

Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011

(Stand am 1. Dezember 2017)

A. Grundlagen

Art. 1

Betriebskonzession

Die Flughafen Zürich AG ist Inhaberin der Konzession zum Betrieb des Flughafens Zürich vom 31. Mai 2001.

Die Konzession umfasst den Betrieb eines Flughafens nach den Bestimmungen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation I-CAO für den nationalen, internationalen und interkontinentalen Verkehr.

Art. 2

Flugplatzleiter

Der Flugplatzleiter wird – unter Vorbehalt der Genehmigung durch den Bund - vom Verwaltungsrat ernannt.

Rechte und Pflichten des Flugplatzleiters richten sich nach den gesetzlichen Bestimmungen.

Art. 3

Organisation des Flughafenhalters

Die Organisation des Flughafenhalters ist in den Statuten der Flughafen Zürich AG und dem Organisationsreglement des Verwaltungsrates festgelegt.

Art. 4

Haftung

Die Haftung der Konzessionärin richtet sich nach dem Verantwortlichkeitsgesetz des Bundes vom 14. März 1958. Die Flughafen Zürich AG haftet nicht für Schäden, die durch Ereignisse ausserhalb ihres Einflussbereiches entstanden oder durch Handlungen Dritter verursacht worden sind.

Insbesondere haftet die Flughafen Zürich AG nicht für Naturkatastrophen, politische Unruhen, militärische Interventionen, Streiks von eigenen oder fremden Flughafenangestellten sowie Flugverkehrsleitern im In- und Ausland, Verspätungen der Luftverkehrslinien sowie Beschädigungen am Boden durch überfliegende Flugzeuge und Flugzeugabstürze.

B. Flughafentaxen

Art. 5

Festlegung

Die Flughafen Zürich AG hat das Recht, für die Benützung des Flughafens und dessen Infrastruktur Gebühren zu erheben. Sie legt diese Gebühren nach den in der Verordnung der Infrastruktur über die Luftfahrt (VIL) verankerten Grundsätzen fest und publiziert sie im AIP.

Art. 5^{bis}

Zahlungsausstand

Zahlt ein Schuldner die von ihm geschuldeten Flughafengebühren und Flugsicherungsgebühren nicht, kann die Flughafen Zürich AG dem Schuldner den Start solange verweigern, bis der Schuldner alle ausstehenden Gebühren samt Zinsen bezahlt hat.

Der Schuldner trägt darüber hinaus sämtliche Kosten und Schäden (inklusive Folgeschäden) aus dem Startverbot.

Art. 5^{ter}

Vorauszahlung und Sicherheitsleistung

Die Flughafen Zürich AG hat das Recht, vom Schuldner Vorauszahlung und/oder eine Sicherheitsleistung für Flughafen- und Flugsicherungsgebühren zu verlangen. Über die Höhe der Vorauszahlung und/oder der Sicherheitsleistung entscheidet die Flughafen Zürich AG.

C. Benutzungsverhältnisse

I. Luftfahrzeuge

Art. 6

Grundsatz

Die Benützung des Flughafens durch Luftfahrzeuge wird in den **Anhängen 1 und 2** geregelt, welche integrierende Bestandteile dieses Reglements bilden. Der Anhang 1 legt insbesondere die Betriebszeiten des Flughafens und die An- und Abflugverfahren fest, der Anhang 2 die Roll- und Abstellordnung für Luftfahrzeuge.

II. Bodenfahrzeuge

Art. 7

**Nichtöffentliches
Flughafengebiet:**
Bodenverkehrsord-
nung

Im nichtöffentlichen Flughafengebiet gelten grundsätzlich die Regeln des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der dazugehörigen Verordnungen. Abweichungen vom SVG werden in der Bodenverkehrsordnung geregelt, die die Flughafen Zürich AG in eigener Kompetenz erlässt.

Art. 8

**Öffentliches Flug-
hafengebiet:**
Bundesgesetz über
den Strassenverkehr

Im öffentlichen Flughafengebiet gelten sowohl für den rollenden als auch für den ruhenden Verkehr die Regeln des Strassenverkehrsgesetzes (SVG) und der dazugehörigen Verordnungen.

Art. 9

Abschleppen

Vorschriftswidrig abgestellte oder nach Ablauf der höchstzulässigen Parkdauer auf den Parkplätzen verbliebene Fahrzeuge können auf Kosten und Gefahr der Fahrzeuglenkerin oder des Fahrzeuglenkers abgeschleppt werden.

Die Fahrzeuglenkerin oder der Fahrzeuglenker trägt darüber hinaus die Aufbewahrungskosten und eine Umtriebsentschädigung.

Kann die Lenkerin oder der Lenker nicht ermittelt werden, haftet die Fahrzeughalterin oder der Fahrzeughalter für die entstandenen Kosten.

III. Passagiere, Dienstleistungserbringer und Luftverkehrsgesellschaften

Art. 10

Zutrittsordnung

Der Zugang zum nichtöffentlichen Flughafengebiet wird in der Zutrittsordnung für das nichtöffentliche Flughafengebiet (**Anhang 3**) geregelt, welche integrierenden Bestandteil dieses Reglements bildet.

Art. 11

Waffenverbot

Im nichtöffentlichen Flughafengebiet ist das Tragen und Mitführen von Waffen und waffenähnlichen Gegenständen grundsätzlich verboten. Ausnahmen von diesem Verbot bedürfen einer Bewilligung der zuständigen Bundesbehörden.

Vom Waffentragverbot generell ausgenommen sind dazu berechnigte Mitarbeiter von Polizei und Zoll, Angehörige der schweizerischen Armee sowie die mit der Jagdaufsicht und mit der Verhütung von Vogelschäden betrauten Personen im Rahmen ihres dienstlichen Auftrages.

Art. 12

Ground Operations Regulation

Die Nutzung der Infrastruktur im nichtöffentlichen Flughafengebiet sowie die Ausübung einer Tätigkeit in diesem Gebiet richtet sich nach der Ground Operations Regulation, welche die Flughafen Zürich AG in eigener Kompetenz erlässt.

Art. 13

Frachtordnung

Der Zutritt zu den Frachtgebäuden des Flughafens sowie jegliche Tätigkeit innerhalb der Frachtgebäude richtet sich nach der Frachtordnung, die die Flughafen Zürich AG in eigener Kompetenz erlässt.

Die Aufsicht über die Einhaltung der Frachtordnung obliegt den Aufsichtspersonen der Flughafen Zürich AG oder von ihr beauftragter Drittpersonen (Frachtauf-sicht).

Art. 14

Terminal Regulation/
Wegweisungsrecht

Die Nutzung der Terminals sowie die Ausübung einer Tätigkeit in und vor den Terminals im öffentlichen und nichtöffentlichen Gebiet richten sich nach der Terminals Regulation, welche die Flughafen Zürich AG in eigener Kompetenz erlässt.

Die Aufsicht über die Einhaltung der Terminal Regulation obliegt den Aufsichtspersonen der Flughafen Zürich AG oder von ihr beauftragter Drittpersonen (Terminalaufsicht).

Die Terminalaufsicht und die Flughafenpolizei können Personen, welche die Ordnung erheblich stören oder andere Benutzerinnen und Benutzer belästigen, vom Flughafen wegweisen. Die Flughafen Zürich AG kann ein Hausverbot aussprechen.

D. Gewerbliche und nichtgewerbliche Tätigkeiten

I. Bodenabfertigungsdienste

Art. 15

Marktzugang

Die Flughafen Zürich AG regelt gestützt auf Art. 29b VII den Marktzugang zu den Bodenabfertigungsdiensten am Flughafen Zürich im **Anhang 4** des Betriebsreglements.

II. Übrige gewerbliche Tätigkeiten

Art. 16

Zulassung

Jede Ausübung einer gewerblichen Tätigkeit - oder Teilen davon - im öffentlichen oder nichtöffentlichen Gebiet des Flughafens Zürich bedarf einer Zulassung durch die Flughafen Zürich AG.

Rechte und Pflichten der zugelassenen Unternehmen werden in einem Zulassungsvertrag geregelt. Die Zulassung ist grundsätzlich befristet. Aus übergeordneten Flughafeninteressen kann die Zulassung vor deren Ablauf entzogen werden. Für die Zulassung wird ein Entgelt erhoben, das auch umsatzabhängig sein kann.

Die Flughafen Zürich AG kann Gewerbetreibende ohne Zulassung vom Flughafen wegweisen.

Art. 17

Standplätze für besondere Nutzergruppen

Fahrzeuge von besonderen Nutzergruppen (Taxis, Hotelbusse, Mietwagen, Limousinen, Reiseunternehmen, Parkplatz-Shuttle-Busse, Passagieren mit Spezialwünschen wie namentlich Autoservice, Reinigung, Parking, etc.) dürfen zur Ausübung des Gewerbes nur auf besonders gekennzeichneten Standplätzen aufgestellt werden.

Die Benützung der Standplätze wird in einem Zulassungsvertrag geregelt. Die Zulassung ist grundsätzlich befristet. Aus übergeordneten Flughafeninteressen kann die Zulassung vor deren Ablauf entzogen werden. Für die Zulassung wird ein Entgelt erhoben.

III. Nicht gewerbliche Tätigkeiten

Art. 18

Bewilligungspflicht

Nichtgewerbliche Veranstaltungen und Aktionen auf dem Flughafengelände und in den Flughafengebäuden bedürfen einer Bewilligung durch die Flughafen Zürich AG. Die Bewilligung kann ohne Angabe von Gründen verweigert werden. Bewilligungspflichtig sind insbesondere:

1. Kundgebungen aller Art;
2. Theater- und Musikaufführungen, Ausstellungen, Sportveranstaltungen, Spendensammlungen und ähnliches;
3. Das Verteilen von Werbematerial und die Durchführung von Werbeveranstaltungen;
4. Foto-, Video- und Filmaufnahmen zu propagandistischen und kommerziellen Zwecken;

5. das Sammeln von Unterschriften und Geld.

Für die Bewilligung kann eine Entschädigung erhoben werden.

E. Umweltschutz Verfahrenskoordination Notfallplanung

Art. 19

Umweltschutz

Grundsatz

Die Flughafen Zürich AG ist ermächtigt, zur Umsetzung der eigenen Umweltzielsetzungen und Umweltauflagen des Bundes für die Geschäftstätigkeit am Flughafen Zürich Auflagen zu machen. Die Folgekosten sind von den Betroffenen zu tragen.

Art. 20

Berechnung der NO_x-Emissionen aus Luftverkehr und Abfertigung

Die Flughafen Zürich AG berechnet jährlich, welche NO_x Emissionen sich aus Luftverkehr und Abfertigung ergeben. Die Resultate werden dem Kanton Zürich und dem Bundesamt für Zivilluftfahrt jährlich eingereicht.

Art. 21

Massnahmen zur Reduktion der NO_x-Emissionen in den Bereichen Flugbetrieb und Abfertigung

Die Flughafen Zürich AG trifft sämtliche technisch und betrieblich möglichen sowie wirtschaftlich tragbaren Massnahmen, die den Ausstoss von NO_x in den Bereichen Flugbetrieb und Abfertigung reduzieren.

Ergeben die Berechnungen gemäss Art. 20 dieses Reglements jährliche Emissionen von 2'400t NO_x aus Luftverkehr und Abfertigung, so legt die Flughafen Zürich AG dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr und Energie (UVEK) innert drei Monaten eine Situationsanalyse über die NO₂-Belastung der Umgebung des Flughafens und ein Massnahmenpaket vor. Darin wird dargelegt, wie ein weiteres Ansteigen der Stickoxidbelastungen verhindert werden kann.

Art. 22

Massnahmen zur Erreichung des Modalsplits

Die Flughafen Zürich AG ist ermächtigt, auf allen Parkplätzen, welche einen direkten Bezug zum Flughafen und dessen Betrieb haben, zur Umsetzung des vom Bund festgelegten Modalsplits einen Umweltzuschlag pro Mitarbeiterparkplatz festzulegen.

Sollte diese Massnahme zur Erreichung des festgesetzten Modalsplits nicht genügen, kann die Flughafen Zürich AG darüber hinaus die verfügbaren Mitarbeiterparkplätze pro Unternehmen kontingentieren.

Art. 23

Koordinations- stelle

In der Flughafen Zürich AG besteht eine Koordinationsstelle für die Abwicklung von Gesuchen im Plangenehmigungsverfahren und Gesuchen für Änderungen des Betriebsreglements.

Flughafenbauvorhaben Dritter sind der Koordinationsstelle so früh wie möglich zu melden.

Art. 24

Notfallorganisation Notfallplan

Die Flughafen Zürich AG ist zuständig für den Notfallplan Flughafen. Der Notfallplan ist verbindlich für alle Geschäftspartner. Die Flughafen Zürich AG erlässt Vorschriften für die Bereitstellung von Personal, die Notfallnutzung der Infrastruktur und Übungen. Die Kosten sind von den Leistungserbringern zu tragen.

Die Anordnungen der Krisenorganisation Flughafen sind bei Notfällen und Notlagen für alle Geschäftspartner verbindlich.

Art. 25

Notfallbetrieb Festlegung

Die Flughafen Zürich AG ist ermächtigt, zur Absicherung gegen langfristige Ausfälle der ordentlichen Infrastruktur von den Geschäftspartnern den Nachweis eines leistungsfähigen Notfallbetriebs einzufordern. Für die für den Flugbetrieb zentralen Leistungen ist auf Anweisung der Flughafen Zürich AG ein Notfallbetrieb einzurichten. Die Kosten der Bereitstellung sind von den Leistungserbringern zu tragen.

Die Flughafen Zürich AG ist ermächtigt, bei einem Notfallbetrieb gegenüber den Luftverkehrsgesellschaften Prioritäten im Flugbetrieb festzulegen. Daraus entstehende Kosten und Ertragsausfälle sind von diesen zu tragen.

F. Strafbestimmungen

Art. 26

Verstöße gegen das Betriebsregle- ment

Vorschriften des
Flugbetriebs

Verstöße gegen Vorschriften des Flugbetriebs werden nach den Bestimmungen des Luftfahrtrechts des Bundes geahndet.

Art. 27

Übrige Vorschriften

Bei Verstössen gegen die übrigen Flughafenvorschriften kann die Flughafen Zürich AG eine schriftlichen Verweis erteilen oder den Flughafenausweis temporär entziehen. Die Dauer des temporären Entzugs beträgt mindestens einen Tag (24h) und höchstens 60 Tage.

Weist die fehlbare Person nach, dass der Ausweisentzug eine unzumutbare Härte zur Folge hätte, kann die Möglichkeit eröffnet werden, den Entzug durch die Leistung einer Geldzahlung abzuwenden. Pro Tag der ausgesprochenen Entzugsdauer ist dabei ein Betrag von CHF 150.- zu leisten; in besonderen Fällen kann der Satz herabgesetzt werden.

Bei wiederholten oder besonders schweren Verstössen kann der Flughafenausweis dauernd entzogen werden.

G. Schlussbestimmungen

Art. 28

Anhänge

Folgende Anhänge bilden integrierenden Bestandteil dieses Betriebsreglements:

Anhang 1: An- und Abflugverfahren

Anhang 2: Roll- und Abstellordnung für Luftfahrzeuge

Anhang 3: Zutrittsordnung für das nichtöffentliche Flughafen-
gebiet

Anhang 4: Bodenabfertigungsdienste

Art. 29

Aufhebung früherer
Vorschriften

Dieses Reglement ersetzt das Betriebsreglement vom 31. Mai 2001.

Art. 30

Inkrafttreten

Dieses Reglement wird nach Rechtskraft der Genehmigung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt durch die Flughafen Zürich AG gemäss den Publikationsterminen für das AIP (Aeronautical Information Publication) innerhalb von vier Monaten in Kraft gesetzt.

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. 2¹

Grundsatz

Die zugelassenen Verkehrsarten haben in nachstehender Reihenfolge Benützungsvorrang:

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

Für VFR-Flüge kann die Flughafen Zürich AG eine theoretische Einweisung vorschreiben. Die Details dazu werden im AIP publiziert.

Unabhängig von der Verkehrsart kann die Flughafen Zürich AG in den An- und Abflugspitzen Abflüge und Landungen von Flugzeugen der Aircraft category A gemäss ICAO Doc 8168 sowie IFR-Helikopterflüge nicht gestatten.

Art. 3

Ausnahmen

Der Prioritätsordnung unterliegen nicht:

1. Notlandungen und meteorologisch bedingte Ausweichlandungen;
2. Such- und Rettungsflüge, Ambulanzflüge und Flüge zur Katastrophenhilfe;

¹ Geänderte Fassung vom 30. Oktober 2015, in Kraft seit 1. Januar 2016

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 Ausnahmegewilligungen erteilt hat, sind lediglich von Montag bis Freitag von 09.00 – 19.00 Uhr Lokalzeit gestattet.

III. Slotkoordination

Art. 5

Grundsatz

Sämtliche Flüge unterliegen der Koordination von Zeitnischen (Slots).

Art. 6

IFR-Flüge

Die Slotkoordination für IFR-Flüge erfolgt durch die Slot Coordination Switzerland gemäss der für die Schweiz gültigen EU Gesetzgebung, insbesondere der Verordnung (EWG) Nr. 95/93 (Zeitnischen) vom 18. Januar 1993.

Art. 7

VFR-Flüge

Die Slotkoordination für VFR-Flüge 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

Bewilligungsverfahren

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 Annullation bewilligter Flüge

Änderungen und Annullationen bereits bewilligter Flüge sind der zuständigen Stelle unverzüglich zu melden.

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.

Luftfahrzeuge, die beim Abflug nach Norden an der Messstelle Oberglatt in der Regel einen höheren Lärmwert als 95 dB(A) erzeugen, werden in der Zeit von 22.00 – 06.00 Uhr nicht zum Abflug zugelassen.

I. Nachtflugordnung

Art. 12

Gewerbsmässiger Verkehr
Grundsatz

Starts und Landungen des gewerbsmässigen Verkehrs dürfen unter Beachtung nachfolgender Einschränkung (Art. 13) 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. 13

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 Ausnahmegewilligung 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 Ausnahmegewilligung erteilen.

II. Ausnahmen von den Nachtverkehrseinschränkungen

Art. 15

Grundsatz

Ausgenommen von den Nachtverkehrseinschränkungen sind die vom Bundesrecht während der Nachtzeit zugelassenen Flüge.

Art. 16

Veröffentlichung der Ausnahmegewilligungen

Art und Zahl der mit Ausnahmegewilligung 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.

Während der Betriebszeit wird die Pistenzuordnung von der Flugverkehrsleitung (Skyguide) vorgenommen.

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 ab Flugfläche 80.

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

II. Start- und Landepisten

Art. 19

Startpisten

a) zwischen 07.00
Uhr und 21.00 Uhr

Bei Landungen auf die Pisten 14 und 16 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 16, 28, 32 und 34 bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10. Prioritär ist die Piste 28 zu benutzen.

Bei Landungen auf die Piste 28 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 32, 34 und 28.

Bei Landungen auf die Piste 34 erfolgen Abflüge von Strahlflugzeugen zwischen 07.00 Uhr und 21.00 Uhr auf den Pisten 32, 34 und 28 bzw. falls Piste 28 aus meteorologischen Gründen nicht benutzt werden kann, auf Piste 10.

Abweichungen aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, Wetterbedingungen, Pistenzustand) sind zulässig.

Art. 20

b) zwischen 21.00 Uhr und 07.00 Uhr

In der Zeit von 21.00 Uhr bis 07.00 Uhr erfolgen Starts von Strahlflugzeugen in der Regel auf den Pisten 32 und 34.

In der Zeit von 21.00 Uhr bis 22.00 Uhr erfolgen Starts von Strahlflugzeugen auf den Pisten 28 und 16, falls die Landungen ausnahmsweise auf die Pisten 14 und 16 erfolgen.

Abweichungen sind aus Sicherheitsgründen (namentlich ungenügende Pistenlänge, besondere Wetterbedingungen, Pistenzustand) zulässig.

Art. 21

Landepisten

a) Instrumentenflüge ohne Einschränkung durch die DVO

Bei Instrumentenanflügen erfolgt die Landung von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr in der Regel auf die Piste 14 oder auf die Piste 16. Vorbehalten bleibt Artikel 22.

Auf einer anderen Piste darf nur gelandet werden, wenn die Pisten 14 und 16 aus Sicherheitsgründen – namentlich aus technischen oder meteorologischen Gründen - nicht benutzt werden können. Auf der Piste 34 darf in diesem Fall nur dann gelandet werden, falls auch die Piste 28 aus Sicherheitsgründen nicht benutzt werden kann.

Art. 22

b) Instrumentenflüge bei Einschränkungen durch die DVO

In der Zeit von 21.00 Uhr bis 06.00 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Von 06.00 Uhr bis 07.08 Uhr erfolgen Landungen in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28. Sind die in der aktuellen Fassung der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.

An Samstagen, Sonntagen und den gesetzlichen Feiertagen gemäss der aktuellen Fassung der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland erfolgen Landungen in der Zeit von 07.08 Uhr bis 09.08 Uhr in der Regel auf die Piste 34, ausnahmsweise auf die Piste 28; von 20.00 Uhr bis 21.00 Uhr auf die Piste 28, in Ausnahmefällen auf die Piste 34. Sind die in der aktuellen Fassung der 220. Durchführungsverordnung zur Luftverkehrsordnung der Bundesrepublik Deutschland genannten Bedingungen erfüllt, erfolgen Landungen auf die Piste 14 oder auf die Piste 16.

Art. 23

Sichtflüge Bei Sichtflügen erfolgen Starts und Landungen in der Regel auf der Piste 28/10.

III. 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 soll die Leerlaufdrehzahl nicht erhöht werden. Abweichungen aus Sicherheitsgründen bleiben vorbehalten.

Art. 27²

Bordeigene Hilfsaggregate Die Regelung zur Benützungspflicht der stationären oder mobilen Energieversorgungsanlagen des Flughafens Zürich findet sich in Art. 6 Anhang 2 des Betriebsreglements.

Art. 28

Abflüge
Rollender Start;
Steiggradient Der Start soll wenn immer möglich rollend erfolgen.
Nach dem Abheben soll unter Berücksichtigung der Flugsicherheit der höchstmögliche Steiggradient eingehalten werden.

² Geänderte Fassung vom 4. August 2017, in Kraft seit 1. Dezember 2017

Art. 29³

Steigflug mit Strahlflugzeugen

Mit Strahlflugzeugen soll der Steigflug nach dem Verfahren NADP 1 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. 31⁴

Standläufe
Begriff

Als Standläufe gelten Prüfungen von in Luftfahrzeugen eingebauten Triebwerken im Rahmen von Unterhaltsarbeiten, bei welchen die Leerlaufdrehzahlen (< 30% N₁) überschritten werden, wobei N₁ der maximalen Drehzahl des Niederdruckrotors entspricht.

Art. 32³

Schallschutzanlagen
Nutzungspflicht

Unter Vorbehalt von Art. 34 Abs. 1 und 2 sind sämtliche Standläufe von Strahlflugzeugen sowie Propellerflugzeugen mit einem zulässigen Abfluggewicht von mehr als 5,7t in der Schallschutzhalle der Flughafen Zürich AG durchzuführen.

Standläufe von Propellerflugzeugen mit einem zulässigen Abfluggewicht bis 5.7t sind während des Tages (07.00 – 19.00 Uhr) in der Schallschutzanlage des GAC durchzuführen. Für Ausnahmen gilt Art. 34 Abs. 3.

Art. 33³

Betrieb der Schallschutzhalle
Zulässige Lärm-
menge

Beim Betrieb der Schallschutzhalle sind die für die jeweiligen Zeitfenster behördlich bewilligten Lärm-mengen zu beachten. Diese Lärm-mengen dürfen höchstens 25-mal pro Jahr bis zum gemäss den einschlägigen gesetzlichen Grundlagen maximal zulässigen Wert hin überschritten werden.

Bei unvorhergesehenen, durch die Nutzer der Schallschutzhalle nicht zu vertretenden Ereignissen, welche zu einem Mehrbedarf an Standläufen führen, kann das BAZL ein zusätzliches Kontingent bewilligen.

³ Geänderte Fassung vom 30. Juni 2016, in Kraft seit 1. August 2016

⁴ Geänderte Fassung vom 17. Juni 2014, in Kraft seit 1. Juli 2014

Art. 34³

Ausnahmebewilligungen

Standläufe ausserhalb der Schallschutzanlagen

Standläufe gemäss Art. 32 Abs. 1, welche ausserhalb der Schallschutzhalle erfolgen, bedürfen einer Bewilligung der Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG. Eine Ausnahmebewilligung kann erteilt werden,

1. wenn die Schallschutzhalle aus unvorhergesehenen technischen oder aus meteorologischen Gründen nicht verwendbar ist und die Verschiebung des Standlaufs zu einer Verspätung der geplanten Verbindung im Linienverkehr von mehr als zwei Stunden führen würde.

Vorbestehende Belegungen, Kapazitätsengpässe oder ein kürzerer (bis 10 Std.) planbarer technischer Unterhalt der Schallschutzhalle gelten nicht als unvorhergesehene technische Gründe,

2. wenn die Schallschutzhalle für das betreffende Flugzeugmuster nicht geeignet ist und der Standlauf zwischen 07.00 und 19.00 Uhr durchgeführt wird.

In der Zeit zwischen 07.00 und 19.00 Uhr sind ausserhalb der Schallschutzhalle jährlich maximal 180 Standläufe zulässig; zwischen 19.00 und 07.00 Uhr maximal 35 Standläufe pro Jahr.

Standläufe gemäss Art. 32 Abs. 2 sind im Freien während des Tages (07.00 – 19.00 Uhr) mit Bewilligung der Flugplatzleitung der Flughafen Zürich AG zulässig, sofern die Schallschutzanlage des GAC nicht verfügbar oder für das betreffende Flugzeugmuster nicht geeignet ist. Hierfür gilt keine zahlenmässige Beschränkung.

Werden Standläufe ausserhalb der Schallschutzanlagen durchgeführt, weist die Flughafen Zürich AG den Ort der Standläufe zu. Dauer und Drehzahl der Standläufe sind soweit als möglich zu beschränken.

Art. 35³

Messung der Standläufe

Innerhalb der Schallschutzhalle werden die Lärmemissionen kontinuierlich aufgezeichnet und die Einhaltung der maximalen Lärmmenge überwacht.

Ausserhalb der Schallschutzhalle wird ein Standlauf durch den Verlauf des Schallpegels definiert. Ist dabei der zeitliche Abstand zwischen zwei oder mehr Spitzen grösser als fünf Minuten, so gilt dies als zwei oder mehr Standläufe.

Art. 36³

Betriebsvorschriften
Entgelt

Der Betrieb der Schallschutzanlage wird in ergänzenden Vorschriften der Flughafen Zürich AG näher geregelt.

Für die Durchführung von Standläufen wird basierend auf der Verordnung über die Flughafenengebühren vom 25. April 2012 ein Entgelt erhoben.

Art. 37³

Durchführung von
Idle Powersettings

Während der Nacht (22.00 – 06.00 Uhr) dürfen westlich der Piste 16/34 keine Idle Powersettings durchgeführt werden.

Anhang 2: Roll- und Abstellordnung für Luftfahrzeuge

A. Allgemeines

Art. 1

Anwendungsbereich Die nachfolgenden Bestimmungen regeln den Rollverkehr, das Abstellen und den Unterhalt von Luftfahrzeugen auf den Vorfeldern Nord und Süd und im Zentrum für Allgemeine Luftfahrt (GAC).

Sie sind auch auf den Verkehr von Luftfahrzeugen anwendbar, die auf den Hartbelagsflächen des Werftareals der SR Technics, der Zimex und der Rega abgestellt oder von dort wegbewegt werden.

Im Übrigen gelten die nachfolgenden Bestimmungen ausserhalb dieser Flächen nur insoweit, als es ausdrücklich bestimmt wird.

B. Organisation⁴

I. Apron Control (Vorfeldverkehrsleitstelle)

Art. 2⁴

Örtlicher Zuständigkeitsbereich Der örtliche Zuständigkeitsbereich von Apron Control erstreckt sich auf das in der Bodenverkehrskarte für den Flughafen bezeichnete Gebiet.

Die Bodenverkehrskarte wird im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlicht.

Art. 3⁴

Aufgaben Apron Control sorgt im Rahmen dieses Betriebsreglementes durch Anweisungen, Freigaben und Informationen mittels Funkverkehr für einen sicheren, geordneten und effizienten Luftfahrzeugrollverkehr (bzw. Schleppverkehr) innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches und gewährleistet den Alarmdienst bei Unfällen und besonderen Vorkommnissen.

Apron Control erfüllt zudem die folgenden Aufgaben:

- a) Einsatz und Führung der Leitfahrzeuge der Vorfeldaufsicht (Apron Service);

⁴ Geänderte Fassung vom 30. Juni 2016, in Kraft seit 1. August 2016

- b) Anwendung von Ausfall- und Notfallkonzepten;
- c) Koordination des Vorfeldverkehrs mit dem Unterhalts-, Bausicherheits- und Winterdienst;

Apron Control führt allfällige weitere Aufgaben des Flugsicherungsdienstes aus, soweit das Bundesamt für Zivilluftfahrt diese der Flughafen Zürich AG überträgt.

II. Vorfeldaufsicht (Apron Service)

Art. 4⁴

Aufgaben

Der Vorfeldaufsicht obliegt:

- a) die Führung von Luftfahrzeugen in besonderen Situationen auf Anordnung und nach den Weisungen von Apron Control;
- b) die Überwachung der Hindernisfreiheit von Rollzonen und Luftfahrzeugabstellflächen;
- c) die Endeinweisung der Luftfahrzeuge;

Die Vorfeldaufsicht wirkt ferner beim Vollzug der Ordnung des Fahrzeug- und Fussgängerverkehrs auf dem Flughafen mit.

III. Zusammenarbeit mit anderen Stellen

Art. 5

Die Koordination mit den verschiedenen Dienststellen erfolgt telefonisch, mittels Funk oder anderen geeigneten Mitteln.

Die Flughafen Zürich AG legt die Funkfrequenzen, über welche die Koordination mit andern Stellen erfolgt, zusammen mit den zuständigen Bundesstellen fest.

C. Regeln für den Rollverkehr⁴

I. Allgemeine Regeln

Art. 6⁵

Druckluft und Energieversorgung von

Für die Druckluft- und Energieversorgung von Luftfahrzeugen müssen die stationären oder mobilen Anlagen des Flughafens benutzt werden.

⁴ Geänderte Fassung vom 4. August 2017, in Kraft seit 1. Dezember 2017

Luftfahrzeugen Die ausnahmsweise Verwendung der bordeigenen Hilfsaggregate von Luftfahrzeugen (APU) soll auf die betrieblich zwingend notwendige Dauer beschränkt werden. Die zulässigen Ausnahmen sowie die maximale Verwendungsdauer der APU richten sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten Vorschriften.

Art. 7⁴

Freigaben Ein Luftfahrzeug darf, sei es mit eigener oder fremder Kraft, erst dann bewegt werden, wenn Apron Control die entsprechende Freigabe erteilt hat.

Apron Control erteilt nur Freigaben und Anordnungen, die innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches wirksam werden.

Die Freigaben und Anordnungen von Apron Control sind von den Besatzungen der Luftfahrzeuge, Traktoren und Leitfahrzeugen zu bestätigen und einzuhalten.

Luftfahrzeuge, welche offensichtlich die erteilte Anweisung nicht einhalten oder einhalten können, werden nach dem Prinzip der angepassten Verkehrsführung (Positive Control) geführt. Falls nötig wird ein Leitfahrzeug beigezogen.

Der Vorfeldverkehrsleiter kann ausnahmsweise und in begründeten Fällen von den festgelegten Verfahren abweichen.

Art. 8⁴

Luftfahrzeuge ohne Funkverbindung und Traktoren Luftfahrzeuge oder Traktoren ohne Funkverbindung dürfen nur unter Führung durch die Vorfeldaufsicht nach den Anweisungen von Apron Control bewegt werden.

Luftfahrzeuge und Traktoren ohne Funkverbindung werden durch ein Leitfahrzeug gemäss den Anweisungen von Apron Control geführt.

Der Betrieb von Fahrzeugen des Flughafenunterhaltes auf Vorfeldern und Rollwegen darf erst nach vorheriger Absprache mit Apron Control aufgenommen werden. Die Beendigung des Einsatzes ist ebenfalls Apron Control mitzuteilen. Während des ganzen Einsatzes müssen die Fahrzeuge auf der zugewiesenen Funkfrequenz erreichbar sein.

Art. 9⁴

Warnlichter Die Zusammenstosswarnlichter des Luftfahrzeugs müssen eingeschaltet sein,

1. bevor die Triebwerke angelassen werden und solange sie in Betrieb sind;
2. bevor das Flugzeug bei Low Visibility Procedure mit fremder

Kraft bewegt wird. Zusätzlich müssen die Navigationslichter eingeschaltet sein.

Art. 10

Triebwerkleistung Das Anrollen und der Rollvorgang mit eigener Kraft müssen mit der geringstmöglichen Triebwerkleistung erfolgen.
Der Kommandant des Luftfahrzeuges ist für die Einhaltung dieser Vorschrift verantwortlich. Bezüglich der Auswirkungen von Jetblast ist der Vorfeldverkehrsleiter mitverantwortlich.

Art. 11⁴

Rückwärtsrollen Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur auf Anordnung von Apron Control, mit Überwachung durch die Vorfeldaufsicht, rückwärts bewegt werden.

Art. 12

Rolllinien In Rollzonen ist der seitliche Sicherheitsabstand nur gewährleistet, wenn die Mitte des Hauptfahrwerks des Luftfahrzeugs über der markierten Führungslinie (Rollinie) verbleibt.

Art. 13⁴

Leitfahrzeug Unter ausserordentlichen oder schwierigen Verhältnissen ordnet Apron Control von sich aus oder auf Verlangen der Besatzung die Luftfahrzeugführung durch ein Leitfahrzeug der Vorfeldaufsicht an.

Art. 14⁴

Funkfrequenzwechsel Von Apron Control angeordnete Funkfrequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden.

Art. 15

Verantwortlichkeit Bewegt sich ein Luftfahrzeug mit eigener Kraft, ist für seine sichere Führung der Kommandant verantwortlich.
Wird ein Luftfahrzeug geschleppt oder gestossen, ist für das sichere Schlepp- oder Zurückstossmanöver der Traktorfahrer verantwortlich.

II. Regeln für ankommende Luftfahrzeuge

Art. 16⁴

Rollfreigabe und
Standplatzzuteilung

Ankommende Luftfahrzeuge nehmen nach Anweisung der Platzverkehrsleitstelle mit Apron Control Verbindung auf zwecks Erhalt der Rollfreigabe und Standplatzzuteilung.

Art. 17⁴

Rollen zum Stand-
platz

Ankommende Luftfahrzeuge rollen gemäss den erteilten Freigaben von Apron Control selbständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.

Auf dem Werftgelände und den GA-Sektoren erfolgt die Einweisung in der Regel durch die Vorfeldaufsicht.

Art. 18⁴

Einrollen auf Dock-
standplätze

Das Einrollen auf einen Dockstandplatz richtet sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im Luftfahrthandbuch der Schweiz veröffentlichten Verfahren.

Stellt die Luftfahrzeugbesatzung fest, dass das Einrollen auf den zugewiesenen Standplatz nicht möglich ist, muss sie das Luftfahrzeug anhalten und Apron Control unverzüglich darüber informieren.

Steht das Dockleitsystem nicht zur Verfügung, darf nur unter Führung der Vorfeldaufsicht eingerollt werden.

III. Regeln für abfliegende Luftfahrzeuge

Art. 19⁴

Flüge nach Sicht-
flugregeln

Die Verbindungsaufnahme mit Apron Control erfolgt gemäss dem im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Verfahren.

Luftfahrzeuge, welche nach Sichtflugregeln verkehren, nehmen direkt mit Apron Control Kontakt auf.

Beim Erreichen des Haltepunktes erfolgt die Übergabe an die nachfolgende Dienststelle.

Art. 20⁴

Übrige Flüge

Die Verbindungsaufnahme mit Apron Control erfolgt gemäss dem im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Verfahren.

Die Erteilung der Pushback- und Rollanweisungen richtet sich

nach der Abflug-Sequenz, welche die voraussichtlichen Startzeiten, möglichen Slots, die Durchmischung der Ausflug-Gates und die zugewiesenen Pisten berücksichtigt.

IV. Zurückstoss- und Schleppverfahren

Art. 21

Anlassen der Triebwerke

Das Anlassen der Triebwerke bei Zurückstoss- oder Schleppmanövern richtet sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlichten Verfahren.

Art. 22⁴

Leitfahrzeuge

Wenn es Apron Control anordnet, müssen Luftfahrzeuge im Einsatz unter Führung eines Leitfahrzeuges der Vorfeldaufsicht zurückgestossen werden.

Art. 23⁴

Anweisungen an Traktorfahrer:
Bei Luftfahrzeugen im Einsatz

Nach erfolgter Freigabe an die Flugzeugbesatzung erfolgt das Zurückstossen durch den Traktorfahrer nach Anweisung durch Apron Control.

Die Anweisung an den Traktorfahrer umfasst die Zurückstossroute mit allfälligen Zusatzinformationen sowie die zu erreichende Endposition.

Art. 24

In den übrigen Fällen

Bei Verstellmanövern erfolgt die Anweisung ausschliesslich an den Traktorfahrer.

Unterhaltungspersonal das im Rahmen von technischen Überprüfungen Cockpitfunktionen wahrnimmt, muss über die entsprechenden Qualifikationen verfügen.

Art. 25⁴

Luftfahrzeuglichter

An geschleppten Luftfahrzeugen müssen bei Low Visibility Procedure die Navigations- und die Zusammenstosswarnlichter eingeschaltet werden.

Bei Dunkelheit ist am Heck des geschleppten Flugzeugs eine mobile gelbe Blitzlampe oder ein rotes Lauflicht anzubringen.

Befindet sich der Traktor im Einsatz müssen die orangen Blinklichter eingeschaltet sein. Während der Ausführung eines Zurückstossmanövers müssen zusätzlich die weissen Blitzlichter einge-

schaltet sein.

D. Abstellordnung⁴

Art. 26

Bestimmung der Abstellflächen

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Abstellflächen und Örtlichkeiten, an denen Luftfahrzeuge geparkt werden dürfen. Dies gilt insbesondere auch für Helikopter.

Schwebeflüge mit Helikoptern (Hoovering) sind dem Rollen von Flächenflugzeugen gleichgestellt. Die jeweiligen Zuständigkeitsbereiche sind im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publiziert.

Aus Sicherheitsgründen muss jedes Verstellmanöver eines Helikopters durch ein Leitfahrzeug begleitet werden.

Art. 27⁴

Standplatzzuteilung

Die Vorfeldaufsicht teilt die Standplätze des Zentrums für die allgemeine Luftfahrt (GAC) zu.

Helikopter bestimmen ihren Standplatz im Rahmen von Art. 26 selbst.

In allen übrigen Fällen werden die Standplätze von der Standplatzdisposition (Airport Steering) zugeteilt.

Art. 28

Dauerstationierung von Privatluftfahrzeugen

Die Dauerstationierung von ausschliesslich im nichtgewerbemässigen Verkehr eingesetzten Luftfahrzeugen bedarf einer besonderen Zulassung durch die Flughafen Zürich AG.

E. Unterhaltsarbeiten und Kontrollen an Flugzeugen auf dem Vorfeld⁴

Art. 29⁴

Allgemein

Verrichtungen am Luftfahrzeug, die dessen Beweglichkeit einschränken, namentlich das Aufbocken, sind nur mit Bewilligung der Standplatzdisposition (Airport Steering) gestattet. Bewilligungen werden nur ausnahmsweise erteilt.

Art. 30⁴

Laufenlassen der

An Luftfahrzeugen, die nicht wegrollen, dürfen die Triebwerke nur

Triebwerke mit Bewilligung von Apron Control oder der Airport Authority laufen gelassen werden.
Solche Triebwerkkläufe dürfen die Leerlaufdrehzahl nicht überschreiten und höchstens fünf Minuten dauern.

Art. 31⁴

Standläufe Auf Standläufe sind die Lärmbekämpfungsvorschriften gemäss Art. 31 bis 37 Anhang 1 des Betriebsreglements anwendbar.

Art. 32

Arbeiten an Treib-, Schmierstoff- und Hydraulikanlagen Arbeiten an Treibstoff-, Schmierstoff- und Hydraulikanlagen, bei denen die Gefahr besteht, dass Flüssigkeiten auslaufen, sind verboten.

Anhang 3: Zutrittsordnung für das nichtöffentliche Flughafengebiet

A. Nichtöffentliches Flughafengebiet

Art. 1

Umfang

Das nichtöffentliche Flughafengebiet umfasst das Areal innerhalb der Umzäunung und den Zollauslandsbereich in den Gebäuden des Flughafens.

Soweit erforderlich, legt die Flughafen Zürich AG in Absprache mit dem Zollinspektorat einzelne Abweichungen von der Zollgrenze fest.

Art. 2

Zonen

Die Flughafen Zürich AG kann das nichtöffentliche Flughafengebiet in Zonen aufteilen. Sie legt deren Grenzen fest und kennzeichnet sie in geeigneter Weise.

B. Zutrittsberechtigung

I. Allgemeines

Art. 3

Voraussetzungen

Das nichtöffentliche Flughafengebiet oder eine bestimmte Zone darf nur betreten oder befahren, wer

1. als Fluggast abfliegt oder einreist oder für jeden einzelnen Zutritt ein dienstliches Bedürfnis hat und
2. durch den Besitz eines gültigen Ausweises als zutrittsberechtigt gekennzeichnet ist.

Wird ein Fahrzeug oder fahrbares Gerät benutzt, muss dieses eine gültige Fahrzeugberechtigung gemäss Art. 23 ff. tragen.

Wer einen Flugschein erwirbt oder sonst wie in den Besitz eines solchen gelangt ohne die Absicht, die Flugreise auszuführen, ist zum Zutritt mittels dieses Flugscheins nicht berechtigt.

Art. 4

Ausnahmen von der Ausweis- und Kennzeichnungspflicht

Wer von einer hierzu ermächtigten Zutrittsberechtigten Person begleitet ist, bedarf keines eigenen Flughafenausweises, muss aber einen amtlichen Ausweis mit Foto auf sich tragen.

Für Militärpersonen gilt die von der Flughafen Zürich AG in Absprache mit dem Zollinspektorat und der Kantonspolizei getroffene besondere Ordnung.

Art. 5

Zutrittsort

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Zutrittsorte in Absprache mit dem Zollinspektorat und der Kantonspolizei.

Die Benutzung der einzelnen Zugänge setzt eine entsprechende Berechtigung des Ausweisträgers voraus.

Art. 6

Aufhebung und Beschränkung

Die Flughafen Zürich AG kann die durch einen Ausweis begründete Zutrittsberechtigung für einzelne Personen, bestimmte Personengruppen oder generell aufheben oder beschränken, wenn und solange besondere Umstände dies erfordern. Ausgenommen sind die Angehörigen des Büros für Flugunfalluntersuchungen, der Flugsicherung und die Beamtinnen und Beamten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, des Zollinspektorats und der Kantonspolizei.

Art. 7

Zutrittskontrolle

Die Flughafen Zürich AG sorgt für eine wirksame Kontrolle der Zutrittsberechtigung an den Zutrittsorten.

II. Ausweise

Art. 8

Ausweisarten

Als Ausweise gelten:

1. der Flughafenausweis gemäss Art. 12 ff.
2. der Dienstausweis der Angehörigen des Büros für Flugunfalluntersuchungen und der Beamtinnen und Beamten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, des Zollinspektorats und der Kantonspolizei. Unter Vorbehalt allfälliger Einschränkungen der ausstellenden Instanz berechtigt dieser Ausweis zur Mitnahme von Begleitpersonen.

3. die Ausweise des Eidgenössischen Departementes für auswärtige Angelegenheiten für Missionschefs und diplomatisches Personal, leitende und hohe Beamtinnen und Beamte internationaler Organisationen in der Schweiz, Berufspostenchefs und Berufskonsularbeamtinnen und -beamte;
4. der C-Ausweis für Airport Manager der Flughafen Zürich AG. Dieser Ausweis berechtigt zur Mitnahme von Begleitpersonen.
5. der Dienstausweis (Crew Member Certificate oder gleichwertiger Ausweis) von Luftfahrzeugbesatzungsmitgliedern in Uniform;
6. der Dienstausweis (Crew Member Certificate, gleichwertiger Ausweis oder Cockpit Permit) von Luftfahrzeugbesatzungsmitgliedern, die keine Uniform tragen, jedoch nur in Verbindung mit einem gültigen Flugschein, einer Bordkarte oder der schriftlichen Bestätigung des Arbeitgebers über die Erfüllung eines Sonderauftrages;
7. für Schweizer Pilotinnen und Piloten von Privatluftfahrzeugen ein gültiger amtlicher Ausweis mit Foto, für ausländische Pilotinnen und Piloten solcher Luftfahrzeuge ein gültiger Reiseausweis mit Foto, je in Verbindung mit der Fluganmeldung oder dem Flugplan;
8. für Fluggäste die zum Durchschreiten der Zutrittskontrolle und der Passkontrolle notwendigen Ausweise. Diese Ausweise sind nur gültig für den Weg zum und vom Luftfahrzeug. Ausserhalb der Gebäude müssen Fluggäste auf dem Weg zum oder vom Luftfahrzeug vom hierzu ermächtigten zutrittsberechtigten Personal begleitet sein; Fluggäste von Privatluftfahrzeugen können stattdessen von einem Besatzungsmitglied begleitet werden.

Die Flughafen Zürich AG kann ausnahmsweise weitere Ausweise anerkennen, sofern sie den in Abs. 1 aufgeführten gleichwertig sind.

Die Flughafen Zürich AG bestimmt aufgrund der Zutrittsanfordernisse für jeden Ausweis den Bereich der Zutrittsberechtigung, soweit er nicht in diesem Reglement festgelegt wird.

Art. 9

Vorzeigepflicht

Sofern kein anderweitiges Kontrollsystem besteht, muss der Flughafen ausweis beim Zutritt dem Kontrollpersonal unaufgefordert vorgezeigt werden.

Art. 10

Tragpflicht

Innerhalb des nichtöffentlichen Flughafengebiets muss der Flughafen ausweis gut sichtbar getragen werden. Ausgenommen sind die Ausweise der Piloten von Privatluftfahrzeugen in Uniform und ihre Fluggäste (Art. 8 Ziffer 7 und 8). Die Flughafen Zürich AG kann in begründeten Fällen weitere Ausnahmen gestatten.

Art. 11

Verwendungsverbot

Wird der Flughafen mit einem Luftfahrzeug erreicht oder verlassen, dürfen die Ausweise gemäss Art. 8 Ziffer 1 bis 4 nicht verwendet werden, es sei denn, es handle sich um einen Inlandflug eines von Angehörigen des Büros für Flugunfalluntersuchungen oder des Bundesamtes für Zivilluftfahrt geführten Luftfahrzeugs.

II. Der Flughafen ausweis im besonderen

Art. 12

Begriff und Arten

Der Flughafen ausweis ist ein Dokument der Flughafen Zürich AG. Er lautet auf den Namen der berechtigten Person und ist befristet.

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Arten von Flughafen ausweisen. Es besteht kein Anspruch auf Ausstellung eines Flughafen ausweises.

Art. 13

Ausstellung
a. Generelle Voraussetzungen

Flughafen ausweise können, unter Vorbehalt bestimmter Arten, nur für begründete und von der Flughafen Zürich AG zugelassene Tätigkeiten am Flughafen Zürich ausgestellt werden, wenn ein anhaltendes dienstliches Bedürfnis den regelmässigen oder häufigen Zutritt zum nichtöffentlichen Flughafengebiet erfordert.

Flughafen ausweise können von einem gewerblichen Unternehmen, einer Behörde oder staatlichen Institution, einem Verein oder einer juristischen Person (Unternehmung) beantragt werden.

Die Flughafen Zürich AG entscheidet, ob es sich um eine zugelassene Tätigkeit handelt.

Art. 14

b. Voraussetzungen für antragstellende Unternehmen

Eine Zulassung zur Ausstellung eines Flughafenausweises kann insbesondere erfolgen, wenn der/die Antragsteller/in

- eine Tochtergesellschaft der Flughafen Zürich AG ist;
- eine Luftverkehrsgesellschaft ist, deren Luftfahrzeuge den Flughafen Zürich anfliegen;
- für ihre Tätigkeit am Flughafen Zürich von der Flughafen Zürich AG zugelassen ist;
- Mieter ist (auch genehmigtes Untermieterverhältnis) und für den Zugang zu ihren gemieteten Räumlichkeiten Ausweise benötigt;
- eine Behörde oder eine Institution ist, die hoheitliche Aufgaben am Flughafen Zürich wahrnimmt;
- im Auftrage der Flughafen Zürich AG oder eines Flughafenpartners tätig ist;
- Anlieferer eines Flughafenpartners oder einer zugelassenen Unternehmung ist;
- am Flughafen Speditionstätigkeiten ausführt;
- oder über eine sonstige Genehmigung der Flughafen Zürich AG verfügt.

Art. 15

c. Voraussetzungen für MitarbeiterInnen der antragstellenden Unternehmen

Personen müssen

- den Ausweis zur Ausübung einer von der Flughafen Zürich AG genehmigten Tätigkeit für ein zugelassenes Unternehmen tatsächlich benötigen **und**
- in einem Arbeitsverhältnis mit dem antragstellenden Unternehmen stehen (gilt nicht für befristete Ausweise) **und**
- regelmässig und dauerhaft am Flughafen Zürich eingesetzt sein (gilt nicht für befristete Ausweise) **und**
- die erforderlichen Arbeits- und Aufenthaltsbewilligungen besitzen.
- Es dürfen generell keine Sicherheitsbedenken bestehen (Strafregisterauszug, weitergehende Überprüfung für Tätigkeiten im Sicherheitsbereich).

Die Flughafen Zürich AG entscheidet, ob die Voraussetzungen zur Ausstellung eines Flughafenausweises erfüllt sind. Ein Flughafenausweis wird unter Vorbehalt bestimmter Arten nur ausgestellt, wenn ein anhaltendes dienstliches Bedürfnis den regelmässigen oder häufigeren Zutritt zum nichtöffentlichen Flughafengebiet erfordert.

Die Flughafen Zürich AG kann von jeder Person, die einen Flughafenausweis beantragt, einen Strafregisterauszug verlangen. In begründeten Fällen kann sie die Vertrauenswürdigkeit des Antragstellers in Übereinstimmung mit den geltenden Datenschutzbestimmungen durch die Kantonspolizei überprüfen lassen. Diese gibt der Flughafen Zürich AG eine Empfehlung ab.

Art. 16

Ermächtigung zum Mitführen von Begleitpersonen ohne Flughafenausweis

Sofern ein dienstliches Bedürfnis der Zutrittsberechtigten Person besteht, kann die Flughafen Zürich AG sie im Flughafenausweis ermächtigen, Begleitpersonen ohne Flughafenausweise in diejenigen Bereiche mitzuführen, zu deren Betreten sie selbst berechtigt ist. Die Flughafen Zürich AG erteilt die Ermächtigung zurückhaltend und knüpft sie an einschränkende Bedingungen.

Der ermächtigten Person ist es untersagt, Begleitpersonen die Benützung automatisierter Durchgänge sowie den Zutritt zu den Warteräumen für Fluggäste ohne Sicherheitskontrolle zu ermöglichen.

Art. 17

Zuständigkeit und Verfahren

Der Flughafenausweis wird gestützt auf einen begründeten Antrag von der Flughafen Zürich AG ausgestellt.

Zum Antrag sind ausschliesslich die von der Flughafen Zürich AG bezeichneten Stellen der Arbeitgeberin oder des Arbeitgebers der Person befugt, für die der Flughafenausweis ausgestellt werden soll.

Art. 18

Verweigerung und Entzug

Die Flughafen Zürich AG kann die Ausstellung eines Flughafenausweises ohne Angabe von Gründen verweigern.

Bei Verstössen gegen dieses Reglement oder andere Flughafenvorschriften sowie beim Wegfall der Voraussetzungen für die Ausstellung kann die Flughafen Zürich AG den Flughafenausweis gemäss Art. 27 dauernd oder temporär entziehen.

Art. 19

Verlust

Wer den Flughafenausweis verliert oder wem er sonst wie abhandenkommt, hat den Verlust dem Ausweisbüro der Flughafen Zürich AG unverzüglich zu melden.

Art. 20

Entgelt, Depot

Die Flughafen Zürich AG erhebt für die Ausstellung von Flughafenausweisen oder den Ersatz abhanden gekommener Flughafenausweise ein Entgelt.

Die Abgabe von Flughafenausweisen kann an ein Depot für rechtzeitige Rückgabe gebunden werden.

Art. 21

Rückgabe

Flughafenausweise müssen der gemäss Art. 17 antragsberechtigten Stelle in folgenden Fällen unverzüglich zurückgegeben werden,

1. wenn die Gültigkeitsdauer des Flughafenausweises abgelaufen ist;
2. wenn die Ausweisinhaberin oder der Ausweisinhaber eine Funktion übernimmt, die keinen Zutritt zum nichtöffentlichen Flughafengebiet mehr erfordert;
3. wenn das Arbeitsverhältnis der Ausweisinhaberin oder des Ausweisinhabers beendet ist.

Die gemäss Art. 17 antragsberechtigten Stellen sind verpflichtet, die nicht mehr benötigten Flughafenausweise unverzüglich der Flughafen Zürich AG zu retournieren.

Art. 22

Ausstellungskontrolle

Die Flughafen Zürich AG stellt den gemäss Art. 17 antragsberechtigten Stellen regelmässig die sie betreffende Liste der Ausweisinhaberinnen und Ausweisinhaber zu.

Diese Stellen sind verpflichtet, die Liste unverzüglich zu überprüfen und mit den erforderlichen Richtigstellungen und unterzeichnet der Flughafen Zürich AG zurückzugeben.

III. Fahrzeugberechtigung

Art. 23

Begriff und Arten

Die Fahrzeugberechtigung ist ein Dokument der Flughafen Zürich AG. Es lautet auf ein bestimmtes Fahrzeug oder fahrbares Gerät und ist befristet.

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Arten von besonderen Fahrzeugkennzeichen.

Art. 24

Abgabe

Fahrzeugberechtigungen werden nur für Fahrzeuge oder fahrbare Geräte abgegeben, für deren Verwendung im nichtöffentlichen Flughafengebiet ein in der Regel anhaltendes dienstliches Bedürfnis besteht. Die Flughafen Zürich AG kann für einzelne Arten von Fahrzeugberechtigungen jederzeit weitere Voraussetzungen einführen.

Fahrzeugberechtigungen für das nichtöffentliche Gebiet des Flughafens Zürich werden ausschliesslich von der Flughafen Zürich AG abgegeben.

Art. 25

Befestigung am Fahrzeug

Fahrzeugberechtigungen für den Flughafen Zürich sind am Fahrzeug oder fahrbaren Gerät gut sichtbar zu befestigen.

Art. 26

Ergänzend anwendbare Bestimmungen

Im Übrigen sind die Bestimmungen über den Flughafenausweis sinngemäss anwendbar.

C. Sicherheitsschliessung

I. Allgemeines

Art. 27

Begriff und Arten

Die Sicherheitsschliessung umfasst Durchgänge im nichtöffentlichen Gebiet und an dessen Grenzen, die auf Anordnung der Flughafen Zürich AG dauernd geschlossen gehalten werden müssen.

Die Flughafen Zürich AG bestimmt die Arten der Sicherheitsschliessung und legt deren Ausgestaltung fest.

Art. 28

Berechtigung zur Öffnung

Die von der Sicherheitsschliessung umfassten Türen und Tore dürfen nur von Personen geöffnet werden, denen die Flughafen Zürich AG einen entsprechenden Schlüssel abgegeben hat.

Die Türen und Tore müssen mit Schlüsseln entriegelt werden. Vorbehalten bleibt die Öffnung mittels Nottaster und Fernentriegelung im Notfall.

II. Schlüssel

Art. 29

Begriff Schlüssel sind alle Mittel, mit welchen die von der Sicherheitsschliessung umfassten Türen und Tore entriegelt werden können, namentlich mechanische, magnetisch oder elektronisch kodierte Schlüssel oder Schlüsselkarten.

Art. 30

Abgabe Schlüssel werden nur abgegeben, wenn

1. die vorgesehene Person einen gültigen Flughafenausweis für das Betreten des betroffenen Bereichs hat oder gleichzeitig erlangt und
2. ein dauerndes dienstliches Bedürfnis für die Benützung der entsprechenden Durchgänge besteht.

Schlüssel werden ausschliesslich von der Flughafen Zürich AG auf begründeten Antrag der gemäss Art. 17 antragsberechtigten Stelle an die befugten Personen abgegeben.

Art. 31

Aufbewahrung Wer einen Schlüssel erhalten hat, ist verpflichtet, ihn stets auf sich zu tragen oder an einem sicheren Ort unter Verschluss aufzubewahren.

Art. 32

Gebrauch Der Schlüssel darf ohne ausdrückliche Ermächtigung der Flughafen Zürich AG weder an andere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter noch an Dritte weitergegeben werden.

Der Schlüssel darf ausschliesslich zu dienstlichen Zwecken benützt werden. Er darf namentlich dann nicht verwendet werden, wenn der Flughafen mit einem Luftfahrzeug verlassen oder erreicht wird. Schlüsselhaberinnen oder Schlüsselhaber, die einen sich automatisch schliessenden Durchgang mit Sicherheitsschliessung durchschreiten, müssen dessen Schliessung abwarten. Bei allen andern Durchgängen müssen sie sich vergewissern, dass der Durchgang wieder geschlossen ist.

Schlüsselhaberinnen oder Schlüsselhaber sind dafür verantwortlich, dass mit ihnen keine unberechtigten Personen den Durchgang benützen.

Art. 33

Weitere Bestimmungen

Verweigerung und Entzug eines Schlüssels, Erhebung eines Entgelts und Depots für die Abgabe eines Schlüssels, Ausstellungskontrolle, Verlust und Rückgabe des Schlüssels richten sich sinngemäss nach den Bestimmungen über den Flughafenausweis (Art. 12 bis 22).

Anhang 4: Bodenabfertigungsdienste

Art. 1⁵

Begriffsbestimmungen

Im Rahmen dieses Anhangs bedeuten:

1. Leitungsorgan ist der Flugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und den dazugehörenden Erlassen;
2. Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die für die Beförderung von Fluggästen, Post und oder Fracht auf dem Luftwege von oder zum Flughafen Zürich verantwortlich ist;
3. Bodenabfertigungsdienste sind die für einen Nutzer auf dem Flughafen Zürich erbrachten Dienste, die in der Beilage 1 aufgezählt sind;
4. Selbstabfertigung bezeichnet den Umstand, dass ein Nutzer für sich selbst einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste erbringt, ohne hierfür mit einem Dritten einen Vertrag über die Erbringung solcher Dienste zu schliessen. Im Sinne dieser Definition gelten nicht als Dritte in ihrem Verhalten zueinander Nutzer
 - a) von denen einer an dem anderen eine Mehrheitsbeteiligung hält,
 - b) bei denen ein und dieselbe Person an jedem von ihnen eine Mehrheitsbeteiligung hält;
5. Dienstleister ist jede natürliche oder juristische Person, die einen oder mehrere Bodenabfertigungsdienste für Dritte erbringt;
6. Zentrale Infrastruktureinrichtungen sind Einrichtungen auf dem Flughafen Zürich zur Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in mehrfacher Ausführung bereitgestellt werden können. Zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen zählen die in Beilage 2 aufgeführten Einrichtungen.

Art. 2⁵

Bodenabfertigungsdienste

Die Nutzer des Flughafens dürfen

- a) die Bodenabfertigungsdienste unter bestimmten Voraussetzungen entweder selbst durchführen oder
- b) durch einen berechtigten Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen.

⁵ Geänderte Fassung vom 30. Juni 2016, in Kraft seit 1. August 2016

Als Dienstleister für die Drittabfertigung auf dem Flughafen Zürich können nur jene Unternehmen berechtigt werden, welche ihren Sitz in der Europäischen Gemeinschaft oder der Schweiz haben.

Die Flughafen Zürich AG kann dem Dienstleister die Erbringung von einem oder mehreren der in Beilage 1 aufgeführten Bodenabfertigungsdienste bewilligen.

Selbstabfertiger müssen dem Leitungsorgan in angemessener Frist Beginn, Ende und Umfang der Selbstabfertigung beantragen. Die Flughafen Zürich AG entscheidet darüber und informiert das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL).

Art. 3⁵

Beschränkungen

Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten sowie der Fracht- und Postabfertigung, soweit dies die konkrete Beförderung von Fracht und Post zwischen Flughafen und Flugzeug bei der Ankunft, beim Abflug oder beim Transit betrifft, ergibt sich die Anzahl der im einzelnen berechtigten Selbstabfertiger und Dienstleister aus Beilage 3.

Die Erbringung der in Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdiensten muss durch mindestens einen Dienstleister erfolgen, der weder durch die Flughafen Zürich AG noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flughafen Zürich registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, welche die Flughafen Zürich AG oder einen solchen Nutzer unmittelbar oder mittelbar kontrolliert oder ihrerseits von einem der beiden kontrolliert wird.

Bei Beschränkungen der Selbstabfertigung gemäss Art. 3 Abs. 1, Art. 4 Abs. 1 und 2 dürfen jene Nutzer selbst abfertigen, welche jeweils die höchsten Verkehrseinheiten auf dem Flughafen Zürich aufweisen. Davon ausgenommen sind alle Nutzer, denen gestützt auf ein Abkommen mit der Schweiz das Recht zur Selbstabfertigung eingeräumt wurde.

Art. 4⁵

Ausnahmen

Die Flughafen Zürich AG kann aus besonderen Platz- oder Kapazitätsgründen, insbesondere im Zusammenhang mit der Verkehrsdichte und dem Grad der Nutzung der Flächen auf dem Flughafen Zürich oder wenn Gründe der Betriebs- oder Verkehrssicherheit es erfordern die Abfertigung bei den in Art. 3 Abs. 1 genannten Bodenabfertigungsdiensten einem einzigen Dienstleister vorbehalten oder die Selbstabfertigung untersagen.

Für andere als in Art. 3 Abs. 1 genannte Bodenabfertigungsdienste kann die Flughafen Zürich AG bei Vorliegen der in Abs. 1 genann-

ten Gründe die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger auf bis zu zwei beschränken.

Die Reduktion auf einen Dienstleister gemäss Abs. 1 gilt nur für einen Zeitraum von 2 Jahren. Eine einmalige Verlängerung um weitere zwei Jahre ist möglich. Die übrigen Ausnahmen gelten für einen Zeitraum von 3 Jahren. Verlängerungen um weitere drei Jahre sind möglich.

Die Ausnahmen und Verlängerungen gemäss Abs. 3 werden vom BAZL bei der Europäischen Kommission spätestens drei Monate vor dem Inkrafttreten beantragt. Die Flughafen Zürich AG ist verpflichtet, dem BAZL die für die Beschränkungen und deren Verlängerungen erforderlichen Unterlagen und Begründungen rechtzeitig zu übermitteln.

Art. 5⁵

Trennung der
Tätigkeitsbereiche

Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten müssen ihre übrige Geschäftstätigkeit von der Erbringung von Bodenabfertigungstätigkeiten unter Beachtung handelsrechtlicher Grundsätze buchmässig trennen.

Die Flughafen Zürich AG hat nachzuweisen, dass zwischen ihren Tätigkeiten, die sie als Flughafenleitung ausübt und ihren allfälligen Tätigkeiten als Erbringerin von Bodenabfertigungsdiensten, keine Finanzflüsse stattfinden.

Die buchmässige Trennung ist am Ende eines jeden Geschäftsjahres von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Der Wirtschaftsprüfer hat dem BAZL einen Prüfungsbericht vorzulegen.

Die Flughafen Zürich AG hat dem BAZL jeweils zu Beginn des Geschäftsjahres einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu bezeichnen. Das BAZL entscheidet sodann über dessen Einsetzung.

Art. 6⁵

Nutzerausschuss

Die Nutzer des Flughafens Zürich bilden den Nutzerausschuss. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er im Ausschuss selbst teilnimmt oder sich durch eine von ihm damit betraute Organisation vertreten lassen möchte.

Der Nutzerausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.

Die konstituierende Sitzung des Nutzerausschusses findet unter dem Vorsitz des Flugplatzleiters statt.

Das BAZL und das Leitungsorgan haben das Recht an den Sitzungen des Nutzerausschusses als Beobachter teilzunehmen. Sie sind jeweils zu den Sitzungen einzuladen

Art. 7⁵

Zentrale Infra-
strukturein-
richtungen

Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind der Flughafen Zürich vorbehalten.

Die Flughafen Zürich AG kann einem Dritten die Bewilligung zum Betrieb einer solchen Anlage erteilen, wenn und solange die Betriebssicherheit des Flughafens Zürich gewährleistet ist. Die Flughafen Zürich AG kann die Bewilligung entziehen, wenn es die Umstände erfordern.

Das BAZL kann auf Antrag der Flughafen Zürich AG in Übereinstimmung mit den Vorgaben der Richtlinie 96/67/EG weitere Infrastruktureinrichtungen zu zentralen Infrastruktureinrichtungen erklären. Der Nutzerausschuss ist von der Flughafen Zürich AG vorgängig anzuhören.

Die Dienstleister und Selbstabfertiger sind verpflichtet, die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen.

Die Eigentümer der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind verpflichtet, Dienstleistern und Selbstabfertigern den Zugang zu gewähren.

Für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen und die damit zusammenhängenden Dienste erhebt die Flughafen Zürich AG oder der Betreiber ein Entgelt. Das Entgelt wird nach den Grundsätzen der Verordnung über die Flughafengebühren festgelegt.

Beilage 2 bezeichnet die zentralen Infrastruktureinrichtungen.

Art. 8⁵

Zugang zu den
Flughafeneinrich-
tungen

Die Flughafen Zürich AG gewährt den Dienstleistern und Selbstabfertigern Zugang zu den Flughafeneinrichtungen, soweit dieser Zugang für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist.

Die Flughafen Zürich AG ist berechtigt, den Zugang an Bedingungen zu knüpfen. Die Bedingungen müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.

Die Flughafen Zürich AG kann Zugangsentgelte für solche Einrichtungen und Dienste erheben. Das Entgelt wird gemäss der Verordnung über die Flughafengebühren festgelegt.

Art. 9⁵

Auswahlverfahren

In den Fällen der Beschränkungen gemäss Art. 3 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 1 und 2 schreibt die Flughafen Zürich AG die Vergabe von Bodenabfertigungsdiensten im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft und im schweizerischen Handelsamtsblatt öffentlich aus.

Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist von der Erfül-

lung eines Pflichtenheftes und/oder technischer Spezifikationen abhängig. Die Flughafen Zürich AG legt nach Anhörung des Nutzerausschusses die Anforderungen fest.

Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzerausschusses durch die Flughafen Zürich AG, wenn und solange die Flughafen Zürich AG nicht selbst gleichartige Bodenabfertigungsdienste erbringt, von keinem Unternehmen, das derartige Dienste erbringt, direkt oder indirekt kontrolliert und in keiner Weise an einem solchen Unternehmen beteiligt ist. Anderenfalls erfolgt die Auswahl der Dienstleister durch das BAZL nach Anhörung des Nutzerausschusses und der Flughafen Zürich AG.

Wird die Anzahl der Dienstleister gemäss Art. 3 Abs. 1 und Art. 4 Abs. 1 und 2 beschränkt, kann die Flughafen Zürich AG selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Abs. 1 bis 3 unterziehen zu müssen. Die Flughafen Zürich AG kann zudem ohne dieses Verfahren einem Dienstleister gestatten, Bodenabfertigungsdienste auf dem Flughafen Zürich zu erbringen, wenn

- a) es den Dienstleister direkt oder indirekt kontrolliert oder
- b) es von diesem Dienstleister direkt oder indirekt kontrolliert wird.

Die Dienstleister und die Selbstabfertiger werden für die Dauer von 7 Jahren ausgewählt.

Stellt ein Dienstleister oder ein Selbstabfertiger seine Bodenabfertigungstätigkeiten vor Ablauf der 7 Jahre ein oder wird seine Abfertigungsberechtigung entzogen, wird er nach dem in Art. 9 geregelten Verfahren durch einen anderen ersetzt. Für die Übergangszeit kann die Flughafen Zürich AG zur Aufrechterhaltung des Betriebes entsprechende Massnahmen anordnen.

Die Flughafen Zürich AG unterrichtet das BAZL und den Nutzerausschuss über das Ergebnis des Auswahlverfahrens.

Art. 10⁵

Vorbehalt der Zulassung

Das BAZL kann die Erteilung einer Abfertigungsberechtigung unter den Voraussetzungen gemäss Art. 15 VIL untersagen.

Art. 11⁵

Abfertigungsberechtigungen

Rechte und Pflichten der berechtigten Dienstleister und Selbstabfertiger und der Zugang zu den Flughafeneinrichtungen werden in einer Abfertigungsberechtigung, erlassen von der Flughafen Zürich AG geregelt.

Wird der Betriebsablauf und/oder die Betriebssicherheit durch einen Dienstleister oder Selbstabfertiger bzw. durch ein ihm anrechenbares Verhalten gefährdet oder gestört, kann die Flughafen Zürich AG

sofort die notwendigen Massnahmen treffen. Davon unberührt bleibt das Recht der Flughafen Zürich AG zum fristlosen Entzug der Abfertigungsberechtigung.

Art. 12⁵

Rechtsbehelf Entscheidungen der Flughafen Zürich AG gemäss Art. 3, 4, 8 und 9 können dem BAZL vorgelegt werden, welches eine anfechtbare Verfügung erlässt.

 Zu bestrittenen Gebührenrechnungen erlässt die Flughafen Zürich AG direkt eine anfechtbare Verfügung.

Beilage 1: Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

Beilage 2: Zentrale Infrastruktureinrichtungen

Beilage 3: Beschränkungen der Anzahl der Selbstabfertiger und Dienstleister

Beilage 1

Verzeichnis der Bodenabfertigungsdienste

1. Die administrative Abfertigung am Boden/Überwachung umfasst:
 - 1.1 die Vertretung bei und die Verbindungen zu den örtlichen Behörden und sonstigen Stellen, die im Auftrag des Nutzers getätigten Auslagen und die Bereitstellung von Räumlichkeiten für seine Vertreter,
 - 1.2 die Kontrolle der Verladung, der Nachrichten und der Telekommunikation,
 - 1.3 die Behandlung, Lagerung, Abfertigung und Verwaltung der Ladungen,
 - 1.4 alle sonstigen Überwachungsdienste vor, während und nach dem Flug sowie alle sonstigen vom Nutzer geforderten administrativen Dienste.
2. Die Fluggastabfertigung umfasst die gesamte Fluggastbetreuung beim Abflug, bei der Ankunft, während des Transits oder bei Anschlussflügen, insbesondere die Kontrolle der Flugscheine und der Reiseunterlagen sowie die Registrierung des Gepäcks und dessen Beförderung bis zu den Sortieranlagen.
3. Die Gepäckabfertigung umfasst die Behandlung des Gepäcks im Sortierraum, die Sortierung des Gepäcks, seine Vorbereitung für den Abflug, das Be- und Entladen der Fahrzeuge oder Anlagen, mit denen das Gepäck zwischen Flugzeug und Sortierraum befördert wird, sowie die Gepäckbeförderung zwischen Sortierraum und Ausgaberaum.
4. Die Fracht- und Postabfertigung umfasst:
 - 4.1 in Bezug auf die Fracht: bei Ein- und Ausfuhr sowie während des Transits die Behandlung der Fracht, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen, die Zollformalitäten und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen;
 - 4.2 in Bezug auf die Post: beim Eingang und Ausgang die Behandlung der Post, die Bearbeitung der entsprechenden Unterlagen und alle zwischen den Parteien vereinbarten oder umständehalber erforderlichen Sicherungsmaßnahmen.
5. Die Vorfelddienste umfassen:
 - 5.1 das Lotsen des Flugzeugs bei der Ankunft und beim Abflug*
 - 5.2 die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel*,
 - 5.3 die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfeldseitigen Dienste erbringt*
 - 5.4 das Be- und Entladen des Flugzeugs, einschließlich Bereitstellung und Einsatz der erforderlichen Mittel sowie Beförderung der Besatzung und der Fluggäste zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude, sowie Beförderung des Gepäcks zwischen Flugzeug und Abfertigungsgebäude,
 - 5.5 die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,

* Sofern diese Dienste nicht vom Flugverkehrskontrolldienst erbracht werden

- 5.6 das Bewegen des Flugzeugs beim Abflug und bei der Ankunft, die Bereitstellung und den Einsatz der erforderlichen Mittel,
- 5.7 die Beförderung, das Ein- und Ausladen der Nahrungsmittel und Getränke in das bzw. aus dem Flugzeug.
- 6. Die Reinigungsdienste und der Flugzeugservice umfassen:
 - 6.1 die Innen- und Aussenreinigung des Flugzeugs, den Toiletten- und Wasserservice,
 - 6.2 die Kühlung und Beheizung der Kabine, die Beseitigung von Schnee und Eis vom Flugzeug, das Enteisen des Flugzeugs,
 - 6.3 die Ausstattung der Kabine mit entsprechender Bordausrüstung und deren Lagerung.
- 7. Die Betankungsdienste umfassen:
 - 7.1 die Organisation und Durchführung des Be- und Enttankens einschließlich Lagerung, Qualitäts- und Quantitätskontrolle der Lieferungen,
 - 7.2 das Nachfüllen von Öl und anderen Flüssigkeiten.
- 8. Die Stationswartungsdienste umfassen:
 - 8.1 die routinemäßigen Abläufe vor dem Flug,
 - 8.2 spezielle, vom Nutzer geforderte Tätigkeiten,
 - 8.3 das Vorhalten und die Verwaltung des Wartungsmaterials und der Ersatzteile,
 - 8.4 das Vorhalten einer Abstellposition und/oder einer Halle zur Durchführung der Wartung.
- 9. Die Flugbetriebs- und Besatzungsdienste umfassen:
 - 9.1 die Vorbereitung des Fluges am Abflugflugplatz oder anderenorts,
 - 9.2 die Hilfe während des Fluges, unter anderem bei einer während des Fluges gegebenenfalls erforderlichen Änderung des Flugablaufs,
 - 9.3 die Dienste nach dem Flug,
 - 9.4 allgemeine Hilfsdienste für die Besatzung.
- 10. Die Transportdienste am Boden umfassen:
 - 10.1 die Organisation und Abwicklung der Beförderung von Fluggästen, Besatzung, Gepäck, Fracht und Post zwischen verschiedenen Abfertigungsgebäuden eines Flugplatzes, nicht jedoch Beförderungen zwischen dem Flugzeug und einem anderen Ort auf dem Gelände des gleichen Flugplatzes,
 - 10.2 alle speziellen, vom Nutzer verlangten Beförderungsdienste.
- 11. Die Bordverpflegungsdienste (Catering) umfassen:
 - 11.1 die Verbindungen mit den Lieferanten und der Verwaltung,
 - 11.2 die Lagerung der Nahrungsmittel, der Getränke und des für die Zubereitung erforderlichen Zubehörs,
 - 11.3 die Reinigung des Zubehörs,
 - 11.4 die Vorbereitung und Lieferung der Nahrungsmittel und Getränke sowie des entsprechenden Zubehörs.

Beilage 2

Zentrale Infrastruktur

- Abfertigungsvorfeld, Abfertigungspositionen, Bereitstellungsflächen und Abstellflächen
- Tanklager für Kerosin und Unterflurbetankungsanlage
- Verkehrsleitung und Einrichtungen zum Lotsen der Flugzeuge, Gate- und Standplatzdisposition
- Fluggastbrücken mit integrierter stationärer Bodenstromversorgung (400Hz), Klimaversorgung und Luftversorgung
- Flugzeugtoilettenentleerungsstation
- Vorfeldabfallsammelstellen
- zentrale Flugzeugenteisungsplätze inkl. Tanklager, Tankstelle, Enteisungsabwasserbehandlung
- Disposition
- Fluginformationssystem
- Kommunikationsmedien
 - Bündelfunk
 - Wireless Lan
 - Netzwerkinfrastruktur inkl. Cabelling
- Gepäckabfertigungssystem
- Frachtumschlagsystem (Sendungslager)
- ULD Stacker, Kontainerlager
- Abfertigungsschalter und Gateschalter inkl. Cute, CUSS-Automaten (Common Use Self Service), Web Check-in Kiosks, Self Bag Drop Devices
- Passenger Transport System (PTS) und Bus Services
- Schallschutzanlage

Beilage 3

Die Zahl der zuzulassenden Selbstabfertiger und Dienstleister ist auf dem Flughafen Zürich (ZRH) bei den folgenden Bodenabfertigungsdiensten (gemäss Anhang 4) jeweils festgelegt auf:

	Selbstabfertiger	Drittabfertiger	Spezialisten in Teilbereichen
Gepäckabfertigung	max. 4	max. 4	nein
Vorfelddienste*	max. 4	max. 4	ja
Frachtabfertigung	max. 4	max. 4	ja

* Im Bereich der Privat- und Geschäftsluftfahrt können zusätzliche Berechtigungen erteilt werden.