroffen werden, mit einem Unglück, eventuell grossen Opfern unter der Bevölkerung gerechnet werden?
4. Früher wurde der Flughafen manchmal aus klimatischen Gründen geschlossen. Sind heute Startverbote unter bestimmten Umständen nicht mehr denkbar?
5. Wer wäre für Startverbote zuständig, welche Kompetenzen müssen allenfalls neu geregelt werden?
6. Wieso wurde die Bevölkerung nicht informiert?

Auf Antrag der Direktion der Volkswirtschaft

beschliesst der Regierungsrat:

I. Die Anfrage Dr. Josef Gunsch, Russikon, wird wie folgt beantwortet:

Am Samstag, 11. Dezember 1993, kurz nach 13.30 Uhr, startete ein Pilot der Korean Airlines (Kurs KE 916) mit einer B-747 (Jumbo-Jet) auf Piste 16, d.h. Richtung Süden, zu einem Langstreckenflug nach Seoul. Zur selben Zeit befand sich ein Pilot der Ceskoslovenské Aerolinie (Kurs OK 769) von Norden herkommend im Landeanflug auf Piste 14. Etwa 3,6 km vor dem Aufsetzen entschloss sich der Pilot des Kurses OK 769 wegen starken Rückenwindes zu einem Durchstart und informierte die Flugsicherung über seine Absicht. Da sich der Flugweg des Kurses OK 769 (Durchstart, d. h. Wegflug von Piste 14 in südöstlicher Richtung) mit demjenigen des Kurses KE 916 (Standardabflug auf Piste 16 in südlicher Richtung mit anschliessendem Abdrehen nach Osten) östlich des Flughafens zu nahe gekommen wären, forderte die Flugsicherung den Piloten des Kurses KE 916 auf, den Anfangssteigflug geradeaus fortzusetzen, und gab ihm auch in der Folge laufend Anweisungen zu seinem Flugweg. Dieser führte über den Greifensee, Uster und über den Pfäffikersee Richtung Turbenthal auf das Navigationsfunkfeuer Zürich-Ost bei Uesslingen TG zu. Der Kurs KE 916 hatte bereits kurz nach Überfliegen Usters über Aathal eine Flughöhe von 5000 Fuss über Meer (ca. 1500 m ü.M.); über der Gemeinde Saland betrug seine Höhe rund 5770

Fuss (ca. 1730 m ü. M.) und über Wila mehr als 6700 Fuss (ca. 2000 m ü. M.). Es kann somit keine Rede davon sein, dass dieser Kurs das Zürcher Oberland weit unter 5000 Fuss überflogen hätte. Der Flug KE 916 dürfte im Zürcher Oberland wohl vor allem deshalb aufgefallen sein, weil diese Region im Vergleich zu anderen Gegenden eher selten von an- oder abfliegenden Maschinen des Zivilluftverkehrs überflogen wird. Auf jeden Fall kann der vorliegende Sachverhalt nicht mit demjenigen verglichen werden, der dem Vorfall vom 5. Juli 1993 (Tiefflug über der Stadt Opfikon) zugrunde lag.

Auch am Flughafen Zürich kommt es hin und wieder vor, dass Landeanflüge abgebrochen und Durchstartverfahren eingeleitet werden müssen. Hingegen geschieht es äusserst selten, dass, wie dies am 11. Dezember 1993 der Fall war, kurz vor einem Durchstart ein (regulärer) Start in dieselbe Richtung stattfindet. Für derartige Situationen existieren jedoch entsprechende Verfahren, die eine sichere Führung solcher Flüge garantieren. Auch im vorliegenden Fall überwachte die Flugsicherung jede Phase des Fluges KE 916, so dass dieser vom Standpunkt der Flugsicherheit aus als unbedenklich galt. Bei dieser Sachlage hatte die Flugsicherung keine Veranlassung, die Flughafendirektion Zürich über diesen Vorfall zu unterrichten. Der Start des Kurses KE 916 wurde von der Flugwegüberwachungsanlage der Abteilung Fluglärmbekämpfung der Flughafendirektion Zürich automatisch registriert und durch Abhören des Flugfunks auf seine Hintergründe untersucht. Diese Abklärungen ergaben den eingangs beschriebenen Sachverhalt. Es bestand deshalb kein Anlass, die Öffentlichkeit zu informieren, zumal aus den betroffenen Gebieten keinerlei Anfragen oder gar Reklamationen bei der Flughafendirektion eingingen.

Entgegen einer weitverbreiteten Meinung wurde der Flughafen Zürich auch in früheren Jahren nie aus meteorologischen Gründen geschlossen. Hingegen waren damals Starts und Landungen bei Unterschreitung gewisser Sicht-Minima aus rein technischen Gründen nicht möglich. Die Fortschritte der vergangenen Jahre sowohl im Bereich der Flugsicherungs- als auch der entsprechenden Anlagen an Bord der Flugzeuge erlauben es heute jedoch, dass entsprechend ausgerüstete Flugzeuge bei minimalen Sichtverhältnissen starten und landen können. Das Bundesamt für Zivilluftfahrt prüft zusammen mit den Flughafenpartnern im Nachgang zum Vorfall, welcher der Anfrage KR-Nr. 237/1993 (Tiefflug über der Stadt Opfikon) zugrunde lag, ob bei extremen Wetterlagen einzelne An- bzw. Abflugsektoren vorübergehend geschlossen werden könnten oder müssten. Entsprechende Resultate liegen zur Zeit noch nicht vor.

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

Zürich, den 16. Februar 1994

Vor dem Regierungsrat
Staatsschreiber:
Roggwiller