

**Vertrag**  
**zwischen der Bundesrepublik Deutschland**  
**und der Schweizerischen Eidgenossenschaft**  
**über die Auswirkungen des Betriebs des Flughafens Zürich**  
**auf das Hoheitsgebiet der Bundesrepublik Deutschland**

Die Bundesrepublik Deutschland

und

die Schweizerische Eidgenossenschaft

als Vertragsparteien des Abkommens vom 7. Dezember 1944 über die Internationale Zivilluftfahrt,

unter Beachtung der jeweiligen nationalen Luftverkehrsvorschriften,

in der Absicht, ihre zwischenstaatliche Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Luftverkehrs zu verbessern und eine jahrzehntelange Auseinandersetzung über den An- und Abflug zum Flughafen Zürich zu befrieden,

im Interesse der Entwicklung der internationalen Luftfahrt,

in dem Wunsch, die sichere Durchführung des internationalen Flugbetriebs über die gemeinsamen nationalen Grenzen hinweg im Interesse der Luftraumnutzer und ihrer Fluggäste zu gewährleisten,

in dem Wunsch, Mensch, Natur und Umwelt möglichst umfassend gegen übermäßige Auswirkungen des Luftverkehrs zu schützen,

sind wie folgt übereingekommen

## **Artikel 1**

### **An- und Abflugverkehr zum und vom Flughafen Zürich**

(1) Die Vertragsparteien vereinbaren die Abwicklung des An- und Abflugverkehrs zum und vom Flughafen Zürich über deutschem Hoheitsgebiet nach folgenden Maßgaben:

1. Von Montag bis Freitag in der Zeit von 18:00 bis 06:30 Uhr Ortszeit sowie an Samstagen, Sonntagen und den in der Anlage 1 genannten gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg in der Zeit von 18:00 bis 09:00 Uhr Ortszeit wird kein Anflugverkehr auf die Pisten 14 oder 16 über deutschem Hoheitsgebiet durchgeführt. Ausgenommen sind Flüge, für welche aufgrund von zwingenden äußeren Umständen keine Alternative zu einem Anflug aus Norden besteht. Diese Umstände sind Sicherheitsgründe (Luftnotlagen), ungünstige Wetterbedingungen, Pistensperrungen infolge von Unfällen oder zur Durchführung notwendiger Winterdienste, Flüge des Such- und Rettungsdienstes und Ausfälle von für den Anflug notwendigen Navigationssystemen. Die Schweizerische Eidgenossenschaft unterliegt in solchen Fällen gegenüber der Bundesrepublik Deutschland einer Meldepflicht. Anflugverkehr in den Zeiten von Satz 1 auf eine andere Piste als Piste 14 und Piste 16 ist über deutschem Hoheitsgebiet nicht unterhalb Flugfläche 80 zulässig.
2. Von Montag bis Freitag in der Zeit von 06:30 bis 18:00 Uhr Ortszeit sowie an Samstagen, Sonntagen und den in der Anlage 1 genannten gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg in der Zeit von 09:00 bis 18:00 Uhr Ortszeit kann der Anflugverkehr zu den Pisten 14 oder 16 über deutschem Hoheitsgebiet (Nordanflüge) werden. Die gleichzeitige Nutzung der Pisten 14 und 16 zur Kapazitätssteigerung ist ausgeschlossen.
3. Abflüge haben so zu erfolgen, dass der Einflug in deutsches Hoheitsgebiet nicht unterhalb Flugfläche 120 erfolgt. Von dieser Regelung ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb dieser Höhe liegt.
4. Das Warteverfahren über der Kurskreuzung RILAX wird wie folgt eingerichtet:

Die Mindestwartehöhe wird auf Flugfläche 130 festgelegt. Hiervon ausgenommen sind Flüge, deren geplante Reiseflughöhe aufgrund der Leistungsdaten des jeweiligen Luftfahrzeugs unterhalb dieser Mindestwartehöhe liegt.

In denjenigen Zeiten, in denen Anflüge auf die Pisten 14 und 16 grundsätzlich nicht zulässig sind, darf das Warteverfahren RILAX im Ausnahmefall im Einvernehmen mit der DFS Deutsche Flugsicherung GmbH (DFS) und ab Flugfläche 180 genutzt werden.

5. Nach Sichtflugverkehr verkehrende Propellerflugzeuge mit einem höchstzulässigen Abfluggewicht bis 8.618 Kilogramm sowie Hubschrauber und Flüge, welche nicht flugplanmäßig erfasst werden, sind von den Bestimmungen über den An- und Abflugverkehr ausgenommen.

(2) Die Schweizerische Eidgenossenschaft kann Anflüge auf die Pisten 14 und 16 über schweizerisches Hoheitsgebiet ohne Nutzung des deutschen Luftraums unter Flugfläche 120 unter Anwendung modernster Anflugverfahren sowie unter Einhaltung des technisch maximal möglichen Abstandes zur Staatsgrenze einrichten. Dieser Abstand wird durch die Flugsicherungsorganisationen beider Vertragsparteien, DFS und Skyguide, gemeinsam festgelegt.

(3) Die Verfahren nach den Absätzen 1 und 2 gelten ab dem Zeitpunkt, an dem auf dem Flughafen Zürich durch entsprechende Ausbaumaßnahmen die erforderlichen Flughafeninfrastrukturen zur Verfügung stehen, spätestens jedoch ab dem 1. Januar 2020. Die Schweizerische Eidgenossenschaft sichert zu, dass mit dem Ausbau der Piste 32/14 der Aufsetzpunkt der Piste 14 nicht nach Norden verlegt wird.

(4) Bis zu dem in Absatz 2 Satz 1 bezeichneten Zeitpunkt gilt in der Bundesrepublik Deutschland die Zweihundertzwanzigste Durchführungsverordnung zur Luftverkehrs-Ordnung vom 10. März 2005 (BAnz. 2005 Nr. 53, S. 4021) in der Fassung zum Zeitpunkt der Unterzeichnung dieses Vertrags mit folgender Maßgabe:

Von Montag bis Freitag in der Zeit von 20:00 bis 07:00 Uhr Ortszeit sowie an Samstagen, Sonntagen und den in der Anlage 1 genannten gesetzlichen Feiertagen in Baden-Württemberg in der Zeit von 20:00 bis 09:00 Uhr Ortszeit wird kein Anflugverkehr über deutschem Hoheitsgebiet unterhalb der Flugfläche 100 durchgeführt.

Die Bundesrepublik Deutschland ist befugt, die Verordnung aufgrund technischer und betrieblicher Erfordernisse anzupassen. Die wesentlichen Inhalte der Verordnung im Hinblick auf die Festlegungen in Bezug auf das Warteverfahren RILAX, die festgelegten Flugflächen und An- und Abflugzeiten dürfen jedoch nicht verändert werden.

## **Artikel 2**

### **Gemeinsame Bewirtschaftung des Luftraums**

(1) Der Luftraum im grenzüberschreitenden An- und Abflugbereich des Flughafens Zürich im deutschen und schweizerischen Hoheitsbereich wird zum Zwecke der betrieblichen Umsetzung der Regelungen von Artikel 1 Absatz 1 durch die Flugsicherungsorganisationen beider Vertragsparteien, DFS und Skyguide, gemeinsam geplant und für den deutschen Luftraum einvernehmlich abgestimmt.

(2) Die vertragliche Zusammenarbeit der Flugsicherungsorganisationen wird im Rahmen einer schriftlichen Vereinbarung auf der Grundlage von Artikel 10 Absatz 2 der VO (EG) Nr. 550/2004 vom 10. März 2004 über die Erbringung von Flugsicherungsdiensten im einheitlichen europäischen Luftraum („Flugsicherungsdienste-Verordnung“) (ABl. L 96 vom 31.3.2004, S. 10) in der jeweils geltenden Fassung festgelegt.

(3) Die Flugsicherungsorganisationen beider Vertragsparteien unterrichten die auf der Grundlage von Artikel 4 gebildete Gemeinsame Luftverkehrskommission über jede beabsichtigte Änderung von An- und Abflugverfahren. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission ist berechtigt, Maßnahmen zum Schutz gegen Fluglärm vorzuschlagen. Halten die Flugsicherungsorganisationen die vorgeschlagenen Maßnahmen für nicht geeignet oder nicht durchführbar, so teilen sie dies der Gemeinsamen Luftverkehrskommission unter Angabe der Gründe mit.

## **Artikel 3**

### **Bau- und betriebliche Verfahren**

(1) Die oberste Luftfahrtbehörde der Schweizerischen Eidgenossenschaft wird die oberste Luftfahrtbehörde der Bundesrepublik Deutschland unverzüglich unterrichten, soweit Vorhaben im Zusammenhang mit dem Bau oder dem Betrieb des Flughafens Zürich beschlossen, geändert oder ergänzt werden sollen. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission kann Ausnahmen von dieser Unterrichtungspflicht beschließen.

(2) In allen eidgenössischen Verwaltungsverfahren über die Erteilung, Änderung und/oder

Aufhebung von Konzessionen und sonstigen Bewilligungen, deren Wahrnehmung Auswirkungen auf das deutsche Hoheitsgebiet haben können, wird den möglicherweise betroffenen Landkreisen und Gemeinden sowie den dort niedergelassenen natürlichen und juristischen Personen die gleiche Rechtsstellung und Verfahrensbeteiligung eingeräumt, die nach schweizerischem Recht den entsprechenden schweizerischen Gebietskörperschaften, Einwohnern und Unternehmen zustehen.

(3) In der Bundesrepublik Deutschland ansässige natürliche oder juristische Personen haben die gleichen Rechte im Zusammenhang mit allfälligen Entschädigungen für Fluglärmimmissionen oder mit Ansprüchen auf Schallschutzmaßnahmen oder anderen Sachleistungen infolge der Fluglärmimmissionen, wie sie natürlichen oder juristischen Personen in der Schweizerischen Eidgenossenschaft zustehen, die vergleichbaren Belastungen ausgesetzt sind. Rechtssubjekten in der Bundesrepublik Deutschland darf kein Nachteil daraus entstehen, dass die entsprechenden Regelungen nach schweizerischem Recht erst mit Inkrafttreten dieses Vertrages wirksam werden.

## **Artikel 4**

### **Gemeinsame Luftverkehrskommission**

(1) Die Vertragsparteien bilden eine Gemeinsame Luftverkehrskommission, die in regelmäßigen, mindestens jährlichen Abständen zusammentritt. Auf Antrag einer Vertragspartei wird die Gemeinsame Luftverkehrskommission auch außerordentlich einberufen. Die Gemeinsame Luftverkehrskommission gibt sich eine Geschäftsordnung.

(2) Jede Vertragspartei bestellt fünf Mitglieder, die weitere Stellen hinzuziehen können.

(3) Die Gemeinsame Luftverkehrskommission behandelt jede Frage, die sich aus der Auslegung und der Anwendung dieses Vertrages ergibt. Sie begleitet die Umsetzung und die Einhaltung der Bestimmungen des Vertrages und nimmt insbesondere die ihr nach diesem Vertrag zugewiesenen Aufgaben wahr.

(4) Die Gemeinsame Luftverkehrskommission wird unverzüglich nach dem Inkrafttreten dieses Vertrages gebildet und nimmt hieran anschließend ihre Tätigkeit auf.

## **Artikel 5**

### **Konsultationen**

Zur Erörterung von Änderungen dieses Vertrages kann eine Vertragspartei, nachdem sich die Gemeinsame Luftverkehrskommission nach Artikel 4 damit befasst hat, jederzeit eine Konsultation verlangen. Das gilt auch für Erörterungen über die Auslegung und die Anwendung des Vertrages, wenn nach Ansicht einer Vertragspartei ein Meinungs austausch in der Gemeinsamen Luftverkehrskommission kein zufriedenstellendes Ergebnis erbracht hat. Die Konsultation beginnt binnen 30 Tagen nach Eingang des Verlangens bei der jeweils anderen Vertragspartei.

## **Artikel 6**

### **Suspendierung**

Die Vertragsparteien können die Wirkung dieses Vertrages suspendieren, wenn feststeht, dass die andere Vertragspartei ihre Pflichten nach den Artikeln 1 und 3 in grober Weise verletzt, so dass dadurch eine unmittelbare Gefahr für die öffentliche Sicherheit und Ordnung besteht und wenn angemessene Abhilfemaßnahmen nicht innerhalb von 15 Tagen nach diesbezüglicher Notifizierung erfolgt sind. Die Anordnung und Aufhebung der Suspendierung erfolgen jeweils auf diplomatischem Wege.

## **Artikel 7**

### **Geltungsdauer und Kündigung**

Dieser Vertrag wird auf unbestimmte Zeit geschlossen. Er kann von jeder Vertragspartei auf diplomatischem Wege schriftlich gekündigt werden. In diesem Fall tritt der Vertrag zwölf Monate nach Eingang der Mitteilung bei der anderen Vertragspartei außer Kraft, sofern nicht die Kündigung vor Ablauf dieser Zeit durch Vereinbarung zurückgenommen wird. Eine Kündigung vor dem 31. Dezember 2030 ist ausgeschlossen.

## **Artikel 8**

### **Registrierung**

Die Registrierung dieses Vertrages beim Sekretariat der Vereinten Nationen nach Artikel 102 der Charta der Vereinten Nationen wird nach seinem Inkrafttreten von der Bundesrepublik Deutschland veranlasst. Die andere Vertragspartei<sup>1</sup> wird unter Angabe der VN-Registrierungsnummer von der erfolgten Registrierung unterrichtet, sobald diese vom Sekretariat der Vereinten Nationen bestätigt worden ist.

## **Artikel 9**

### **Ratifikation und Inkrafttreten**

- (1) Dieser Vertrag bedarf der Ratifikation; die Ratifikationsurkunden werden so bald wie möglich in Berlin ausgetauscht.
- (2) Dieser Vertrag tritt am ersten Tag des zweiten Monats nach Austausch der Ratifikationsurkunden in Kraft.

Geschehen zu ... , am ... , in zwei Urschriften in deutscher Sprache.

Für die  
Bundesrepublik Deutschland

Für die  
Schweizerische Eidgenossenschaft

...

...