

Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom

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 ICAO 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 dem vom Bundesamt für Zivilluftfahrt herausgegebenen Pflichtenheft für Flugplatzleiter.

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, welcher 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:
Bodenverkehrsordnung

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 Flughafengebiet:
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 berechnete Mitarbeiter von Polizei und Zoll sowie Angehörige der schweizerischen Armee 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 (Frachtauficht).

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 Terminal 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
NOx Emissionen
aus Luftverkehr und
Abfertigung

Die Flughafen Zürich AG berechnet jährlich, welche NOx 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 NOx 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 NOx in den Bereichen Flugbetrieb und Abfertigung reduzieren.

Ergeben die Berechnungen gemäss Art. 20 dieses Reglements jährliche Emissionen von 2'400t NOx 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

Koordinationsstelle

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 Betriebsreglement

Vorschriften des Flugbetriebs

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

Art. 27

Übrige Vorschriften

Verstöße gegen die übrigen Flughafenvorschriften haben einen schriftlichen Verweis zur Folge. Im Wiederholungsfall oder bei schweren Verstößen wird der Flughafenausweis entzogen.

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 Flughafengebiet

Anhang 4: Bodenabfertigungsdienste

Art. 29

Aufhebung früherer Vorschriften

Dieses Reglement ersetzt das Betriebsreglement vom 31. Mai 2001.

Art. 30

Inkrafttreten

Dieses Reglement tritt nach der Genehmigung durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt in Kraft.

Anhang 1: An- und Abflugverfahren

A. Betriebszeiten

Art. 1

Grundsatz

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

B. Benützungsvorschriften

I. Benützungsvorrang

Art. 2

Grundsatz

Die zugelassenen Verkehrsarten haben in nachstehender Reihenfolge Benützungsvorrang:

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

Art. 3

Ausnahmen

Der Prioritätsordnung unterliegen nicht:

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

II. Generelle Abflugbeschränkung

Art. 4

Kapitel 2
Flugzeuge

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

III. Flugplankoordination

Art. 5

Grundsatz

Sämtliche Flüge unterliegen der Flugplankoordination.

Art. 6

Linien- und
Charterverkehr

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

Art. 7

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

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

Im Bedarfsfall kann die Flughafen Zürich AG eine Flugplanpflicht einführen.

Art. 8

Ausnahmen

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

Art. 9

Bewilligungsver-
fahren

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

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

Art. 10

Änderung und
Annulation
bewilligter Flüge

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

Jede Änderung der Flugplanzeiten bedarf einer erneuten Bewilligung.

C. Verkehrseinschränkungen während der Nachtzeit

Art. 11

Lärmindex für
Abflüge zur
Nachtzeit

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

I. Nachtflugordnung

Art. 12

**Gewerbsmässiger
Verkehr**
Grundsatz

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

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

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

Art. 12^{bis}

Einschränkungen
a. Hubklausel

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

Art. 12^{ter}

Verfahren

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

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

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

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

Art. 13

b. Charterflüge

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

die Vergabe des letzten Slots zeitlich vorverlegen.

Verspätete Starts werden bis 22.30 Uhr ohne besondere Bewilligung zugelassen.

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

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

Art. 16

Veröffentlichung der 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.

Art. 18

Ausnahmen

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

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

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

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

II. Start- und Landepisten

Art. 19

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

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

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

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

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

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

Art. 20

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

Art. 21

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

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

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

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

III. Einhaltung des Sachplans Infrastruktur der Luftfahrt (SIL)

Art. 22

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

Art. 23

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

IV. Lärmbekämpfung

Art. 24

Anflüge

a) Instrumentenanflüge

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

Art. 25

b) Übrige Anflüge

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

Art. 26

Schubumkehr

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

Art. 27

Bordeigene Hilfsaggregate

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

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

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

Art. 28

Abflüge

Rollender Start;
Steiggradient

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

Art. 29

Steigflug mit Strahlflugzeugen

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

Art. 30

Schul- und Kontrollflüge

Für Schul- und Kontrollflüge gelten die Lärmbekämpfungsvorschriften sinngemäss.

Abweichungen sind nur im Rahmen eines vom Bundesamt für

Zivilluftfahrt genehmigten Flugprogramms zulässig.

Art. 31

Standläufe
Grundsatz

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

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

Art. 32

Standläufe auf Vorfeld, Rollwegen und Pisten

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

Zwischen 22.00 und 06.00 Uhr werden keine Bewilligungen erteilt.

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

Art. 33

Standläufe im Wertareal

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

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

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

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

Art. 34

Betriebsvorschriften für Schalldämpferanlagen

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

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. Organisation

I. Vorfeldkontrolle (Apron Control)

Art. 2

Örtlicher Zuständigkeitsbereich Der örtliche Zuständigkeitsbereich der Vorfeldkontrolle (Apron Control) erstreckt sich auf das in der Bodenverkehrskarte für den Flughafen bezeichnete Gebiet.
 Die Bodenverkehrskarte wird im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) veröffentlicht.

Art. 3

Aufgaben Die Vorfeldkontrolle (Apron Control) sorgt im Rahmen dieses Betriebsreglementes für einen sicheren, geordneten und effizienten Luftfahrzeugrollverkehr und gewährleistet den Alarmdienst bei Unfällen und besonderen Vorkommnissen.
 Die Vorfeldkontrolle erfüllt zudem die folgenden Aufgaben:

- a) Gewährleistung eines sicheren und geordneten Luftfahrzeug-, Fahrzeug-, bzw. Schleppverkehrs mit Funkverbindung innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches;
- b) Verhinderung von Kollisionen zwischen Luftfahrzeugen, Luftfahrzeugen und Fahrzeugen, Luftfahrzeugen und anderen Behinderungen oder Hindernissen unter den aktuell herrschenden Bedingungen innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches;
- c) Rechtzeitiges Erteilen der Anlass-, Push back- oder Tow out- und Rollfreigabe unter Berücksichtigung der vorgegebenen Startsequenz und der aktuellen Verkehrssituation;

- d) Koordination und periodische Kontrolle des Rollverkehrs inklusive der Zurückstoss- und Schleppmanöver;
- e) Einsatz und Führung der Leitfahrzeuge der Vorfeldaufsicht;
- f) Berücksichtigung des Einflusses von Jetblast;
- g) Bewirtschaftung der Luftfahrzeugstandplätze aufgrund des gültigen Benutzerkonzeptes;
- h) Anwendung von Ausfall- und Notfallkonzepten;
- i) Prozessorientiertes Erfassen von relevanten und spezifischen Daten mittels Systemen;
- j) Kontrolle der Einflugbewilligungen;
- k) Meldung von erstmaligen Ankünften von Linien- und Charter-Luftfahrzeugen an die Airport Authority;
- l) Alarmierung des Feuerwehr- und Rettungsdienstes;
- m) Koordination des Vorfeldverkehrs mit dem Unterhalts-, Bausicherheits- und Winterdienst;
- n) Mitverantwortung für die Steuerung des ganzheitlichen Flughafensystems.

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

II. Vorfeldaufsicht (Apron Service)

Art. 4

Aufgaben

Der Vorfeldaufsicht obliegt:

- a) die Führung von Luftfahrzeugen in besonderen Situationen auf Anordnung und nach den Weisungen der Vorfeldkontrolle (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 Rollverkehr

I. Allgemeine Regeln

Art. 6

Druckluft und Energieversorgung von Luftfahrzeugen

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

Die bordeigenen Hilfsaggregate von Luftfahrzeugen dürfen nur in Betrieb gesetzt werden,

1. zum Zwecke des Anlassens der Triebwerke und zwar frühestens zehn Minuten vor der planmässigen Abflugzeit;
2. wenn notwendige Unterhaltsarbeiten am Luftfahrzeug es unumgänglich machen. In diesem Fall muss die Betriebsdauer so kurz wie möglich gehalten werden;
3. wenn die stationären oder mobilen Anlagen des Flughafens funktionsuntüchtig oder für bestimmte Flugzeugtypen untauglich sind;
4. solange keine entsprechenden Anlagen des Flughafens verfügbar sind.

In den Fällen von Abs. 2 Ziffer 2 bis 4 dürfen die bordeigenen Hilfsaggregate frühestens 60 Minuten vor der planmässigen Abflugzeit in Betrieb gesetzt werden; nach der Ankunft darf die Betriebsdauer 20 Minuten nicht überschreiten.

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

Art. 7

Freigaben

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

Die Vorfeldkontrolle erteilt nur Freigaben und Anordnungen, die innerhalb des eigenen Zuständigkeitsbereiches wirksam werden.

Die Freigaben und Anordnungen der Vorfeldkontrolle 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. 8

Luftfahrzeuge ohne Funkverbindung und Traktoren

Luftfahrzeuge oder Traktoren ohne Funkverbindung dürfen nur unter Führung durch die Vorfeldaufsicht nach den Anweisungen der Vorfeldkontrolle (Apron Control) bewegt werden.

Luftfahrzeuge und Traktoren ohne Funkverbindung werden durch ein Leitfahrzeug gemäss den Anweisungen der Vorfeldkontrolle geführt.

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

Art. 9

- Warnlichter
- Die Zusammenstosswarnlichter des Luftfahrzeugs müssen eingeschaltet sein,
1. bevor die Triebwerke angelassen werden und solange sie in Betrieb sind;
 2. bevor das Flugzeug mit fremder oder eigener Kraft bewegt wird und solange es sich auf den Vorfeldern oder Rollwegen befindet.

Art. 10

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

Art. 11

- Rückwärtsrollen
- Luftfahrzeuge dürfen mit eigener Kraft nur auf Anordnung der Vorfeldkontrolle (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. 13

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

Art. 14

- Funkfrequenzwechsel
- Von der Vorfeldkontrolle (Apron Control) angeordnete Funkfrequenzwechsel müssen unverzüglich vorgenommen werden.

Art. 15

| | |
|--------------------|--|
| Verantwortlichkeit | <p>Bewegt sich ein Luftfahrzeug mit eigener Kraft, ist für seine sichere Führung der Kommandant verantwortlich.</p> <p>Wird dieser Vorgang durch einen Marshaller überwacht, tragen Kommandant und Marshaller gemeinsam die Verantwortung.</p> <p>Wird ein Luftfahrzeug geschleppt oder gestossen, ist für das sichere Schlepp- oder Zurückstossmanöver der Traktorfahrer verantwortlich.</p> <p>Erfolgt das Schlepp-, Verstell- oder Zurückstossmanöver unter Überwachung eines Marshallers sind Traktorfahrer und Marshaller gemeinsam verantwortlich.</p> |
|--------------------|--|

II. Regeln für ankommende Luftfahrzeuge

Art. 16

| | |
|--------------------------------------|---|
| Rollfreigabe und Standplatzzuteilung | <p>Ankommende Luftfahrzeuge nehmen nach Anweisung der Platzverkehrsleitstelle mit der Vorfeldkontrolle (Apron Control) Verbindung auf zwecks Erhalt der Rollfreigabe und Standplatzzuteilung.</p> |
|--------------------------------------|---|

Art. 17

| | |
|-----------------------|--|
| Rollen zum Standplatz | <p>Ankommende Luftfahrzeuge rollen gemäss den erteilten Freigaben der Vorfeldkontrolle selbständig auf den ihnen zugeteilten Standplatz.</p> <p>Auf dem Wertgelände und den GA-Sektoren erfolgt die Einweisung in der Regel durch die Vorfeldaufsicht.</p> |
|-----------------------|--|

Art. 18

| | |
|-------------------------------|--|
| Einrollen auf Dockstandplätze | <p>Das Einrollen auf einen Dockstandplatz richtet sich nach den von der Flughafen Zürich AG festgelegten und im Luftfahrthandbuch der Schweiz veröffentlichten Verfahren.</p> <p>Stellt die Luftfahrzeugbesatzung fest, dass das Einrollen auf den zugewiesenen Standplatz nicht möglich ist, muss sie das Luftfahrzeug anhalten und die Vorfeldkontrolle unverzüglich darüber informieren.</p> <p>Steht das Dockleitsystem nicht zur Verfügung, darf nur unter Führung der Vorfeldaufsicht eingerollt werden.</p> |
|-------------------------------|--|

III. Regeln für abfliegende Luftfahrzeuge

Art. 19

| | |
|----------------------------|---|
| Flüge nach Sichtflugregeln | <p>Die Verbindungsaufnahme mit der Vorfeldkontrolle erfolgt gemäss dem im schweizerischen Luftfahrthandbuch (AIP) publizierten Verfahren.</p> <p>Luftfahrzeuge, welche nach Sichtflugregeln verkehren, nehmen</p> |
|----------------------------|---|

direkt mit der Vorfeldkontrolle Kontakt auf.

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

Art. 20

Übrige Flüge

Die Verbindungsaufnahme mit der Vorfeldkontrolle 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. 22

Leitfahrzeuge

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

Art. 23

**Anweisungen an
Traktorfahrer:**
Bei Luftfahrzeugen
im Einsatz

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

Die Anweisung an den Traktorfahrer umfasst die Zurückstoss-Route 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. 25

Luftfahrzeuglichter

An geschleppten Luftfahrzeugen müssen unter schlechten Sichtverhältnissen und bei Dunkelheit die Navigations- und die Zusammenstosswarnlichter eingeschaltet werden.

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

D. Abstellordnung

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. 27

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 Vorfeldkontrolle (Apron Control) zugeteilt.

Art. 28

Dauerstationierung
von Privatluftfahr-
zeugen

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

E. Unterhaltsarbeiten und Kontrollen an Flugzeugen auf dem Vorfeld

Art. 29

Allgemein

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

Art. 30

Laufenlassen der
Triebwerke

An Luftfahrzeugen, die nicht wegrollen, dürfen die Triebwerke nur mit Bewilligung der Vorfeldkontrolle (Apron Control) oder der Airport Authority laufen gelassen werden.

Solche Triebwerkläufe dürfen die Leerlaufdrehzahl nicht überschreiten und höchstens fünf Minuten dauern.

Art. 31

Standläufe

Auf Standläufe sind die Lärmbekämpfungsvorschriften gemäss Art. 31 bis 33 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 Zollausbereich 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 sonstwie 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 Luftfahrzeugbesatzungs-

mitgliedern, 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 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 Flughafenausweis beim Zutritt dem Kontrollpersonal unaufgefordert vorgezeigt werden.

Art. 10

Tragpflicht

Innerhalb des nichtöffentlichen Flughafengebiets muss der Flughafenausweis 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 Flughafenausweis im besonderen

Art. 12

Begriff und Arten

Der Flughafenausweis 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 Flughafenausweisen. Es besteht kein Anspruch auf Ausstellung eines Flughafenausweises.

Art. 13

Ausstellung

a. Generelle Voraussetzungen

Flughafenausweise 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.

Flughafenausweise 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 im Sinne von Art. 27 Betriebsreglement oder wenn eine Person nicht mehr vertrauenswürdig erscheint, kann die Flughafen Zürich AG den Flughafenausweis entziehen.

Art. 19

Verlust

Wer den Flughafenausweis verliert oder wem er sonstwie abhanden kommt, 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 nicht-öffentlichen 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. 1 Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieses Erlasses gilt:

1. Leitungsorgan ist der Flugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und den dazugehörenden Erlassen;
2. Nutzer ist jede natürliche oder juristische Person, die Fluggäste, Post und oder Fracht auf dem Luftwege von oder zum Flughafen Zürich befördert;
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 zweifacher Ausführung geschaffen werden können. Zu den zentralen Infrastruktureinrichtungen zählen die in Beilage 2 aufgeführten Einrichtungen.

Art. 2 Bodenabfertigungsdienste

1. Die Nutzer eines Flughafens dürfen
 - a) die Bodenabfertigungsdienste unter bestimmten Voraussetzungen entweder selbst durchführen oder
 - b) durch einen berechtigten Dienstleister ihrer Wahl durchführen lassen.
2. 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.
3. Das Leitungsorgan kann den Dienstleister die Erbringung von einem oder mehreren der in Beilage 1 aufgeführten Bodenabfertigungsdienste bewilligen.

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

Art. 3 Beschränkungen

1. Bei der Gepäckabfertigung, den Vorfelddiensten, den Betankungsdiensten 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.
2. Die Erbringung der in Ziffer 1 genannten Bodenabfertigungsdiensten muss durch mindestens einen Dienstleister erfolgen, der weder durch das Leitungsorgan noch durch einen Nutzer, der mehr als 25% der auf dem Flughafen Zürich registrierten Fluggäste oder Fracht befördert, noch durch eine Stelle beherrscht wird, die das Leitungsorgan des Flughafens Zürich oder einen solchen Nutzer unmittelbar oder mittelbar kontrolliert oder ihrerseits von einem der beiden kontrolliert wird.
3. Bei Beschränkungen der Selbstabfertigung gemäss Art. 3 Ziff. 1, Art. 4 Ziff. 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. 4 Ausnahmen

1. Das Leitungsorgan 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 Ziffer 1 genannten Bodenabfertigungsdiensten einem einzigen Dienstleister vorbehalten oder die Selbstabfertigung untersagen.
2. Für andere als in Art. 3 Ziffer 1 genannte Bodenabfertigungsdienste kann bei Vorliegen der in Ziffer 1 genannten Gründe das Leitungsorgan die Zahl der Dienstleister und Selbstabfertiger bis zu zwei beschränken.
3. Die Reduktion auf einen Dienstleister gemäss Ziffer 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.
4. Die Ausnahmen und Verlängerungen gemäss Ziffer 3 werden vom BAZL bei der Europäischen Kommission spätestens drei Monate vor dem Inkrafttreten beantragt. Das Leitungsorgan ist verpflichtet, dem BAZL die für die Beschränkungen und deren Verlängerungen erforderlichen Unterlagen und Begründungen rechtzeitig zu übermitteln.

Art. 5
Trennung der Tätigkeitsbereiche

1. Anbieter von Bodenabfertigungsdiensten müssen ihre übrige Geschäftstätigkeit von der Erbringung von Bodenabfertigungstätigkeiten unter Beachtung handelsrechtlicher Grundsätze buchmässig trennen.
2. Das Leitungsorgan des Flughafens Zürich hat nachzuweisen, dass zwischen seinen Tätigkeiten, die es als Flughafenleitung ausübt und seinen allfälligen Tätigkeiten als Erbringer von Bodenabfertigungsdiensten, keine Finanzflüsse stattfinden.
3. Die buchmässige Trennung ist am Ende eines jeden Geschäftsjahres von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu prüfen. Der Wirtschaftsprüfer hat dem BAZL einen Prüfungsbericht vorzulegen.
4. Das Leitungsorgan hat dem BAZL jeweils zu Beginn des Geschäftsjahres einen unabhängigen Wirtschaftsprüfer zu bezeichnen. Das BAZL entscheidet sodann über dessen Einsetzung.

Art. 6
Nutzerausschuss

1. Die Nutzer eines Flughafens 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.
2. Der Nutzerausschuss gibt sich eine Geschäftsordnung.
3. Die konstituierende Sitzung des Nutzerausschusses findet unter dem Vorsitz des Flugplatzleiters statt.
4. Das BAZL und das Leitungsorgan haben das Recht an den Sitzungen des Nutzerausschusses als Beobachter teilzunehmen. Sie sind jeweils zu den Sitzungen einzuladen.

Art. 7
Zentrale Infrastruktureinrichtungen

1. Die Errichtung und der Betrieb der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind dem Leitungsorgan des Flughafens Zürich vorbehalten.
2. Das Leitungsorgan kann einem Dritten die Bewilligung zum Betrieb einer solchen Anlage erteilen, wenn und solange die Betriebssicherheit des Flughafens Zürich gewährleistet ist. Das Leitungsorgan des Flughafens Zürich kann die Bewilligung entziehen, wenn es die Umstände erfordern.
3. Das BAZL kann auf Antrag des Leitungsorgans und nach Anhörung des Nutzerausschusses weitere Infrastruktureinrichtungen zu zentralen Infrastruktureinrichtungen erklären, wenn es die auf dem Flughafen Zürich bestehenden Platz- und Kapazitätsverhältnisse sowie der sichere und wirtschaftliche Flugbetrieb es erfordern.
4. Die Dienstleister und Selbstabfertiger sind verpflichtet, die zentralen Infrastruktureinrichtungen zu nutzen.
5. Die Eigentümer der zentralen Infrastruktureinrichtungen sind verpflichtet, Dienstleistern und Selbstabfertigern den Zugang zu gewähren.

6. Für die Nutzung der zentralen Infrastruktureinrichtungen erhebt das Leitungsorgan des Flughafens Zürich oder der Betreiber ein Entgelt. Die Höhe des Entgelts wird nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien in den Abfertigungsberechtigungen festgelegt.
7. Beilage 2 bezeichnet die zentralen Infrastruktureinrichtungen.

Art. 8 Zugang zu den Flughafeneinrichtungen

1. Das Leitungsorgan gewährt den Dienstleistern und Selbstabfertigern Zugang zu den Flughafeneinrichtungen, soweit dieser Zugang für die Ausübung ihrer Tätigkeiten erforderlich ist.
2. Das Leitungsorgan ist berechtigt, den Zugang an Bedingungen zu knüpfen. Die Bedingungen müssen sachgerecht, objektiv, transparent und nichtdiskriminierend sein.
3. Das Leitungsorgan erhebt für den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen ein Entgelt. Die Höhe des Entgelts wird nach sachgerechten, objektiven, transparenten und nichtdiskriminierenden Kriterien in den Abfertigungsberechtigungen festgelegt.

Art. 9 Auswahlverfahren

1. In den Fällen der Beschränkungen gemäss Art. 3 Ziff. 1 und Art. 4 Ziff. 1 und 2 schreibt das Leitungsorgan des Flughafens Zürich die Vergabe von Bodenabfertigungsdiensten im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft und im schweizerischen Handelsamtsblatt öffentlich aus.
2. Die Erbringung von Bodenabfertigungsdiensten ist von der Erfüllung eines Pflichtenheftes und/oder technischer Spezifikationen abhängig. Das Leitungsorgan des Flughafens Zürich legt nach Anhörung des Nutzerausschusses die Anforderungen fest.
3. Die Auswahl der Dienstleister erfolgt nach Anhörung des Nutzerausschusses durch das Leitungsorgan des Flughafens Zürich, wenn und solange das Leitungsorgan des Flughafens Zürich 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 des Leitungsorgans des Flughafens Zürich.
4. Wird die Anzahl der Dienstleister gemäss Art. 3 Ziff. 1 und Art. 4 Ziff. 1 und 2 beschränkt, kann das Leitungsorgan selbst Bodenabfertigungsdienste erbringen, ohne sich dem Auswahlverfahren nach den Ziffern 1 bis 3 unterziehen zu müssen. Das Leitungsorgan 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
5. Die Dienstleister und die Selbstabfertiger werden für die Dauer von 7 Jahren ausgewählt.

6. Stellt ein Dienstleister oder ein Selbstabfertiger seine Bodenabfertigungstätigkeiten vor Ablauf der 7 Jahre ein oder wird seine Zulassung durch die Zulassungsbehörde suspendiert bzw. entzogen, wird er nach dem in Art. 9 geregelten Verfahren durch einen anderen ersetzt. Für die Übergangszeit kann das Leitungsorgan zur Aufrechterhaltung des Betriebes entsprechende Massnahmen anordnen.
7. Das Leitungsorgan unterrichtet das BAZL und den Nutzerausschuss über das Ergebnis des Auswahlverfahrens.

Art. 10 Vorbehalt der Zulassung

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr und Kommunikation (UVEK) beschliesst, für welche Dienste eine Zulassung erforderlich ist und unter welchen Auflagen und Bedingungen sie erteilt wird. Es bezeichnet auch die Zulassungsbehörde.

Art. 11 Abfertigungsberechtigungen

1. Rechte und Pflichten der berechtigten Dienstleister und Selbstabfertiger werden in einem Vertrag mit dem Leitungsorgan (Abfertigungsberechtigung) geregelt.
2. Der Vertrag regelt auch den Zugang zu den Flughafeneinrichtungen sowie die Höhe des zu entrichtenden Entgeltes, welches auch umsatzabhängig sein kann.
3. Verweigert oder widerruft die Zulassungsbehörde die Zulassung gemäss Art. 10, fällt der Vertrag entschädigungslos dahin.
4. Wird der Betriebsablauf und/oder die Betriebssicherheit durch einen Dienstleister oder Selbstabfertiger bzw. durch ein ihm anrechenbares Verhalten gefährdet oder gestört, kann das Leitungsorgan des Flughafens Zürich sofort die notwendigen Massnahmen treffen. Davon unberührt bleibt das Recht des Leitungsorgans zur fristlosen Kündigung des Vertrages.

Art. 12 Rechtsbehelf

Entscheidungen des Leitungsorgans gemäss Art. 3, 4, 8 und 9 können dem BAZL vorgelegt werden, welches eine anfechtbare Verfügung erlässt.

- 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 Abflug¹
 - 5.2 die Unterstützung beim Parken des Flugzeugs und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel¹,
 - 5.3 die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Dienstleister, der die vorfelddseitigen Dienste erbringt¹
 - 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,

¹ Sofern diese Dienste nicht vom Flugverkehrskontrolldienst erbracht werden

- 5.5 die Unterstützung beim Anlassen der Triebwerke und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel,
- 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 Infrastruktureinrichtungen

- 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

Beilage 3:

Beschränkungen der Anzahl der Selbstabfertiger und Dienstleister

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 | mind. 2 max. 5 | mind. 2 max. 5 | nein |
| Vorfelddienste* | mind. 2 max. 5 | mind. 2 max. 5 | ja |
| Frachtabfertigung | mind. 2 max. 5 | mind. 3 max. 5 | ja |

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