

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
Sektion Sachplan und Anlagen  
Postfach  
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 25. Oktober 2013/OV/st

## **Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014**

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 36c und 36d Luftfahrtgesetz (LFG) beantragen wir Ihnen, die nachstehenden Änderungen des Betriebsreglements vom 30. Juni 2011 zu genehmigen. Es handelt sich dabei um verschiedene Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich, um die bei einer Ratifikation des Staatsvertrags mit Deutschland kurzfristig notwendigen Anpassungen sowie um Aktualisierungen des Reglementstextes. Die Anpassungen der Flugrouten sowie die Änderungen der deutschen Sperrzeiten aufgrund des Staatsvertrages sind lärmrelevant im Sinne von Art. 36d LFG und unterliegen der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäss Art. 2 Abs. 1a der Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV). Sie finden die erforderlichen Berichte in den Beilagen.

### **1. Begründung für die Änderung**

#### **1.1 Safety Survey**

Im Jahre 2012 wurde im Auftrag des BAZL der Bericht zur Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich erarbeitet. Anlass dazu war die Sicherheitsempfehlung der Schweizerischen Unfalluntersuchungsstelle (SUST) im Schlussbericht Nr. 2136 zum schweren Vorfall vom 15. März 2011 mit zwei gleichzeitig startenden Flugzeugen. Die SUST empfiehlt, dass das BAZL mit der Flugsicherung Skyguide, dem Betreiber sowie den Benutzern des Flughafens Zürich eine umfassende Analyse der Betriebsverfahren durchführen und alle geeigneten Massnahmen treffen sollte, welche die Komplexität und die systemischen Risiken verringern. Bestandteil des am 21. Februar 2013 publizierten Berichts ist demgemäss insbesondere eine Liste mit dreissig Massnahmen sowie daraus zusammengesetzte Massnahmenpakete. Das Massnahmenpaket P11 „Betriebsreglement 2014“, das verschiedene Massnahmen zur Reduktion der Komplexität enthält, ist unter den beteiligten Flughafenpartnern unumstritten und bereits kurz- bis mittelfristig umsetzbar. Der Schlussbericht hält dazu auf S. 38 unter den Empfehlungen folgendes fest: „Das Massnahmenpaket zielt in die angestrebte Richtung – Rahmenbedingungen vereinfachen, Komplexität reduzieren – und sollte als erster Schritt vollständig umgesetzt werden.“ Deshalb sollen diese Massnahmen mit vorliegendem Gesuch zur Änderung des Betriebsreglements jetzt

beantragt werden. Am nächsten Schritt, dem Massnahmenpaket P12 „Betriebsreglement 2020“, zur weiteren Optimierung des Ostkonzepts wird ebenfalls bereits intensiv gearbeitet. Dabei geht es um die Anpassungen an der Infrastruktur (insbesondere auch um die Verlängerung der Piste 28), die in einem nächsten Schritt folgen sollen. Gemäss nachstehender Abbildung zur Wirkung der Massnahmenpakete weisen die beiden Massnahmenpakete P11 und P12 einen relativ hohen Safety-Nutzwert aus und dies mit gleichzeitigen betrieblichen Vorteilen.

Aufgrund der Ergebnisse aus der umfassenden Sicherheitsüberprüfung – sie zeigt insbesondere Handlungsbedarf beim mit sich kreuzenden An- und Abflugrouten sehr komplexen Ostkonzept – und der verfügbaren Ressourcen hat die Flughafen Zürich AG in enger Absprache mit Skyguide entschieden, vorerst die kurz- bis mittelfristig realisierbare Optimierung des Ostkonzepts auszuarbeiten und zur Genehmigung zu beantragen. Die Ausarbeitung der weiteren SIL-Routen soll dagegen in einem zweiten Schritt an die Hand genommen werden. Die geänderten und neuen Flugrouten wurden durch Fachspezialisten bei Skyguide und in enger Absprache mit der Flughafen Zürich AG erarbeitet.

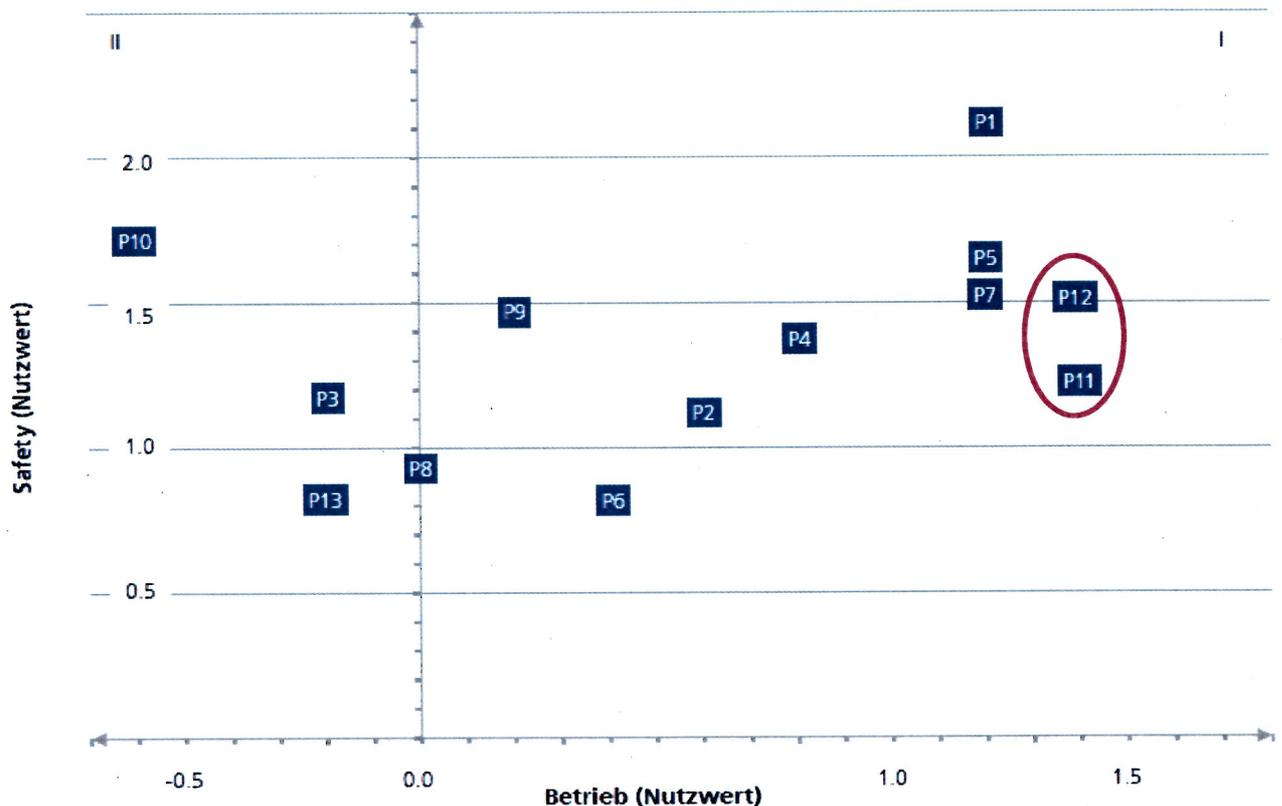


Abbildung 1: Wirkung der Massnahmenpakete auf die Safety und den Betrieb

## 1.2 Staatsvertrag

Am 4. September 2012 unterzeichneten die zuständigen Regierungsmitglieder der Schweiz und von Deutschland den Staatsvertrag über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich auf das Hoheitsgebiet der

Bundesrepublik Deutschland. Der Vertrag soll nach Ratifizierung durch die nationalen Parlamente und Austausch der entsprechenden Urkunden in Kraft treten. Die heutigen Sperrzeiten müssen bereits mit Inkrafttreten des Staatsvertrages so angepasst werden, dass von Montag bis Freitag statt ab 21.00 Uhr bereits ab 20.00 Uhr nicht mehr von Norden über Deutschland angefliegen werden darf. Diese Regelung bedingt eine Änderung des Betriebsreglements.

In der Schweiz hat sowohl der Nationalrat als auch der Ständerat dem Staatsvertrag zugestimmt. Dagegen ist der Ratifizierungsprozess in Deutschland zurzeit sistiert. Da das Genehmigungsverfahren für die Änderung des Betriebsreglements von der Gesuchseingabe bis zur Verfügung aber rund ein Jahr dauert, kann der Ratifizierungsentscheid in Deutschland nicht abgewartet werden. Die Anpassung der Sperrzeiten wird nur unter dem Vorbehalt der Ratifizierung durch Deutschland beantragt. Die im Weiteren beantragten Änderungen sollen dagegen unabhängig vom Staatsvertrag umgesetzt werden.

## 2. Beantragte Änderungen im Detail

Bei den beantragten Änderungen handelt es sich um Anpassungen im Text des Betriebsreglements und um anzupassende Flugrouten basierend auf dem SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich (siehe Kap. 2.2). Bei den textlichen Anpassungen geht es einerseits um Anpassungen an übergeordnetes Recht, andererseits soll im Betriebsreglementstext die Slotkoordination für Helikopter sowie die heute geltende FL80-Regel gemäss den vorgeschlagenen Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung angepasst werden. Für den Fall der Staatsvertragsratifizierung braucht es zudem für die zu ändernden Sperrzeiten eine entsprechende Anpassung des Betriebsreglementstextes.

### 2.1 Betriebsreglementstext (vgl. Beilage 1)

#### a. Verweis auf neue Gebührenverordnung (Art. 5)

Im heutigen Art. 5 des Betriebsreglements wird für die Festsetzung der Flughafengebühren auf die Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt verwiesen. Nachdem dafür heute die neue Verordnung über die Flughafengebühren massgebend ist, muss der Verweis in diesem Artikel entsprechend angepasst werden. Im Übrigen muss Artikel 5 gemäss dem Bundesgerichtsentscheid zum vBR vom 22. Dezember 2010 mit einem Absatz 2 betreffend lenkungswirksame Zuschläge in Abhängigkeit von Lärmerzeugung und Tageszeit ergänzt werden.

#### b. Benützungsvorrang gemäss Entwurf des SIL-Objektblattes (Anhang 1, Art. 2)

Die Regelung zum Benützungsvorrang in Art. 2 Anhang 1 des Betriebsreglements soll dahin gehend angepasst werden, dass neu generell dem Verkehr nach Instrumentenflugregeln (IFR-Verkehr) gegenüber dem Sichtflugverkehr (VFR-Verkehr) Priorität eingeräumt wird. Dies entspricht der Festlegung unter Ziffer 1 im SIL-Objektblatt vom 26. Juni 2013. Heute hat der gewerbsmässige VFR-Verkehr gegenüber dem nichtgewerbsmässigen IFR-Verkehr Vorrang, was aber in der Praxis bereits heute nicht konsequent umgesetzt werden kann, wird bei der Slotzuteilung doch primär nach IFR- und VFR-Verkehr unterschieden. Dieser Praxis soll mit der beantragten Änderung Rechnung getragen werden.

*c. Verweis auf neue VO des UVEK über die Emissionen von Luftfahrzeugen (Anhang 1, Art. 4)*

Im heutigen Art. 4 Anhang 1 des Betriebsreglements wird für die Regelung der Kapitel 2 Flugzeuge auf die Verordnung über lärmbedingte Betriebseinschränkungen für Strahlflugzeuge vom 23. Februar 1994 verwiesen. Die entsprechende Regelung findet sich heute neu in der Verordnung des UVEK über die Emissionen von Luftfahrzeugen vom 26. Juni 2009, weshalb der Verweis in diesem Artikel entsprechend angepasst werden muss.

*d. Slotkoordination für Helikopter (Anhang 1, Art. 5 und 8)*

Heute unterliegen Helikopterflüge gemäss Art. 8 Anhang 1 des Betriebsreglements keiner Koordination- und Bewilligungspflicht. Da aber auch die Helikopterbewegungen nicht unabhängig vom IFR-Verkehr auf dem Flughafen Zürich abgewickelt werden können und entsprechend koordiniert werden müssen, wird dadurch die Komplexität des Flugbetriebs in den Spitzenzeiten erhöht. Deshalb schlägt der Bericht zur Sicherheitsüberprüfung als eine Massnahme vor, den VFR-Helikopterverkehr analog zur Regelung für den VFR-Verkehr mit Flächenflugzeugen grundsätzlich der Koordinationspflicht zu unterstellen. Um in der konkreten Ausgestaltung im AIP über die notwendige Flexibilität zu verfügen, soll aber die Möglichkeit bestehen bleiben, Helikopterflüge für bestimmte Betriebszeiten von der Koordinationspflicht auszunehmen. Entsprechend werden die Artikel 5 und 8 Anhang 1 des Betriebsreglements angepasst.

*e. Anpassung der FL80-Regel (Anhang 1, Art. 18)*

Früher durfte die Flugsicherung Flugzeuge bei Erreichen von 5000ft ü.M. grundsätzlich abweichend von den zugeteilten Instrumentenabflugwegen führen (5000ft-Regel), um dadurch insbesondere direktere Flugwege zu ermöglichen oder aber auch Flugzeuge frühzeitig separieren zu können. Mit Umsetzung des vBR per 30. Juni 2011 wurde die 5000ft-Regel während der Nacht zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr durch die FL80-Regel (8000ft ü.M.) ersetzt. Diese aus Lärmschutzgründen eingeführte Regelung führte jedoch dazu, dass Flugzeuge, die früher in der Nacht nach dem Start auf den Pisten 32 und 34 nach Norden rechts Richtung der östlich liegenden Destination abdrehten, neu mit einer Linkskurve zurück über den Flughafen und erst dann Richtung Osten geführt werden. Dadurch wird der Anflugsektor auf die Piste 28 grossräumig umflogen, da bei sich anbahnenden Konflikten bis 8000ft ü.M. keine Flexibilität mehr gegeben ist. Als Folge davon werden seit der Einführung der FL80-Regel im flughafennahen Gebiet nach 22 Uhr viel dichter besiedelte Gebiete überflogen.

Mit der beantragten Änderung des Betriebsreglements sollen diese negativen Auswirkungen der FL80-Regel so weit als möglich rückgängig gemacht werden unter gleichzeitigem Erhalt der positiven Seiten, nämlich der grösseren Konzentration der Flugspuren auf den publizierten Routen. Im Grundsatz wird an der FL80-Regel festgehalten, es wird dem Flugverkehrsleiter aber gleichzeitig ermöglicht, sich anbahnende Konflikte taktisch zu lösen, indem er Flugzeuge in diesem Fall abweichend von der Startroute führen kann. Dies ist im Übrigen eine weitere Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung, wird doch durch die notwendige Flexibilität auch die Arbeit für die Flugverkehrsleiter vereinfacht.

*f. Anpassung der deutschen Sperrzeiten gemäss Staatsvertrag (Anhang 1, Art. 21 und 22)*

Die Sperrzeitenregelung in den Art. 21 und 22 Anhang 1 des Betriebsreglements bildet die heutige Regelung in der Deutschen DVO ab. Sollte der Staatsvertrag von beiden Ländern ratifiziert werden, so tritt dieser zwei Monate nach Austausch der Ratifizierungsurkunden in Kraft. Ab diesem Zeitpunkt kommt auch die sogenannte Vorabprämie zum Tragen, wonach die Sperrzeiten von Montag bis Freitag am Abend um eine Stunde auf

20.00 Uhr ausgedehnt werden. Für den Fall, dass der Staatsvertrag ratifiziert und in Kraft gesetzt wird, wird deshalb die Anpassung der Sperrzeiten im Betriebsreglement beantragt.

Im Gegensatz zu den anderen beantragten Änderungen wird diese Neuregelung der Sperrzeiten nur für den Fall beantragt, dass Deutschland den Staatsvertrag auf der Grundlage des von den eidgenössischen Räten im Juni 2013 bestätigten Staatsvertragstextes und der damals bekannten Auslegung ratifiziert. Sollte der Staatsvertrag im Text geändert werden oder eine neue Auslegung erfahren, gilt das vorliegende Gesuch als in diesem Punkt zurückgezogen.

## **2.2 Änderungen Flugrouten (vgl. Beilage 4)**

Mit der Verabschiedung des SIL-Objektblattes für den Flughafen Zürich durch den Bundesrat liegt nun die Grundlage zur Anpassung der An- und Abflugrouten vor. In einem ersten Schritt sollen diejenigen Flugrouten inkl. den entsprechenden Lufträumen angepasst werden, bei denen aus Sicherheitsgründen der Handlungsbedarf am Grössten ist. Dies betrifft insbesondere das Ostkonzept, das mit den sich kreuzenden An- und Abflugwegen heute als sehr komplex gilt. Indirekt ist dadurch auch das Südkonzept betroffen. Zudem soll die Routenführung der Startrouten ab Piste 10 (Bisenkonzept) so angepasst werden, dass keine Konflikte mit den auf Piste 14 durchstartenden Flugzeugen entstehen können.

Das dritte Hauptkonzept – das Nordkonzept – soll dagegen erst in einem zweiten Schritt angepasst werden.

### *a. Entflechtung Ostkonzept*

Hauptbestandteil der neuen An- und Abflugrouten bildet die Entflechtung des Ostkonzepts mit Anflügen von Osten auf die Piste 28 und Starts Richtung Norden auf den Pisten 32 und 34. Es kommt heute sowohl bei Westwindsituationen als auch während den abendlichen Sperrzeiten zur Anwendung (total knapp 20% der Betriebszeiten). Die Entflechtung des Ostkonzepts wurde in der Sicherheitsüberprüfung für den Flughafen Zürich als wichtige Massnahme ausgewiesen. Bei einer Ratifizierung des Staatsvertrages wird es wie ausgeführt zusätzlich während fünf Stunden pro Woche zum Einsatz gelangen. Zur generellen Reduktion der Komplexität und um gerade auch in den zusätzlichen Zeiten einen stabilen Betrieb sicherstellen zu können, ist es deshalb unabdingbar, das Ostkonzept zu vereinfachen. Mit der beantragten Lösung sollen die Verkehrsströme von an- und abfliegenden Flugzeugen entflochten werden. Dies geschieht insbesondere mit einer neuen Führung der Transitions, wodurch zukünftig alle anfliegenden Flugzeuge von Norden her auf die Piste 28 geführt werden. Die Hauptabflugroute Richtung Osten wird im Gegenzug nach einer Linkskurve südlich und damit entflochten vom Endanflug auf die Piste 28 ostwärts geführt (vgl. nachstehende Abbildung 2). Für Zeiten mit wenig Abflugverkehr – beispielsweise in der Nacht nach 22.00 Uhr – steht zudem eine direktere Route Richtung Osten zur Verfügung, die insbesondere die dichter besiedelten Gebiete im Westen und Süden des Flughafens von unnötigen Umwegflügen entlasten soll. Die Entflechtung des Ostkonzept bildet eine wesentliche Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung zum Flughafen Zürich.

Wie aus Abbildung 2 ersichtlich wird, führen die neuen Transitions über deutsches Hoheitsgebiet und stehen deshalb unter dem Vorbehalt der Genehmigung durch das deutsche Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) und der entsprechenden Anpassung der Deutschen DVO. Entsprechend wird beantragt, dass das BAZL das Genehmigungsverfahren zur Anpassung der DVO beim BAF veranlasst und mit dem Bewilligungsverfahren in der Schweiz koordiniert. Die neuen Transitions sollen im Übrigen unabhängig von der Regelung der Minimumhöhen im Staatsvertrag umgesetzt werden.

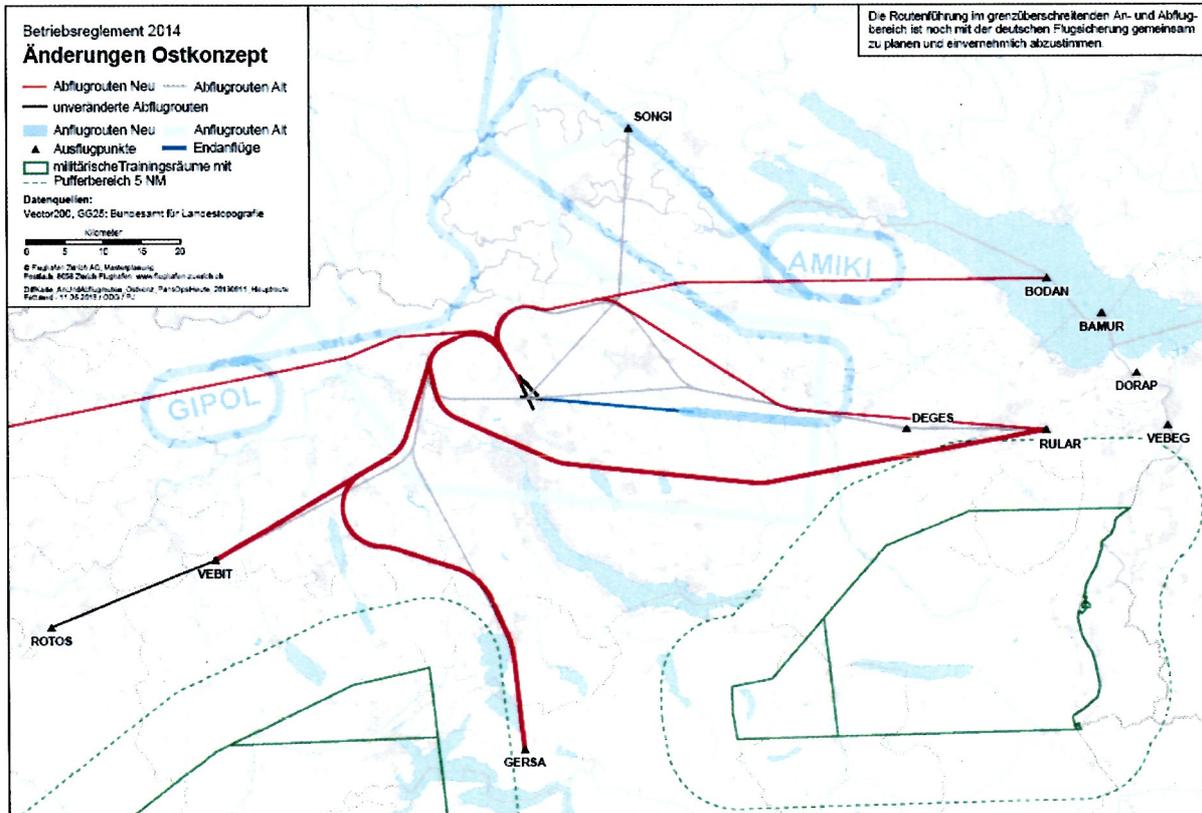


Abbildung 2: Neues Ostkonzept

*b. Entflechtung Südkonzept*

Bei der Ausarbeitung der zu ändernden Startrouten ab den Pisten 32 und 34 wurde auch berücksichtigt, dass diese nebst dem Ostkonzept insbesondere auch im Südkonzept zur Anwendung gelangen. Namentlich die neue Routenführung der Abflugroute Richtung Osten mit Rechtskurve wird dazu führen, dass in diesem Bereich die abfliegenden Flugzeuge besser von den von Osten her ankommenden Flugzeugen auf die Piste 34 separiert sind. Dagegen wird die neue Abflugroute Richtung Osten mit Linkskurve, die südlich am Flughafen vorbeiführt, im Südkonzept kaum je benützt werden, kreuzt doch diese den Endanflug auf die Piste 34 (vgl. nachstehende Abbildung 3).

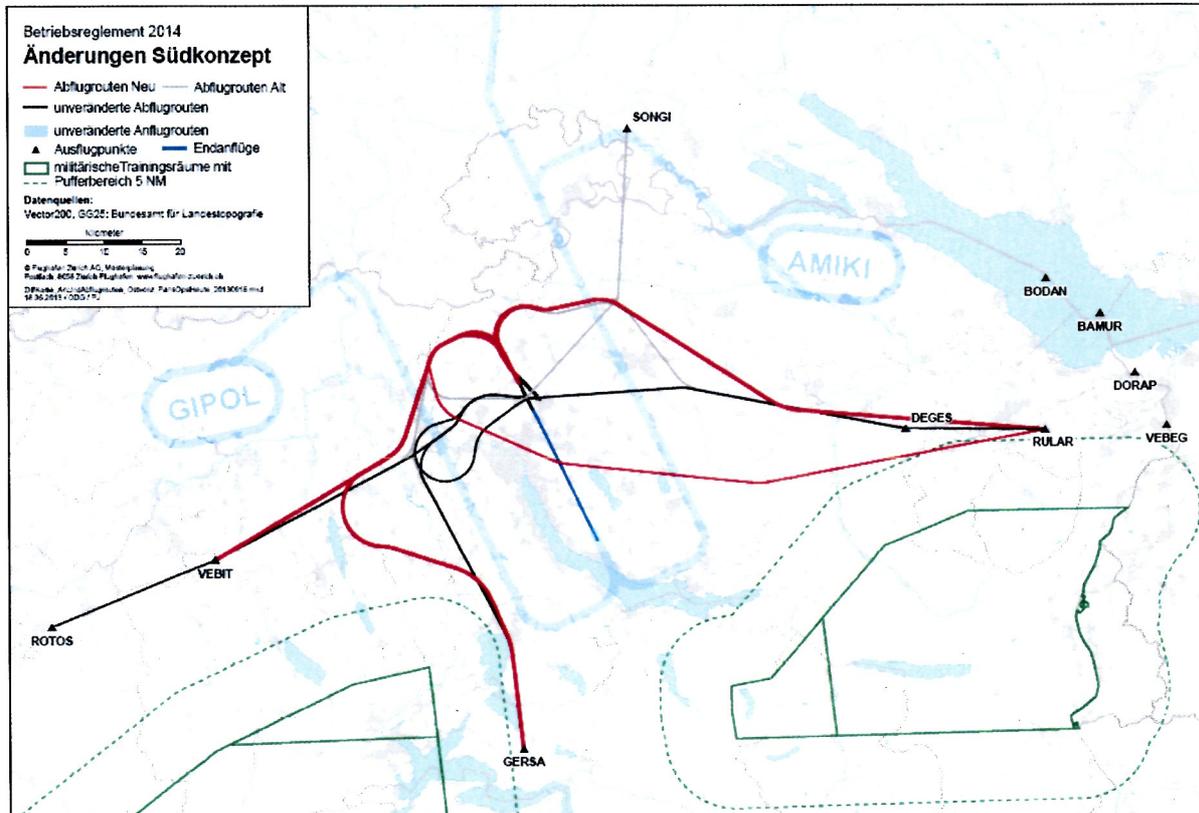


Abbildung 3: Neues Südkonzept

c. Entflechtung Bisenkonzept

Am 24. Oktober 2007 kam es zu einer Annäherung eines auf Piste 10 startenden Flugzeuges, welches gemäss Startroute nach dem Start in einer Linkskurve Richtung Westen abdrehte, mit einem auf Piste 14 durchstartenden Flugzeug. Ursache dieses „Near Miss“ war die heutige Definition der Abflugroute auf Piste 10, wonach die Flugzeuge bei D2.1 KLO (rund 4km nach dem Start) nach Westen abdrehen dürfen, wenn sie dort bereits eine Höhe von 2500ft erreicht haben. Tatsächlich erreichen dies die meisten Flugzeuge und drehen deshalb relativ früh Richtung Westen ab, was zu einem Konflikt mit einem auf Piste 14 durchstartenden Flugzeug führen kann. Um dies zukünftig verhindern zu können, soll die Routenführung angepasst werden, sodass erst bei D3.7 KLO nach Westen abgedreht werden darf. Dies entspricht praktisch dem heutigen nominalen Flugweg (vgl. nachstehende Abbildung 4). In der Praxis wird dies zu einer Verlagerung der Flugspuren Richtung Osten führen, drehen doch die meisten Flugzeuge heute wie ausgeführt bereits früher nach Westen. Entsprechend ist die Neudefinition auch in den Fluglärmrechnungen berücksichtigt.

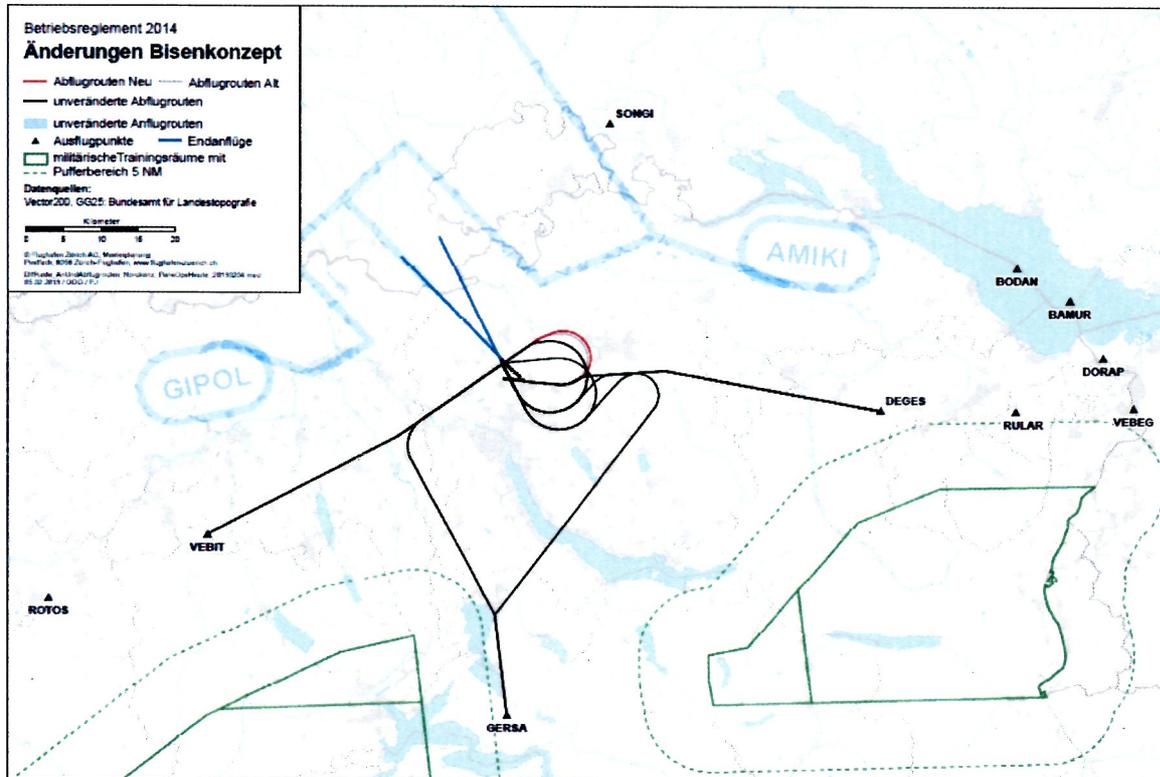


Abbildung 4: Änderung der Startroute 10 Richtung Westen

*d. Ausnahmeregelung betreffend Mindesthöhe für vierstrahlige Flugzeuge beim Start auf Piste 32*

Heute gilt auf allen Startrouten ab den Pisten 32 und 34 Richtung Norden aus Lärmschutzgründen bei D4 KLO eine Minimumhöhe von 3500ft ü.M. Schwere viermotorige Langstreckenflugzeuge – namentlich die B747 und der A340 – können diese Höhe oftmals nicht erreichen, weshalb für diese Flugzeuge auf der Piste 34 eine Ausnahmeregelung mit einer Minimumhöhe von 2500ft gilt. Diese Regelung hat zur Folge, dass insbesondere am Abend, aber auch bei Westwindlagen während des Tages, die A340, welche am Non-Schengen-Dock E abgefertigt werden, von der Piste 34 starten müssen. Dabei kreuzen sie zweimal die aktive Landepiste 28, einmal auf dem Weg zur Piste 34 und einmal während dem Start auf Piste 34. Eine Risikostudie des Flughafens Zürich hat aufgezeigt, dass die Pistenkreuzungen beim Betrieb der Piste 28 das Hauptrisiko darstellen, weshalb es alle unnötigen Pistenkreuzungen zu vermeiden gilt. Mit einer entsprechenden Ausnahmeregelung auch für die Piste 32 – eine solche gilt schon heute für den A380 – könnten rund 75% aller schweren viermotorigen Langstreckenflugzeuge auf Piste 32 starten, womit die unnötigen Kreuzungen der Landepiste vermieden werden könnten. Dies ist ebenfalls eine Massnahme aus der Sicherheitsüberprüfung für den Flughafen Zürich.

### 3. Plangenehmigungsgesuch Schnellabrollwege 28 und 34

Parallel zum vorliegenden Gesuch zur Anpassung des Betriebsreglements wird mit separatem Dossier ein Plangenehmigungsgesuch zum Bau von Schnellabrollwegen für die Pisten 28 und 34 eingereicht. Die beantragten Änderungen des Betriebsreglements haben keinen Zusammenhang mit den neu beantragten Infrastrukturen, bedarf es doch für die Inbetriebnahme der Schnellabrollwege keiner Anpassung des Betriebsreglements. Deshalb besteht auch keine Pflicht zur Koordination der beiden Bewilligungsverfahren gemäss Art. 36c Abs. 4 LFG und Art. 27c VIL. Trotzdem wurde für die beiden Gesuche ein gemeinsamer Umweltverträglichkeitsbericht (UVB) erarbeitet, wodurch die Auswirkungen sowohl durch die geplanten baulichen als auch betrieblichen Änderungen gemeinsam untersucht und dargestellt werden können.

### 4. Auswirkungen auf Raum und Umwelt

Wie vorstehend ausgeführt, behandelt der beiliegende UVB die Auswirkungen des Flugbetriebs durch die Änderungen des Betriebsreglements sowie die Auswirkungen der parallel beantragten Schnellabrollwege für die Pisten 28 und 34 gemeinsam. Die Erarbeitung des UVB stützte sich dabei auf die Besprechung vom 12. September 2012 mit den zuständigen Fachleuten von BAZL und BAFU. Die Details zu den Umweltauswirkungen ergeben sich aus beiliegendem UVB.

Insgesamt kann mit den beantragten Änderungen im Betriebsregime die Anzahl von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Personen trotz prognostiziertem Verkehrswachstum in etwa stabil gehalten werden, während ohne die beantragten Änderungen eine erhebliche Zunahme zu erwarten wäre. Die allfällige Ausdehnung der Sperrzeiten gemäss Staatsvertrag hat dagegen nur einen geringen Einfluss auf die Fluglärmbelastung gemäss Lärmschutzverordnung.

Basierend auf den mit dem vorläufigen Betriebsreglement (vBR) und den neu zur Genehmigung beantragten zulässigen Lärmimmissionen im Sinne der Lärmschutzverordnung kann alsdann der Lärmbelastungskataster erstellt werden. Ebenso werden wir basierend darauf innerhalb eines Jahres nach Gesuchseinreichung ein Schallschutzkonzept für den Flughafen Zürich nachreichen.

Nachdem der Bundesrat am 26. Juni 2013 das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich verabschiedet hat, erübrigen sich im Rahmen des Genehmigungsverfahrens weitere Abklärungen zu den Auswirkungen auf die Raumplanung. Diese Abwägungen wurden im Rahmen des SIL-Prozesses vorgenommen. Da die Lärmauswirkungen im Objektblatt nur als Zwischenergebnis festgehalten sind, müssen diese jedoch noch in eine Festlegung überführt werden. Dabei ist die IGW-Kurve im Nordwesten gemäss den beiliegenden Lärmberechnungen geringfügig anzupassen. Zudem ergeben sich im Süden betreffend Planungswert Abweichungen, weil den Lärmberechnungen für das Objektblatt tiefere Anflugminima für die Piste 28 und damit verbundenen mehr Anflüge auf die Piste 28, aber weniger Anflüge auf die Piste 34 zugrunde gelegt wurden.

## 5. Anträge

Basierend auf den vorherigen Ausführungen ersuchen wir Sie, die folgenden Anträge gutzuheissen:

1. Die Änderungen des Art. 5 sowie im Anhang 1 der Artikel 2, 4, 5, 8, und 18 des Betriebsreglements sind antragsgemäss zu genehmigen.
2. Die weiteren Änderungen des Betriebsreglements durch vorstehend erläuterte Anpassungen der AIP-Publikationen betreffend An- und Abflugrouten sind gestützt auf die beiliegenden Unterlagen zu genehmigen.
3. Die beantragten Änderungen der Artikel 21 und 22 im Anhang 1 des Betriebsreglements zur Ausdehnung der Sperrzeiten aufgrund des Staatsvertrages mit Deutschland sind erst dann zu genehmigen, wenn auch Deutschland den Staatsvertrag auf der Grundlage des von den eidgenössischen Räten im Juni 2013 bestätigten Staatsvertragstextes ratifiziert hat. Solange dies nicht der Fall ist, gilt der Antrag als nicht gestellt. Allfälligen Beschwerden gegen die Anpassung der Sperrzeiten ist die aufschiebende Wirkung zu entziehen.
4. Das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 26. Juni 2013 ist dahin gehend abzuändern, dass das Gebiet mit Lärmauswirkungen gemäss den beiliegenden Fluglärmberichten angepasst und vom Zwischenergebnis in eine Festlegung überführt wird.
5. Gestützt auf die Fluglärmrechnungen – je nachdem mit oder ohne Berücksichtigung der verlängerten Sperrzeiten des Staatsvertrages – sind die zulässigen Lärmimmissionen, soweit sie die zulässigen Lärmimmissionen gemäss vorläufigem Betriebsreglement überschreiten, festzulegen. Der Flughafen Zürich AG sind für die gegenüber dem vorläufigen Betriebsreglement neu von Immissionsgrenzwert- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Gebiete Erleichterungen zu gewähren.
6. Die kontrollierten Lufträume sind gemäss den beiliegenden Instrument Flight Procedure Reports (IFP) anzupassen, namentlich die militärischen Trainingsräume und die TMA Sektoren gemäss den IFP-Reports für die neuen Routen RULAR 1L und RULAR 1F.
7. Es ist das deutsche Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung (BAF) zu ersuchen, das Verfahren zur Anpassung der 220. Durchführungsverordnung (DVO) für die über deutsches Hoheitsgebiet führenden Routen zu eröffnen. Dieses ist mit dem Genehmigungsverfahren in der Schweiz zu koordinieren.
8. Nach rechtskräftiger Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt entscheidet die Flughafen Zürich AG über das Inkrafttreten der einzelnen Änderungen. Sie berücksichtigt dabei die staatsvertragliche Regelung, die Publikationstermine für das AIP (Aeronautical Information Publication), die notwendigen Schulungen der Flugverkehrsleiter von Skyguide sowie die Rechtskraft allfälliger Gerichtsentscheide hinsichtlich der verschiedenen beantragten Änderungen.

Für Ihre Bemühungen und die wohlwollende Prüfung der beantragten Änderung des Betriebsreglements danken wir Ihnen bereits im Voraus bestens und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Conrad  
Chief Operation Officer



Felix Keller  
Leiter Verfahrenskoordination

Beilagen:

1. Betriebsreglement: Synoptische Darstellung
2. Umweltverträglichkeitsbericht der envico AG
3. Fachbericht Fluglärm der EMPA (Auftrags-Nr. 5'214'000'994 – 1) inkl. separatem Kartenband
4. AIP Charts