

## **Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates des Kantons Zürich**

KR-Nr. 238/2017

Sitzung vom 15. November 2017

### **1051. Anfrage (Noffallmässiger Start um 04.30 Uhr)**

Die Kantonsrätinnen Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Regula Kaeser-Stöckli, Kloten, haben am 4. September 2017 folgende Anfrage eingereicht:

In der Nacht auf Freitag, den 1. September 2017, landete um drei Uhr morgens, also mitten in der Nachtflugsperrung, ein grosses Passagierflugzeug – genauer: eine A330, die von New York nach Antalya unterwegs war. Laut Flughafen Zürich musste die Maschine aufgrund eines medizinischen Notfalls in Zürich landen.

Nach knapp zwei Stunden, kurz vor halb fünf, hob das Flugzeug wieder ab und setzte seinen Flug fort.

Die Anfragestellten bitten den Regierungsrat, die folgenden Fragen zu beantworten:

1. Die Nachtflugsperrung gilt von 23.00–06.00 Uhr. Wie kommt es, dass das Passagierflugzeug um 04.30 Uhr erneut starten konnte?
2. Gab es eine oder zwei Bewilligungen für diese beiden ausserordentlichen Flugbewegungen? Falls nur eine: Gestützt auf welche rechtliche Grundlage wurden damit zwei Flugbewegungen gerechtfertigt?
3. Wie sichert der Regierungsrat seine Mitsprache bei der Erteilung von Ausnahmegewilligungen?

Auf Antrag der Volkswirtschaftsdirektion

**beschliesst der Regierungsrat:**

I. Die Anfrage Michèle Dünki-Bättig, Glattfelden, und Regula Kaeser-Stöckli, Kloten, wird wie folgt beantwortet:

Gemäss Art. 39d Abs. 2 der Verordnung vom 23. November 1994 über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL, SR 748.131.1) kann der Flughafenbetreiber jeweils bei unvorhergesehenen ausserordentlichen Ereignissen Ausnahmegewilligungen vom Nachtflugverbot nach Art. 39 Abs. 1 und 2 VIL erteilen. Er meldet diese Ausnahmen dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Eine entsprechende Regelung für Starts und Landungen zwischen 23.30 und 06.00 Uhr sieht auch Art. 12 Abs. 3 von Anhang 1 des

Betriebsreglements für den Flughafen Zürich vor. Die Flughafen Zürich AG (FZAG) ist damit als Flugplatzhalterin dafür zuständig, Ausnahmegewilligungen für Starts oder Landungen während der Zeit von 23.30 bis 06.00 Uhr zu erteilen.

Die unvorhergesehenen ausserordentlichen Ereignisse, die eine Ausnahmegewilligung rechtfertigen, sind weder in der VIL noch im Betriebsreglement für den Flughafen Zürich abschliessend aufgeführt. Im Objektblatt Flughafen Zürich des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt vom 23. August 2017 (SIL) ist in den Festlegungen unter Ziff. 2 jedoch festgehalten, dass die Flugplatzhalterin im Rahmen der Interessenabwägung «die Grundsätze der Verhältnismässigkeit zu berücksichtigen hat. Sie muss gewährleisten, dass Flüge nach 23.30 Uhr den Ausnahmecharakter behalten und Verspätungen nicht zur Regel werden; die Nachtflugsperrung soll über das Jahr gesehen grossmehrheitlich ausnahmenfrei bleiben.» In den Erläuterungen zu Ziff. 2 des SIL wird weiter ausgeführt, dass «bei der Prüfung der Ausnahmegesuche namentlich auch die Anstrengungen der Fluggesellschaften zur Vermeidung der Verspätungen sowie die Folgen einer Verweigerung der Ausnahmegewilligung für Passagiere und Fluggesellschaft zu berücksichtigen und dem erhöhten Ruhebedürfnis der Bevölkerung in der Nacht gegenüberzustellen [sind]».

Gestützt auf § 3 Abs. 1 des Flughafengesetzes vom 12. Juli 1999 (LS 748.1) obliegt dem Kanton die Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich. Er meldet Übertretungen den Aufsichtsbehörden des Bundes. Die Aufsichtsbehörden des Bundes und des Kantons erachten in der Regel Fälle von Schneefall oder andere schwerwiegende meteorologische Verhältnisse, Enteisung, technische Defekte, betriebliche Störungen, medizinische Notfälle an Bord und Streiks bei der Flugsicherung als ausreichende Gründe für die Erteilung von Ausnahmegewilligungen.

Zu Frage 1:

Dem Start des Fluges der Turkish Airline (Flugnummer TK004) um 04.30 Uhr war dessen Landung um 02.40 Uhr infolge eines medizinischen Notfalles vorausgegangen. Der Grund für die Landung war ein Herzinfarkt einer 25-jährigen Passagierin gewesen. Diese verstarb kurz nach der Landung und musste aus dem Flugzeug ausgeladen werden. Staatsanwaltschaft und Kantonspolizei führten u. a. Zeugeneinvernahmen durch und beendeten ihre Untersuchungen um 04.00 Uhr.

Zu diesem Zeitpunkt fehlten noch zwei Stunden bis zum Ende der Nachtflugsperrung. Allerdings wäre um 06.00 Uhr die aus Sicherheitsgründen höchstens zulässige Einsatzzeit für die Piloten und das Kabinenper-

sonal überschritten gewesen, sodass das Flugzeug gar nicht mehr hätte starten dürfen. Ein Weiterflug nach Antalya hätte allenfalls mit einer neuen Crew durchgeführt werden können, die aber zunächst hätte eingeflogen werden müssen. Andernfalls wäre der Weiterflug annulliert worden und die Passagierinnen und Passagiere hätten, sofern verfügbar, auf andere Flüge verteilt werden müssen. Die aus dem Nicht-Schengen-Raum kommenden Passagierinnen und Passagiere hätten jedoch samt Gepäck zuerst in die Schweiz einreisen müssen. Zu dieser Tageszeit fehlte allerdings sowohl das Flughafenpersonal, das die Passagierinnen und Passagiere zum Terminal hätte fahren und dort in Empfang nehmen können, als auch das Personal der Kantonspolizei für die notwendigen Sicherheits- und Passkontrollen für die Einreise in die Schweiz. Die Alternative, nämlich das weitere Ausharren im stehenden Flugzeug, war den Passagierinnen und Passagieren nicht zuzumuten. Nicht zuletzt bestand die Gefahr von Protesten und Unruhen unter den Passagierinnen und Passagieren. Auch für diese Eventualität hätte die Sicherheit mit dem vor Ort zur Verfügung stehenden Personal nicht gewährleistet werden können. Unter sorgfältiger Abwägung aller Umstände entschied sich die FZAG als Flugplatzhalterin somit, dem Passagierflugzeug die Erlaubnis für den Weiterflug zu erteilen.

Auch wenn der Weiterflug nach Antalya nicht unmittelbar auf einen medizinischen Notfall zurückzuführen ist, so wurden die für die vielen involvierten Personen und Stellen entstandenen Umstände dennoch durch den medizinischen Notfall verursacht. Wenn die FZAG den Weiterflug nicht bewilligt hätte, hätte sie zahlreiche, u. a. sicherheitsrelevante Auswirkungen in Kauf nehmen müssen. Angesichts dessen ist der Regierungsrat der Ansicht, dass die FZAG das ihr zustehende Ermessen in zulässiger Weise ausgeübt und die Güterabwägung korrekt vorgenommen hat. Es ist denn auch darauf hinzuweisen, dass Ausnahmegewilligungen für Flüge in solchen oder ähnlichen Fällen äusserst selten vorkommen. Die mit der Aufsicht über die Einhaltung der Nachtflugordnung des Flughafens Zürich betraute Fachstelle verzichtete denn auch darauf, der Aufsichtsbehörde des Bundes die Ausnahmegewilligung für den Start um 04.30 Uhr als Übertretung zu melden.

Zu Frage 2:

Die FZAG erteilte der Turkish Airlines sowohl für die Landung um 02.40 Uhr als auch für den Start um 04.30 Uhr je eine Ausnahmegewilligung.

Zu Frage 3:

Dem Regierungsrat kommt bei der Erteilung von Ausnahmewilligungen keine Mitsprache zu. Dem Kanton kommt ausschliesslich der in § 3 Abs. 1 des Flughafengesetzes festgelegte politische Auftrag zu, die erteilten Ausnahmewilligungen zu beaufsichtigen und Übertretungen, also aus Sicht des Kantons in unzulässiger Weise erteilte Ausnahmewilligungen, dem BAZL zu melden.

II. Mitteilung an die Mitglieder des Kantonsrates und des Regierungsrates sowie an die Volkswirtschaftsdirektion.

Vor dem Regierungsrat  
Der Staatsschreiber:  
**Husi**