

Protokoll  
zum  
Vertrag  
zwischen  
der Bundesrepublik Deutschland  
und  
der Schweizerischen Eidgenossenschaft  
über  
die Durchführung der Flugverkehrskontrolle durch die Schweizerische Eidgenossenschaft  
über deutschem Hoheitsgebiet und über Auswirkungen des Betriebes des Flughafens Zürich  
auf das  
Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland

Die Vertragsstaaten haben Folgendes vereinbart:

1. zu Artikel 1 Absatz 1 Satz 2

Die Vertragsstaaten verpflichten sich durch Absprache der jeweils für die Flugsicherung zuständigen Stellen einen Kostenausgleich für die Durchführung und Vorhaltung von Flugsicherungsleistungen über deutschem Hoheitsgebiet nach Artikel 1 Absatz 1 des Vertrages unter Beachtung der folgenden Bedingungen zu vereinbaren:

- Die nationale Gebührenrate wird durch die Vereinbarung nicht beeinflusst,
- keine Doppelbelastung der Nutzer
- Gewährleistung der ICAO Konformität (Kostentransparenz und so weiter)
- Einbindung in eine gesamteuropäische Regelung.

2. zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a:

Ausgehend vom Grundsatz, dass über deutschem Gebiet so wenig Lärm wie möglich verursacht werden soll, wird zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr bei Anflügen auf Piste 28 die Minimum-Überflughöhe für die derzeit bestehenden Navigationspunkte RILAX und EKRIIT auf Flugfläche 130 festgelegt. Davon ausgenommen sind Flüge mit einer Reise-flughöhe unterhalb der Flugfläche 130. Entsprechendes gilt gegebenenfalls für Anflüge auf die Piste 10 über den derzeit bestehenden Navigationspunkt SAFFA.

3. zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c:

Die unterste zulässige Anflughöhe auf die Pisten 14 und 16 beträgt 4.000 Fuß über Meereshöhe.

4. zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe d:

Die unterste Wartehöhe über dem derzeitigen Navigationspunkt RILAX wird auf Flugfläche 130 festgelegt. Die unterste Wartehöhe über den derzeitigen Navigationspunkten EKRIIT und SAFFA wird auf 6.000 Fuß über Meereshöhe festgelegt.

5. zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e:

Für die spätestens Februar 2005 vorgesehene Neukonzeption der Verfahren und der Luft-raumstruktur für die künftige Abwicklung des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich gelten unter anderem folgende Planungsgrundsätze:

- Bei Anflügen aus Süden oder Westen, die nicht auf die Pisten 14 und 16 abgewickelt werden, sind Anflugverfahren so einzurichten, dass der Flugweg nicht über deutsches Hoheitsgebiet führt, entsprechende Warteverfahren nicht über deutschem Hoheitsgebiet liegen und der Flugweg zum Warteverfahren ebenfalls nicht über deutsches Hoheitsgebiet führt;
- Notwendige Warteverfahren über deutschem Hoheitsgebiet bei Anflügen auf die Pisten 14 und 16 werden derart positioniert, dass eine Minimum-Wartehöhe von Flugfläche 130 betrieblich möglich ist;

- Anflüge aus Osten auf die Piste 28 werden frühzeitig über schweizerisches Gebiet für einen Direktanflug geführt;
- Die genannten Pisten werden hierzu mit den erforderlichen technischen Einrichtungen für Präzisionsanflüge, soweit technisch möglich, ausgestattet.

6. zu Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe f:

Zwischen 22.00 und 06.00 Uhr finden in der Regel keine Abflüge über Deutschland statt. Die Ausnahmeregelung für Langstreckenflüge, welche bei Starts nach Norden nicht vor der deutschen Grenze abdrehen können, betrifft etwa drei bis fünf Flüge zwischen 22.00 und 06.00 Uhr pro Kalenderjahr.

Die Bestimmung betreffend die Mindesthöhe für den Einflug des Abflugverkehrs in deutsches Hoheitsgebiet wird so rasch wie betrieblich möglich eingeführt.

Während der Tageszeit betrifft die Ausnahmeregelung für Langstreckenflüge, welche bei Starts nach Norden nicht vor der deutschen Grenze abdrehen, 40- 50 Flüge pro Kalenderjahr.

7. zu Artikel 18

Für die Kosten-Nutzen-Analyse erfolgt eine umfassende Betrachtung aller relevanten Belange.