

Anhang 1: An- und Abflugverfahren

A. Betriebszeiten

Art. 1

Grundsatz

Der Flughafen Zürich ist für den nationalen und internationalen Zivilluftverkehr unter Berücksichtigung der in der Luftfahrtgesetzgebung und in diesem Reglement enthaltenen Bestimmungen für die Nachtzeit täglich von 06.00 Uhr bis 23.30 Uhr geöffnet.

B. Benützungsvorschriften

I. Benützungsvorrang

Art. 2

Grundsatz

Die zugelassenen Verkehrsarten haben in nachstehender Reihenfolge Benützungsvorrang:

1. Flüge des Linienverkehrs;
2. Charterkettenflüge des Nichtlinienverkehrs;
3. übrige gewerbsmässige IFR-Flüge;
4. nichtgewerbsmässige IFR-Flüge;
5. gewerbsmässige VFR-Flüge;
6. nichtgewerbsmässige VFR-Flüge.

Art. 3

Ausnahmen

Der Prioritätsordnung unterliegen nicht:

1. Notlandungen und meteorologisch bedingte Ausweichlandungen;
2. Such- und Rettungsflüge, Ambulanzflüge und Flüge zur Katastrophenhilfe;
3. Polizeiflüge;
4. Flüge von Luftfahrzeugen mit Diplomatic Clearance;
5. vom BAZL angeordnete Flüge.

II. Generelle Abflugbeschränkung

Art. 4

Kapitel 2
Flugzeuge

Abflüge von Unterschallstrahlflugzeugen mit einer Lärmzulassung gemäss den Normen des Kapitels 2 des zweiten Teils im ersten Band des Anhangs 16 zum Übereinkommen über die internationale Zivilluftfahrt, 2. Ausgabe (1988), für die das Bundesamt für Zivilluftfahrt gestützt auf Art. 3 der Verordnung über lärmbedingte Betriebseinschränkungen für Strahlflugzeuge vom 23. Februar 1994 Ausnahmegestattungen erteilt hat, sind lediglich von Montag bis Freitag von 09.00 – 19.00 Uhr Lokalzeit gestattet.

III. Flugplankoordination

Art. 5

Grundsatz

Sämtliche Flüge unterliegen der Flugplankoordination.

Art. 6

Linien- und
Charterverkehr

Die Flugplankoordination für Linien- und Charterflüge erfolgt durch die Slot Coordination Switzerland gemäss der europäischen Verordnung (EWG) Nr. 95/93 (Zeitnischen) vom 18. Januar 1993.

Art. 7

Übriger gewerbs-
mässiger Nicht-
linien- sowie nicht-
gewerbsmässiger
Verkehr

Die Flugplankoordination für Flüge des übrigen gewerbsmässigen Nichtlinienverkehrs sowie des nichtgewerbsmässigen Verkehrs erfolgt durch die Flughafen Zürich AG.

Im Bedarfsfall kann die Flughafen Zürich AG eine Flugplanpflicht einführen.

Art. 8

Ausnahmen

Nicht der Flugplankoordination und Bewilligungspflicht unterliegen die in Art. 3 genannten Flüge sowie Helikopterflüge.

Art. 9

Bewilligungsver-
fahren

Bewilligungsgesuche sind während der im AIP bekanntgegebenen Zeit an die zuständige Stelle zu richten.

Gesuche für VFR-Flüge können frühestens am Tag vor dem geplanten Flug gestellt werden.

Art. 10

Änderung und
Annulation
bewilligter Flüge

Änderungen und Annullationen bereits bewilligter Flüge müssen der zuständigen Stelle unverzüglich gemeldet werden.

Jede Änderung der Flugplanzeiten bedarf einer erneuten Bewilligung.

C. Verkehrseinschränkungen während der Nachtzeit

Art. 11

Lärmindex für
Abflüge zur
Nachtzeit

Abflüge während der Nachtzeit dürfen nur mit Luftfahrzeugen durchgeführt werden, deren Emissionen die Lärmindizes von Art. 39a Abs. 1 lit. a VIL nicht übersteigen.

I. Nachtflugordnung

Art. 12

**Gewerbsmässiger
Verkehr**
Grundsatz

Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs dürfen unter Beachtung nachfolgender Einschränkungen (Art. 12^{bis} - 14) bis 23.00 Uhr geplant werden. Die Flughafen Zürich AG kann aus betrieblichen Gründen die Vergabe des letzten Slots zeitlich vorverlegen.

Verspätete Starts und Landungen werden bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen.

Für Starts und Landungen nach 23.30 Uhr kann die Flughafen Zürich AG bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, eine Ausnahmegewilligung erteilen.

Art. 12^{bis}

Einschränkungen
a. Hubklausel

Zwischen 22.00 Uhr und 23.00 Uhr dürfen Starts des gewerbsmässigen Linienvverkehrs nur geplant werden, wenn die Flüge zur Aufrechterhaltung des Hubs Zürich notwendig sind und nachgewiesen wird, dass sie nicht vor 22.00 Uhr durchgeführt werden können.

Art. 12^{ter}

Verfahren

Zwischen 22.00 und 23.00 Uhr geplante Starts des gewerbsmässigen Linienvverkehrs sind der Flughafen Zürich AG spätestens zwei Monate vor der IATA-Flugplankonferenz für die entsprechende Flugplanperiode zu beantragen.

Der Antragsteller trägt die Beweislast für das Vorliegen der Zulassungsvoraussetzung nach Art. 12^{bis}.

Die Flughafen Zürich AG entscheidet über den Antrag spätestens zwei Wochen vor der IATA-Flugplankonferenz und teilt den Entscheid dem Antragsteller unverzüglich mit.

Die Bestätigung einer beantragten Zeitschneise (Slot) ist unabhängig vom vorstehenden Entscheid und umfasst diesen nicht.

Art. 13

b. Charterflüge

Starts des Charterverkehrs dürfen nur bis 22.00 Uhr geplant werden. Die Flughafen Zürich AG kann aus betrieblichen Gründen

die Vergabe des letzten Slots zeitlich vorverlegen.

Verspätete Starts werden bis 22.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen.

Für Starts nach 22.30 Uhr kann die Flughafen Zürich AG bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, eine Ausnahmewilligung erteilen.

Art. 14

Nichtgewerbsmässiger Verkehr

Starts und Landungen des nichtgewerbsmässigen Verkehrs sind während der Nachtzeit grundsätzlich nicht gestattet.

Bei unvorhersehbaren ausserordentlichen Ereignissen, insbesondere bei schwerwiegenden meteorologischen Verhältnissen, kann die Flughafen Zürich AG eine Ausnahmewilligung erteilen.

II. Ausnahmen von den Nachtverkehrseinschränkungen

Art. 15

Grundsatz

Ausgenommen von den Nachtverkehrseinschränkungen sind

1. die vom Bundesrecht während der Nachtzeit zugelassenen Flüge (Art. 39 Abs. 4 VIL);
2. Messflüge zum Ausmessen der Navigationsanlagen;
3. einzelne Linienkurse, die vorwiegend der Postbeförderung dienen und an den Messstellen nicht mehr als 75 dB(A) erzeugen.

Art. 16

Veröffentlichung der Ausnahmewilligungen

Art und Zahl der mit Ausnahmewilligung der Flughafen Zürich AG ausgeführten Flüge werden in geeigneter Form veröffentlicht.

D. An- und Abflugverfahren

I. Verbindlichkeit der veröffentlichten Verfahren

Art. 17

Grundsatz

Die von der Flughafenhalterin festgelegten und nach Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten An- und Abflugwege und -verfahren für Instrumenten- und Sichtflüge bilden Bestandteil dieses Betriebsreglements und sind für die Luftfahrzeugführer verbindlich.

Die im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten An- und Abflugwege für Sichtflüge gelten für Propellerflugzeuge

mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 5700 kg sowie für Helikopter.

Flugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mehr als 5700 kg sowie Strahlflugzeuge folgen den für Instrumentenflüge festgelegten An- und Abflugwegen.

Die Flugverkehrsleitung kann in Abweichung von Abs. 3 kolbenmotorgetriebene Propellerflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht von mehr als 5700 kg bis 15 000 kg auf die An- und Abflugwege für Sichtflüge verweisen, sofern dadurch Verspätungen des Linien- und Charterverkehrs vermieden oder vermindert werden können.

Art. 18

Ausnahmen

Die Luftfahrzeugführer dürfen aus Gründen der Sicherheit von den veröffentlichten Verfahren abweichen.

Mit Bewilligung der Flugverkehrsleitung kann bei Erreichung folgender Höhen von den zugeteilten Standard-Instrumentenabflugwegen abgewichen werden:

- a) Während des Tages bei über 5000 ft. AMSL;
- b) Nachts bei über 8000 ft. AMSL.

Vorbehalten bleiben ferner vorübergehend angeordnete Abweichungen von den veröffentlichten Verfahren gemäss Art. 27 VIL.

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten
a) während des
Tages (06.00 Uhr –
22.00 Uhr)

Während des Tages sind Starts auf den Pisten 10, 16, 28, 32, 34 zugelassen.

Die Nutzung der einzelnen Pisten wird durch die sich aus völkerrechtlichen Verpflichtungen oder aus der Rechtsordnung von Nachbarstaaten ergebenden Einschränkungen, die Wetterlage und das Verkehrsaufkommen bestimmt.

Sind weder zeitliche noch mengenmässige Beschränkungen wirksam, wird auf die Pisten 14 und 16 gelandet. In diesen Fällen erfolgen die Starts grundsätzlich auf den Pisten 28 und 16.

Bedingen die zeitlichen oder mengenmässigen Beschränkungen Landungen auf die Pisten 28 und 34, erfolgen die Starts grundsätzlich auf den Pisten 28, 32 und 34.

Während der Betriebszeit wird die Pistenzuordnung von der Flugverkehrsleitung (Skyguide) vorgenommen unter Einhaltung der im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegten Lärmbelastungskurven.

Art. 20

b) während der Nacht (22.00 Uhr – 06.00 Uhr) Nachts sind Starts von Strahlflugzeugen auf den Pisten 32 und 34 zugelassen. Abweichungen sind aus Sicherheitsgründen (namentlich besondere Wetterbedingungen, Pistenzustand) oder aufgrund von völkerrechtlichen Einschränkungen bzw. aufgrund der Rechtsordnung von Nachbarstaaten zulässig.

Art. 21

Landepisten Landungen erfolgen auf den publizierten Anflugrouten in erster Linie auf die Pisten 14 und 16; in zweiter Linie auf die Pisten 28 und 34.

Die Nutzung der einzelnen Pisten wird durch die sich aus völkerrechtlichen Verpflichtungen oder aus der Rechtsordnung von Nachbarstaaten ergebenden Einschränkungen, die Wetterlage und das Verkehrsaufkommen bestimmt.

Sind Landungen auf die Pisten 14 und 16 aufgrund völkerrechtlicher Verpflichtungen oder aufgrund der Rechtsordnung von Nachbarstaaten wegen zeitlicher oder mengenmässiger Beschränkungen nicht möglich, erfolgen sie während der morgendlichen Sperrzeiten über deutschem Gebiet grundsätzlich auf Piste 34, während der abendlichen Sperrzeiten und nachts grundsätzlich auf Piste 28. Koordinierte Landungen auf die Pisten 28 und 34 sind nur dann erlaubt, wenn es völkerrechtliche Verpflichtungen oder die Rechtsordnung von Nachbarstaaten und die Verkehrsnachfrage bzw. die Verkehrsstruktur erfordern.

Während der Betriebszeit wird die Pistenzuordnung von der Flugverkehrsleitung (Skyguide) vorgenommen unter Einhaltung der im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgelegten Lärmbelastungskurven.

III. Einhaltung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Art. 22

Weisungsrecht Die Flughafen Zürich AG ist gegenüber der Flugverkehrsleitung (Skyguide) in bezug auf die Einhaltung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) weisungsberechtigt.

Art. 23

Pistensanierung Von den in den Art. 19 – 21 festgelegten Start- und Landepisten sowie der im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) festgesetzten Lärmkurve kann im Falle einer unumgänglichen Pistensanierung im Einverständnis mit dem BAZL für eine Dauer von max. fünf Monaten pro Jahr abgewichen werden.

IV. Lärmbekämpfung

Art. 24

Anflüge

a) Instrumentenanflüge

Bei Instrumentenanflügen soll der Sinkflug so eingeteilt werden, dass die Reiseflugkonfiguration unter Berücksichtigung der Flugsicherheit und der Anforderungen der Flugverkehrsleitung möglichst lange eingehalten wird. Die Reduktion der Geschwindigkeit und das Ausfahren der Widerstände sollen so erfolgen, dass sich das Flugzeug bei einer Distanz von 4 NM von der Landeschwelle in der Landekonfiguration befindet und die korrekte Anfluggeschwindigkeit hat.

Art. 25

b) Übrige Anflüge

Bei allen übrigen Anflügen ist das Verfahren nach Art. 24 sinngemäss anwendbar. Im Endanflug soll ein Winkel von mindestens drei Grad eingehalten werden.

Art. 26

Schubumkehr

Bei Schubumkehr darf die Leerlaufdrehzahl nur erhöht werden, wenn dies aus betrieblichen oder aus Sicherheitsgründen unumgänglich ist.

Art. 27

Bordeigene Hilfsaggregate

Soweit die Verwendung der bordeigenen Hilfsaggregate von Luftfahrzeugen gemäss Art. 6 Anhang 2 des Betriebsreglements zulässig ist, dürfen sie frühestens 60 Minuten vor der planmässigen Abflugzeit in Betrieb gesetzt werden; nach der Ankunft darf die Betriebsdauer 20 Minuten nicht überschreiten.

In besonderen Fällen kann die Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG längere Betriebszeiten bewilligen.

Werden bordeigene Hilfsaggregate zu Unterhaltungszwecken verwendet, muss die Betriebsdauer so kurz wie möglich gehalten werden.

Art. 28

Abflüge

Rollender Start;
Steiggradient

Nach dem Abheben soll unter Berücksichtigung der Flugsicherheit der höchstmögliche Steiggradient eingehalten werden.

Art. 29

Steigflug mit Strahlflugzeugen

Mit Strahlflugzeugen soll der Steigflug nach dem Verfahren A der ICAO durchgeführt werden, sofern nicht nachgewiesen ist, dass für einen bestimmten Luftfahrzeugtyp ein anderes Verfahren insgesamt eine geringere Lärmbelastung erzeugt.

Art. 30

Schul- und Kontrollflüge

Für Schul- und Kontrollflüge gelten die Lärmbekämpfungsvorschriften sinngemäss.

Abweichungen sind nur im Rahmen eines vom Bundesamt für

Zivilluftfahrt genehmigten Flugprogramms zulässig.

Art. 31

Standläufe
Grundsatz

Als Standläufe gelten Prüfungen von in Luftfahrzeugen eingebauten Triebwerken im Rahmen von Unterhaltsarbeiten, bei welchen die Leerlaufdrehzahlen überschritten werden. Standläufe sind grundsätzlich in den dafür vorgesehenen Schalldämpferanlagen durchzuführen.

Ausnahmen bedürfen einer Bewilligung der Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG gemäss nachfolgenden Bestimmungen.

Art. 32

Standläufe auf Vorfeld, Rollwegen und Pisten

Standläufe auf Vorfeld, Rollwegen und Pisten bedürfen einer Bewilligung der Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG.

Zwischen 22.00 und 06.00 Uhr werden keine Bewilligungen erteilt.

Bei bewilligten Standläufen müssen Dauer und Drehzahl soweit als möglich beschränkt werden.

Art. 33

Standläufe im Wertareal

Im Wertareal dürfen Standläufe unter Vorbehalt von Abs. 2 und 3 nur unter Verwendung von Schalldämpferanlagen durchgeführt werden.

Mit Bewilligung der Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG sind Standläufe ohne Schalldämpfer während des Tages in folgenden Fällen zulässig,

1. wenn die Schalldämpferanlagen aus unvorhergesehenen technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar oder
2. wenn sie für das betreffende Flugzeugmuster nicht geeignet sind.

Nachts erteilt die Flugplatzleitung der Flughafen Zürich nur Bewilligung für Standläufe ohne Schalldämpfer, wenn die Schalldämpferanlagen aus unvorhergesehenen technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar sind.

Art. 34

Betriebsvorschriften für Schalldämpferanlagen

Für den Betrieb der Schalldämpferanlagen sind die Vorschriften der SR Technics vom 4. April 1997 anwendbar. Änderungen unterliegen der Genehmigung durch die Flughafen Zürich AG.