

Zu tief, zu spät, zu müde

Wegen menschlichen Versagens stürzte heute vor zehn Jahren eine Crossair-Maschine in einen Wald bei Bassersdorf. 24 Menschen kamen ums Leben.

[Bildstrecke im Grossformat »](#)

Fehler gesehen? Es war schon dunkel, als der Crossair-Flug LX 3597 am 24. November 2001 kurz nach 21 Uhr von der Piste 26L des Flughafens Berlin-Tegel abhob. Die Maschine vom Typ Avro 146-RJ100 Jumbolino wurde gegen 22:15 Uhr in Zürich-Kloten erwartet, wo an diesem Abend Schneeregen fiel.

Doch dort kam der Jumbolino nie an. Vier Kilometer vor der Landebahn streifte die Maschine in einem Waldstück bei Bassersdorf mehrere Bäume und schlug nach etwa 50 Metern auf dem Boden auf. Durch den Aufprall und den kurz darauf entstandenen Brand wurde das ganze Flugzeug mit Ausnahme des hinteren Teils des Rumpfes zerstört. 24 der 33 Personen an Bord, darunter die beiden Piloten, die amerikanische Sängerin Melanie Thornton und zwei Mitglieder der Band «Passion Fruit», fanden den Tod.

Menschliches Versagen

Der Absturz war unter anderem auf menschliches Versagen zurückzuführen. Der Pilot hatte beim Landeanflug auf Piste 28 die vorgeschriebene Mindesthöhe nicht eingehalten. Das geht aus dem [Untersuchungsbericht des Büros für Flugunfalluntersuchungen \(BFU\)](#) hervor. Das Durchstartmanöver, das der Pilot einleitete, erfolgte zu spät. Zudem seien das Konzentrations- und Entscheidungsvermögen des Piloten beeinträchtigt gewesen, weil er übermüdet gewesen sei.

Ob die Landung auf einer anderen Piste geglückt wäre, lasse sich im Nachhinein kaum mehr abschätzen, sagte Daniel Knecht, einer der beim BFU zuständigen Untersuchungsleiter. Der Anflug auf Piste 28 habe damals insbesondere bei schlechtem Wetter als anspruchsvoll gegolten, weil es kein Instrumenten-Landesystem gab. Nach dem Unfall sperrte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) die Piste 28 vorübergehend für Landungen und liess Testflüge durchführen. Diese hätten keine Unregelmässigkeiten gezeigt, sagte Knecht. Mittlerweile sei bei der Piste 28 ein Instrumenten-Landesystem in Betrieb, weshalb die Landung auch bei tieferer Wolkenuntergrenze und geringer Sicht gestattet sei.

Schwere Vorwürfe an die Crossair

Im Bericht der BFU kam die Crossair alles andere als gut weg: Es habe erhebliche Zweifel an der Qualifikation des Piloten gegeben, da es während seiner Dienstzeit schon früher zu gefährlichen Vorkommnissen gekommen sei. So hatte der Pilot, der in seiner beruflichen Laufbahn mehrmals Prüfungen nicht bestanden hatte, im Februar 1990 bei einer Saab 340 einen Totalschaden verursacht. Er hatte, als die Maschine am Boden stand, das Fahrwerk eingefahren, so dass die Maschine auf den Boden knallte.

1995 kam es zu einem weiteren schweren Fehler, als ein missglückter Landeanflug in Lugano beinahe eine Katastrophe zur Folge hatte. Und im März 1999 steuerte er bei gutem Wetter irrtümlich Aosta statt Sitten an und startete im letzten Moment durch. Generell, so der Bericht, würden bei der Crossair Vorgaben häufig nicht befolgt, zudem sei die Flugsicherheitsabteilung ungenügend.

Keine rechtlichen Konsequenzen

Nach langen Ermittlungen fand schliesslich im Mai 2008 der Prozess gegen Verwaltungsratspräsident Moritz Suter, CEO André Dosé sowie vier weitere hohe Crossair-Angestellte statt. Staatsanwalt Carlo Bulletti versuchte dabei nachzuweisen, dass Firmengründer Suter einen autoritären Führungsstil gepflegt und so eine regelrechte «Angstkultur» erzeugt habe. Die Flugsicherheit sei der aggressiven Expansionspolitik untergeordnet worden; Suter habe gelegentlich gegenüber Piloten

sogar durchblicken lassen, es sei durchaus erwünscht, die minimale Flughöhe zu unterschreiten, wenn dadurch ein Zeitgewinn erzielt werden könne.

CEO Dosé hätte laut Anklage diese und ähnliche Mängel erkennen und etwas dagegen unternehmen müssen. Die Richter konnte er damit nicht überzeugen: Sie rügten die Angeklagten zwar in gewissen Punkten, sprachen sie aber frei und erkannten ihnen sogar eine Prozessentschädigung von 851 000 Franken zu. Mit den Hinterbliebenen hatte sich die Swiss, die Rechtsnachfolgerin der Crossair, bereits kurz zuvor geeinigt.

(rm/sda)

Der Absturz der Crossair-Maschine reiht sich ein in eine schwarze Serie der Schweizer Luftfahrt:

- Am 2. September 1998 stürzte eine Swissair-Maschine auf dem Flug 111 vor dem kanadischen Halifax in den Atlantik. 215 Passagiere und 14 Besatzungsmitglieder kamen ums Leben.
- Am 10. Januar 2000 starben zehn Menschen, als eine Crossair-Maschine bei Nassenwil ZH abstürzte.
- Am 1. Juli 2002 wurden beim Unglück von Überlingen 71 Personen getötet. Damals prallten eine russische Passagiermaschine und ein deutsches Frachtflugzeug in rund 11 300 Metern Höhe zusammen.

Das Unglück von Bassersdorf war ausserdem nach den Terroranschlägen in New York, dem Amoklauf in Zug und dem Grounding der Swissair der Abschluss des sogenannten Schwarzen Herbsts 2001.