

An aerial photograph of Zurich Airport, showing the runways, taxiways, and terminal building. The airport is surrounded by green fields and forests, with a city visible in the background. In the far distance, a range of snow-capped mountains is visible under a clear blue sky.

Betriebsreglementsänderung BR2014/2017

Stefan Tschudin, Chief Operation Officer

Felix Keller, Leiter Lärm & Verfahren

Martina Wagner-Jornot, Senior Counsel Verfahrenskoordination

Januar 2026

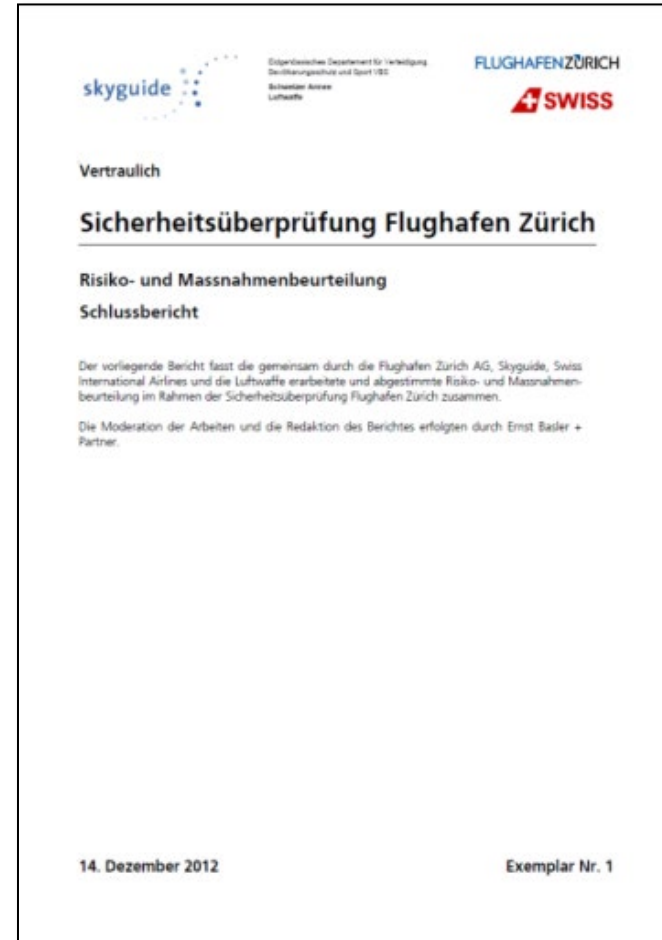
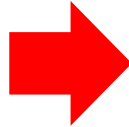
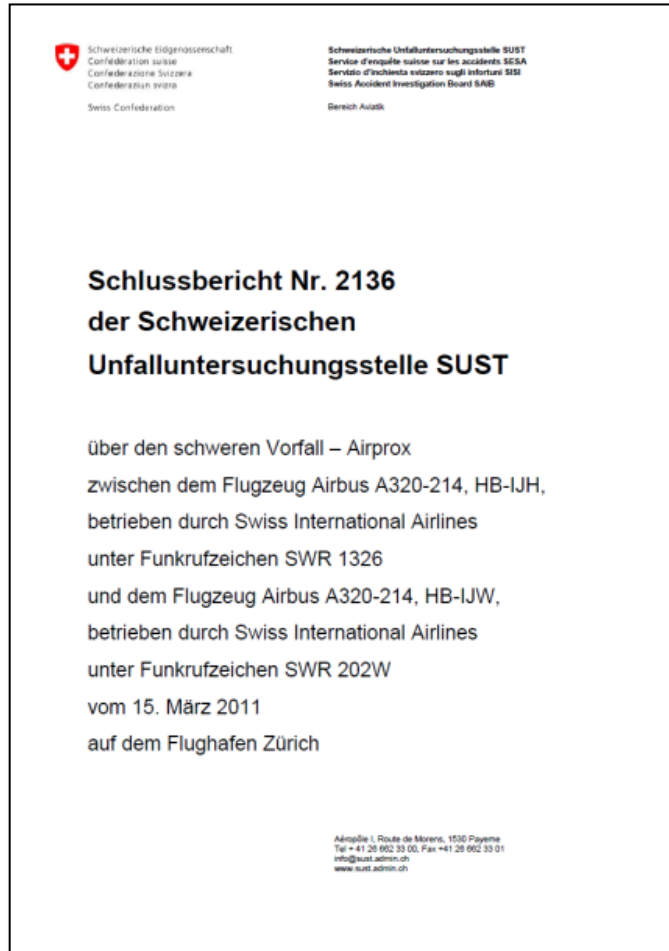
Flughafen Zürich

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. SIL-Objektblatt, Anpassung 2025
3. BR2014/2017



Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich



30 Massnahmen

- Mögliches wurde umgesetzt
- Wesentliche Massnahmen sind Teil des BR2014/2017

BR2014 und 2017: öffentliche Auflagen

BR2014 20.10.2014 – 18.11.2014

BR2014_{TG} 15.06.2017 – 14.07.2017

BR2017 Tag 03.09.2018 – 02.10.2018

BR2017 inkl. Nacht 09.09.2019 – 08.10.2019

BR2014/2017 19.01.2026 – 17.02.2026



Die Medienstelle
Postfach, 9023 St. Gallen

Medienmitteilung

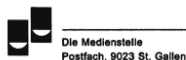
**zum Urteil in den vereinigten Verfahren A-3484/2018 ff. vom
7. September 2021**

Flughafen Zürich: Nachtverkehr muss überarbeitet werden

**Das Bundesverwaltungsgericht heisst Beschwerden gegen die
Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 des Flughafens Zürich
weitgehend gut. Die Lärmauswirkungen der Abend- und Nachtstunden
wurden nicht korrekt abgebildet und müssen neu festgesetzt werden.**

BR-Verfahren: Rückweisung BR2014TG, Sistierung BR2017

Bundesverwaltungsgericht
Tribunal administratif fédéral
Tribunale amministrativo federale
Tribunal amministrativ federal



Die Medienstelle
Postfach, 9023 St. Gallen

St. Gallen, 15. September 2021 **Sperrfrist: 17. September 2021, 12.00 Uhr**

Medienmitteilung

zum Urteil in den vereinigten Verfahren A-3484/2018 ff. vom
7. September 2021

Flughafen Zürich: Nachtverkehr muss überarbeitet werden

Das Bundesverwaltungsgericht heisst Beschwerden gegen die Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 des Flughafens Zürich weitgehend gut. Die Lärmauswirkungen der Abend- und Nachtstunden wurden nicht korrekt abgebildet und müssen neu festgesetzt werden.

Der Flughafen Zürich wurde aufgrund eines sicherheitsrelevanten Vorfalles am 15. März 2011 mit zwei gleichzeitig startenden Flugzeugen einer Sicherheitsprüfung unterzogen, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) in Auftrag gegeben wurde. Mehrere daraus resultierenden Massnahmen zur Reduktion der Komplexität bei An- und Abflügen flossen ins Betriebsreglement 2014 ein. Hauptgegenstand des Betriebsreglements 2014 bildet das sehr komplexe Ostanflugkonzept, das in den lärmsensiblen Abend- und Nachtstunden Anwendung findet. Darin werden die Landungen von Osten und Starts Richtung Norden geregelt, mit einer Entflechtung der sich bisher kreuzenden An- und Abflugrouten. Dieselben Abflugrouten werden auch im Südanflugkonzept angewendet. Deutschland hat jedoch bis anhin den Staatsvertrag mit der Schweiz, der den Überflug über deutsches Staatsgebiet in den Abend- und Nachtstunden sowie am frühen Morgen regelt, nicht ratifiziert. Der Flughafen Zürich sah sich deshalb veranlasst, im Mai 2017 ein Gesuch um Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 zu stellen. Damit sollen in einem ersten Schritt die Massnahmen des Ostanflugkonzepts umgesetzt werden, die nicht von der Zustimmung Deutschlands abhängen.

Gesuch des Flughafens

Ein wichtiges Sicherheitselement des Gesuchs bildet die Senkung der Mindestflughöhe bei Starts ab der Piste 32 für schwere, viermotorige Langstreckenflugzeuge. Weil diese Flugzeuge eine langsame Steigleistung haben, soll die Mindestflughöhe von 3'500 auf 2'500 Fuss über Meer (ft ü. M.) reduziert werden. Aktuell dürfen die viermotorigen Langstreckenflugzeuge in den Abend- und Nachtstunden ausschliesslich ab Piste 34 starten, für welche bereits eine abgesenkte Mindestflughöhe von 2'500 ft ü. M. gilt. Hierbei müssen sie die Piste 28 zweimal kreuzen – beim Hinrollen vom Dock E sowie beim Startmanöver.

Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für
Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK
Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL

3003 Bern, 7. Dezember 2021

Flughafen Zürich

Änderungen des Betriebsreglements: Betriebsreglement 2017
Sistierung des Genehmigungsverfahrens

Verfügung

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) stellt fest und zieht in Erwägung:

- Am 10. Oktober 2017 reichte die Flughafen Zürich AG (FZAG) dem BAZL verschiedene Änderungen des Betriebsreglements zur Genehmigung ein, die als Betriebsreglement (BR) 2017 bezeichnet sind. Grundlage dafür bildet das Objektblatt Flughafen Zürich im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt vom 23. August 2017 (sog. SIL 2). Die Änderungen beinhalten im Wesentlichen folgende Elemente:
 - Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28;
 - Anpassung der Startrouten ab Piste 16;
 - neues Bisenkonzept mit Start ab Piste 16 geradeaus;
 - Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten.

Aufgrund einer Vorprüfung durch das BAZL nahm die FZAG einige Ergänzungen an den Gesuchsunterlagen vor, die sie am 23. März 2018 dem BAZL einreichte. Im zugehörigen Umweltverträglichkeits- (UVB) und Fluglärmbericht weist die FZAG die durch das BR 2017 bewirkten Veränderungen der Fluglärmbelastung am Tag (06–22 Uhr) nach. Die FZAG beantragte, zusammen mit der Genehmigung des BR 2017 die im Fluglärmbericht ausgewiesenen Lärmbelastungskurven für den Tag als zulässige Lärmimmissionen nach Art. 37a der Lärmschutzverordnung (LSV) festzulegen.

Mit Verfügung vom 23. Juli 2018 schloss das BAZL die Beurteilung des Nachweises der Lärmbelastung für das Betriebsjahr 2016 ab, den die FZAG am 30. September 2017 eingereicht hatte. In Ziffer 4 des Verfügungsdispositivs wies das BAZL die FZAG an, dem BAZL bis Ende August 2018 die erforderlichen Unterlagen einzureichen, damit das Verfahren zur Festlegung der zulässigen Lärmimmissionen für die Nachtstunden nach Art. 37a LSV, den Bestimmungen des Luftfahrtgesetzes (LFG) und der Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) eingeleitet werden könne. Unter Datum vom 15. August 2018 reichte die FZAG die dazu notwendigen Unterlagen beim BAZL ein. Diese weisen die Fluglärmbelastung in der ersten und zweiten Nachtstunde (22–24 Uhr) für die Immissionsgrenz- und die Alarmwerte aus.

Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
- 2. SIL-Objektblatt, Anpassung 2025**
3. BR2014/2017
4. Nächste Schritte





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation
UVEK

Medienmitteilung | Veröffentlicht am 19. September 2025

Flughafen Zürich: Bundesrat genehmigt Anpassung des SIL-Objektblatts

Bern, 19.09.2025 — Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 19. September 2025 die Anpassung des SIL-Objektblatts des Flughafens Zürich genehmigt. Sie ist das Ergebnis einer vertieften Prüfung der Lärmsituation in der Nacht und beinhaltet Massnahmen, um den Fluglärm in der Nacht zu vermindern.

BR2014/2017: Wiederaufnahme und Verfahrensvereinigung

Verfügung BAZL vom 6. Januar 2026

FLUGHAFEN ZÜRICH

Gesuch Betriebsreglementsänderung 2014

- Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich
- Aktualisierung des Reglementstextes
- Anpassungen aufgrund des Staatsvertrags (Eventualantrag)

Zürich-Flughafen, 25. Oktober 2013



FLUGHAFEN ZÜRICH

Betriebsreglementsänderung 2014, Teilgenehmigung

Zürich-Flughafen, 31. Mai 2017



FLUGHAFEN ZÜRICH

Gesuch Betriebsreglementsänderung 2017

Zürich-Flughafen, 10. Oktober 2017 mit Ergänzung vom 23. März 2018



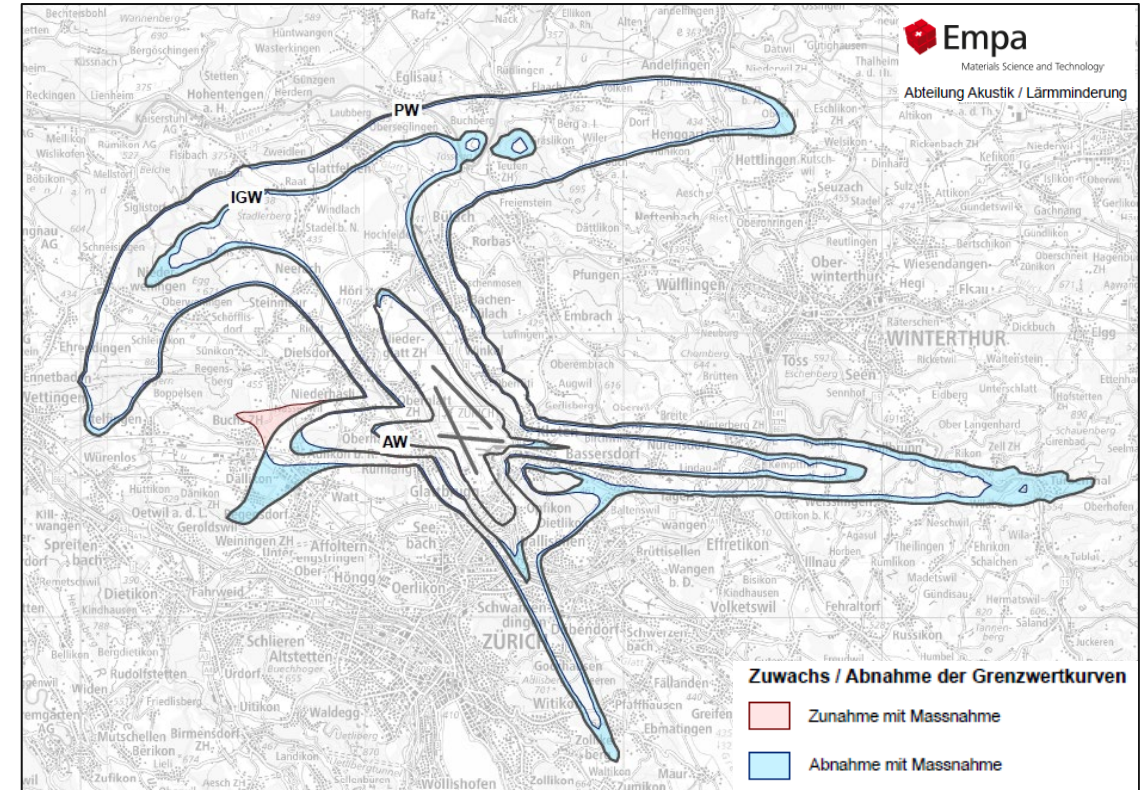
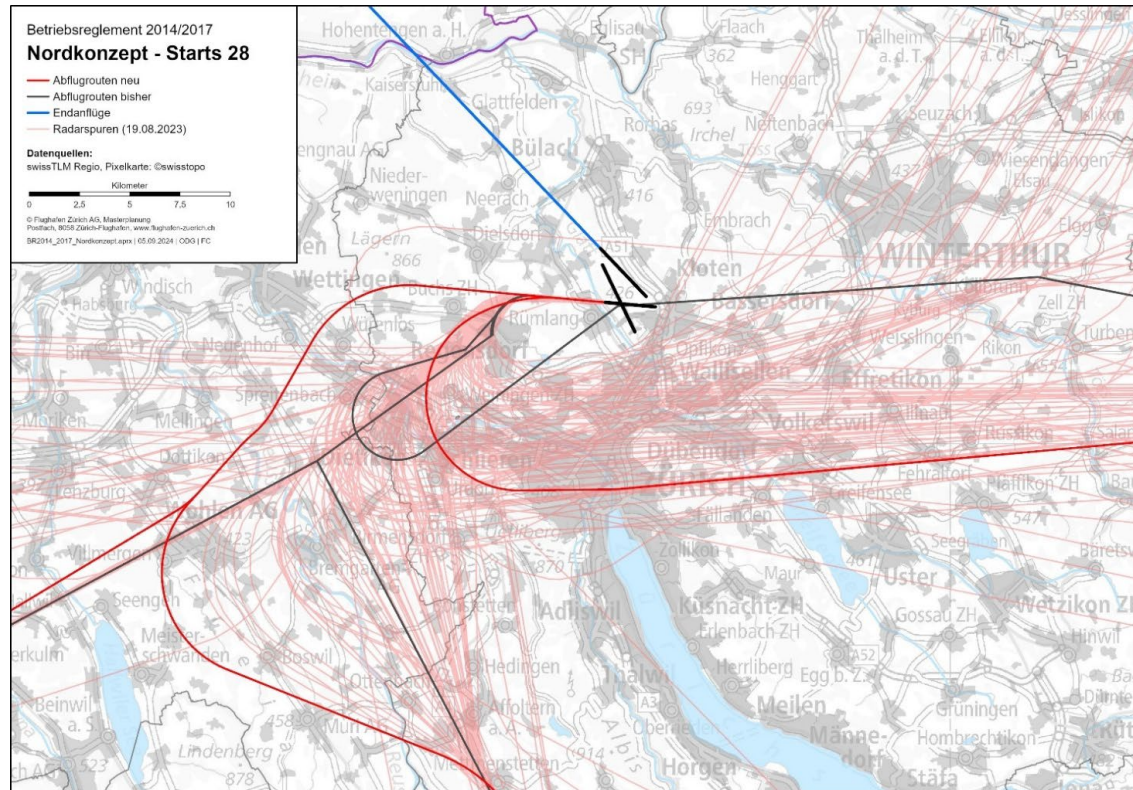
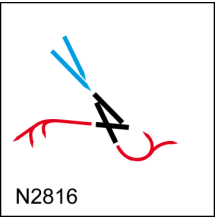
Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. SIL-Objektblatt, Anpassung 2025
3. BR2014/2017
 - 3.1 Änderung Flugrouten**
 - 3.2 Flexibilisierung Pistennutzungen
 - 3.3 Auswirkungen auf den Lärm

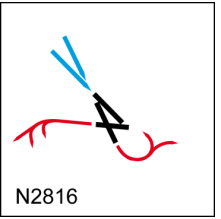


Start 28: Entflechtung Abflugrouten

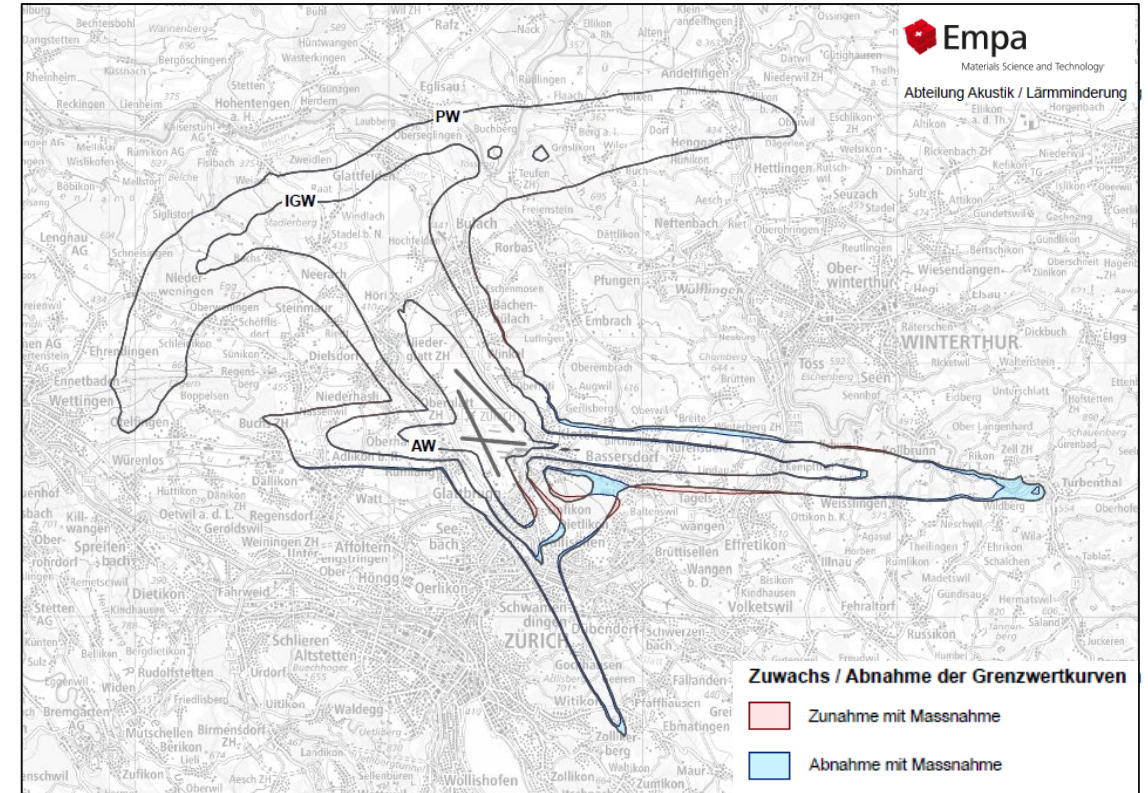
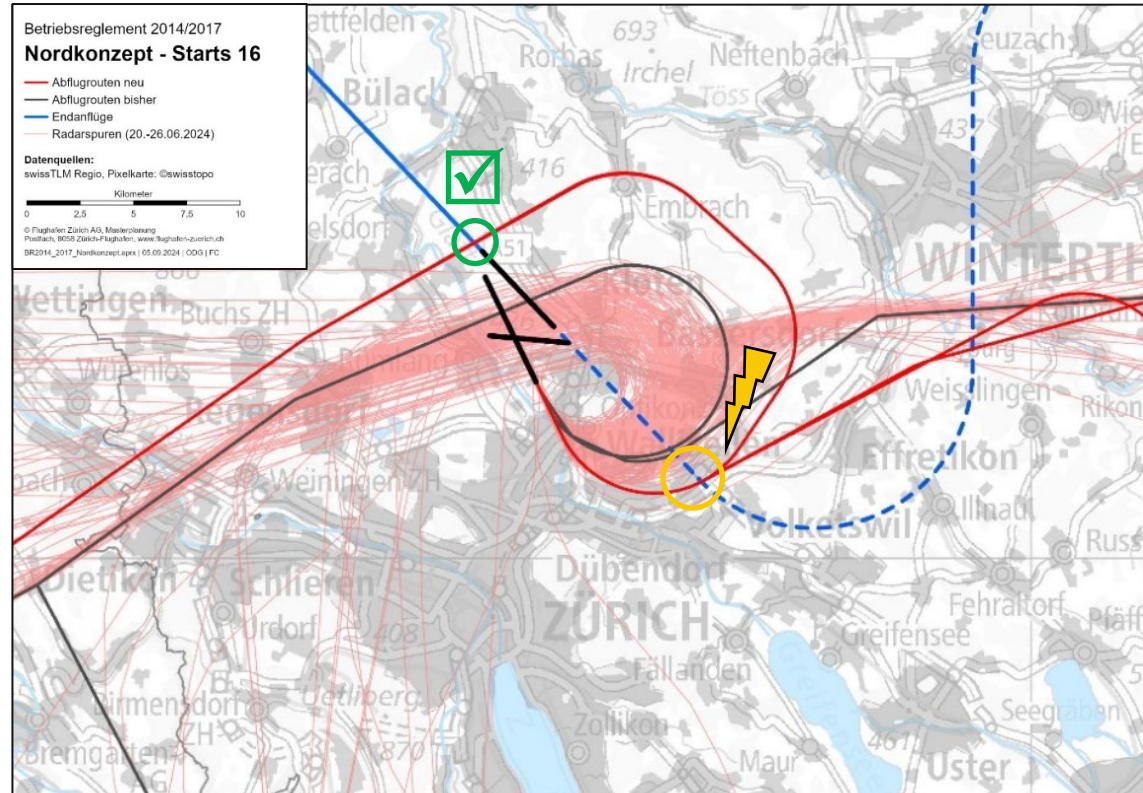
Ziel: Startabstände verringern und damit die Pünktlichkeit verbessern



Start 16: Langgezogene Linkskurve



Ziel: Eliminierung Kreuzungspunkt (Safetymarge) und Senkung Abhängigkeit Landungen & Starts

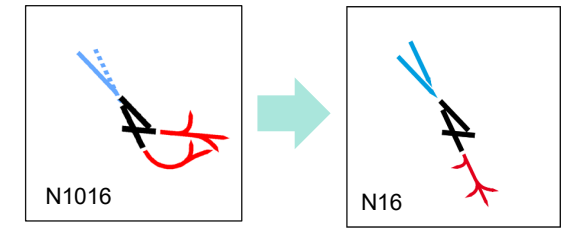
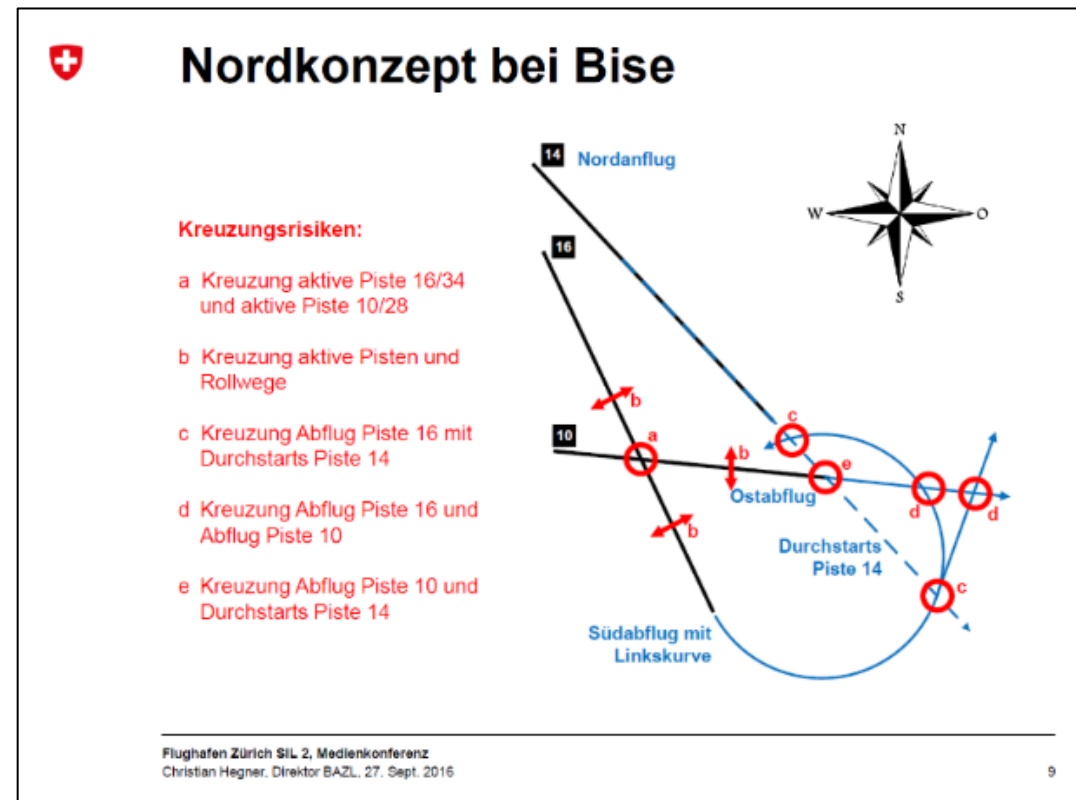


Start 16 geradeaus bzw. mit Rechtskurve bei Bise

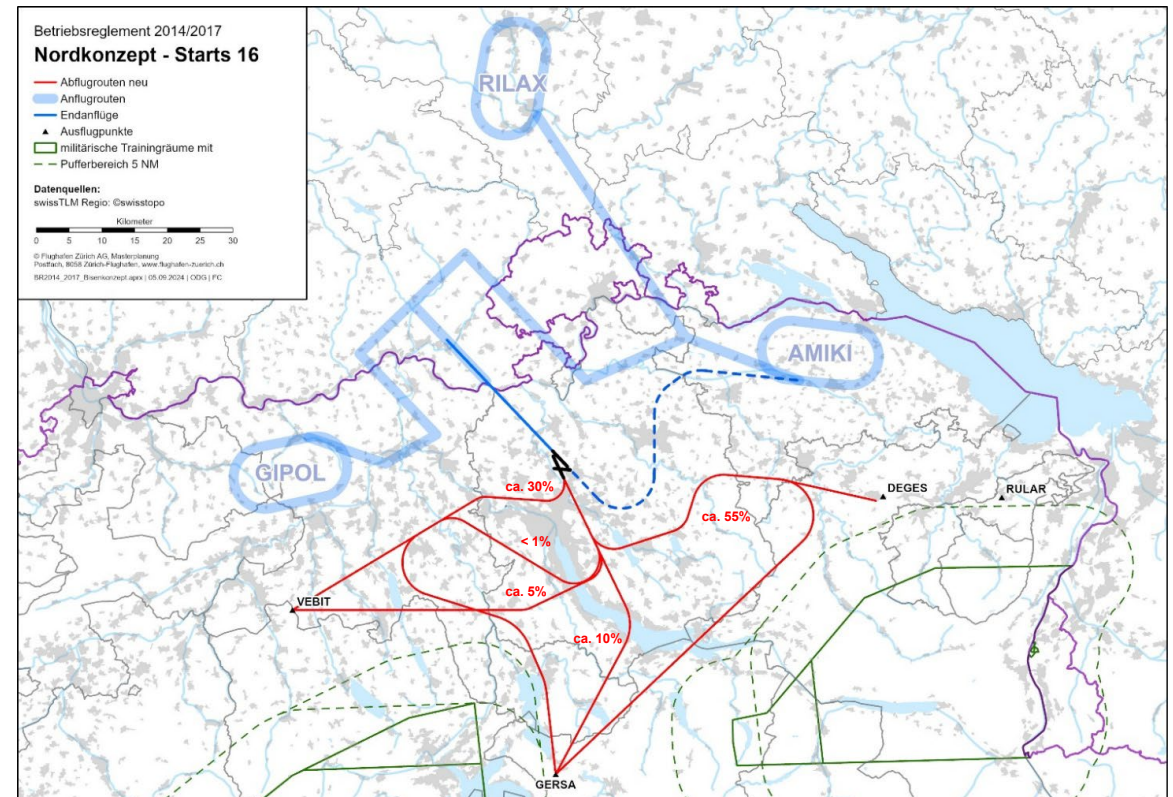
Ziel: Beseitigung der Kreuzungspunkte am Boden und in der Luft

Bise: ca. 5% der Betriebszeit (Tag)

Flugrouten heute



Gesuch BR2014/2017

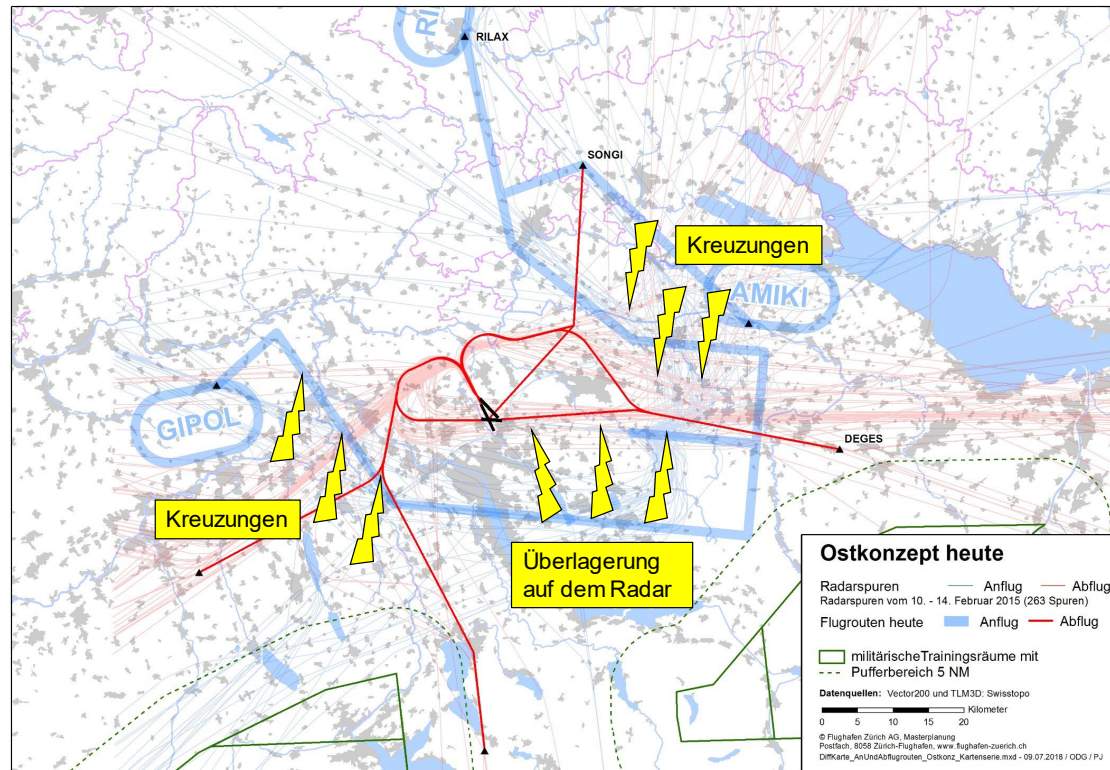


Flughafen Zürich

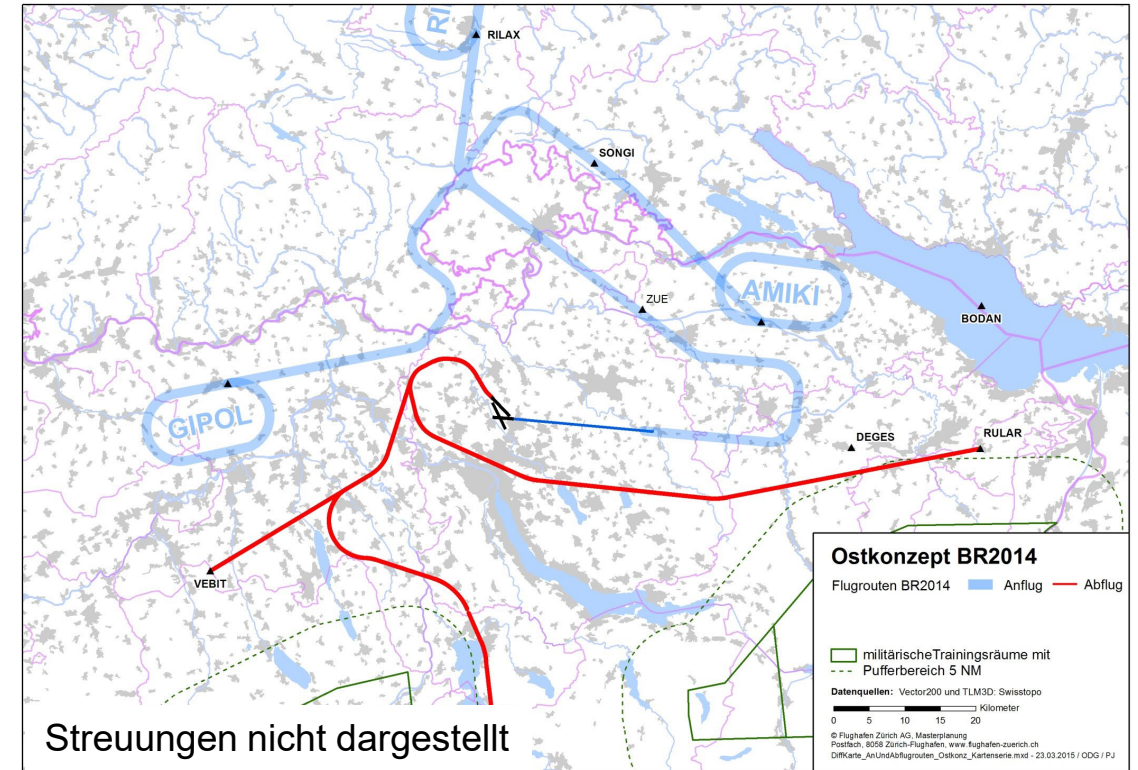
Entflechtung Ostkonzept

Ziel: Beseitigung der Kreuzungspunkte in der Luft

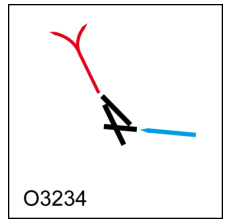
Flugrouten heute





Gesuch BR2014/2017



Streuungen nicht dargestellt



**Betriebszustand Zt+
Vergleich der Grenzwertkurven
der ES II ohne/mit
Entflechtung Ostkonzept****Legende****Grenzwertkurven ES II** PW, IGW, AW ohne Entflechtung Ostkonzept**Zuwachs / Abnahme der Grenzwertkurven** Zunahme mit Massnahme Abnahme mit Massnahme

Massstab: 1:200'000

4'000 0 4'000 Meter

**Impressum**

Berechnung: FLULA2, Version 004

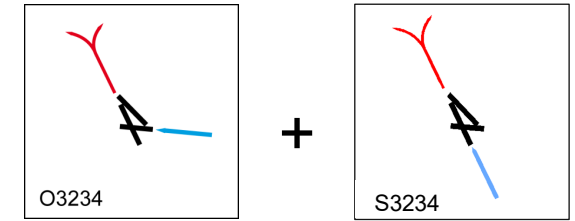
Übersichtskarte: Quelle:
Swiss Map Raster 200 Bundesamt für LandestopografieGrenzwerte: LSV vom 15. Dezember 1986
(Stand 1. Nov 2024)

Auftraggeber: Flughafen Zürich AG

Version / Datum / Ersteller: 2 / 26.11.2025 / dech

[72_BR2014_2017_M01_Vergleich_GWK_ESII_ohne_mit]
[GWK_ZRH_BR2014_2017_ZTPLUS_M01.shp]
[ESII_ZRH_BR2014_2017_ZTPLUS_M01.shp]

Lockerung FL80-Regelung (Art. 18 Abs. 2 BR)



Ziel: Direktere Flugwege der späten Starts bei wenig Inbound-Verkehr

Bestehendes BR

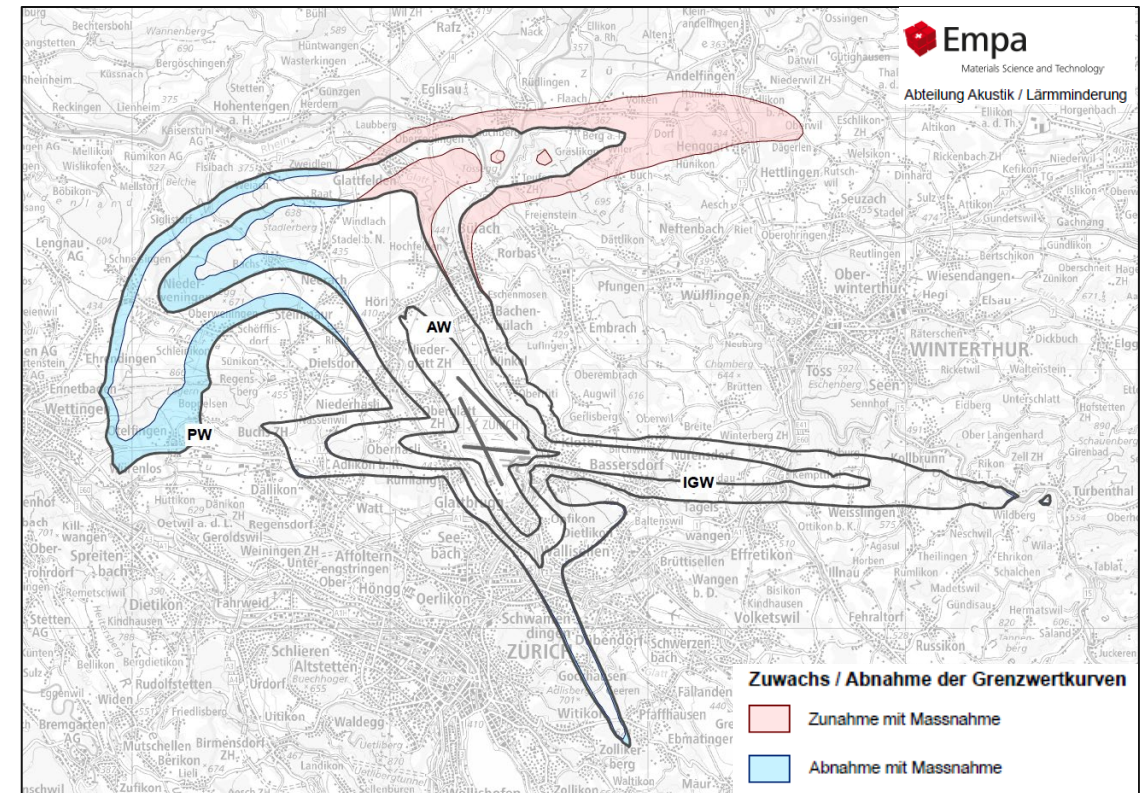
Mit Bewilligung der Flugverkehrsleitung kann bei Erreichung folgender Höhen von den zugeteilten Standard-Instrumentenabflugwegen abgewichen werden:

- a) Während des Tages bei über 5000 ft AMSL;
- b) **Nachts ab Flugfläche 80.**

Gesuch BR214/2017

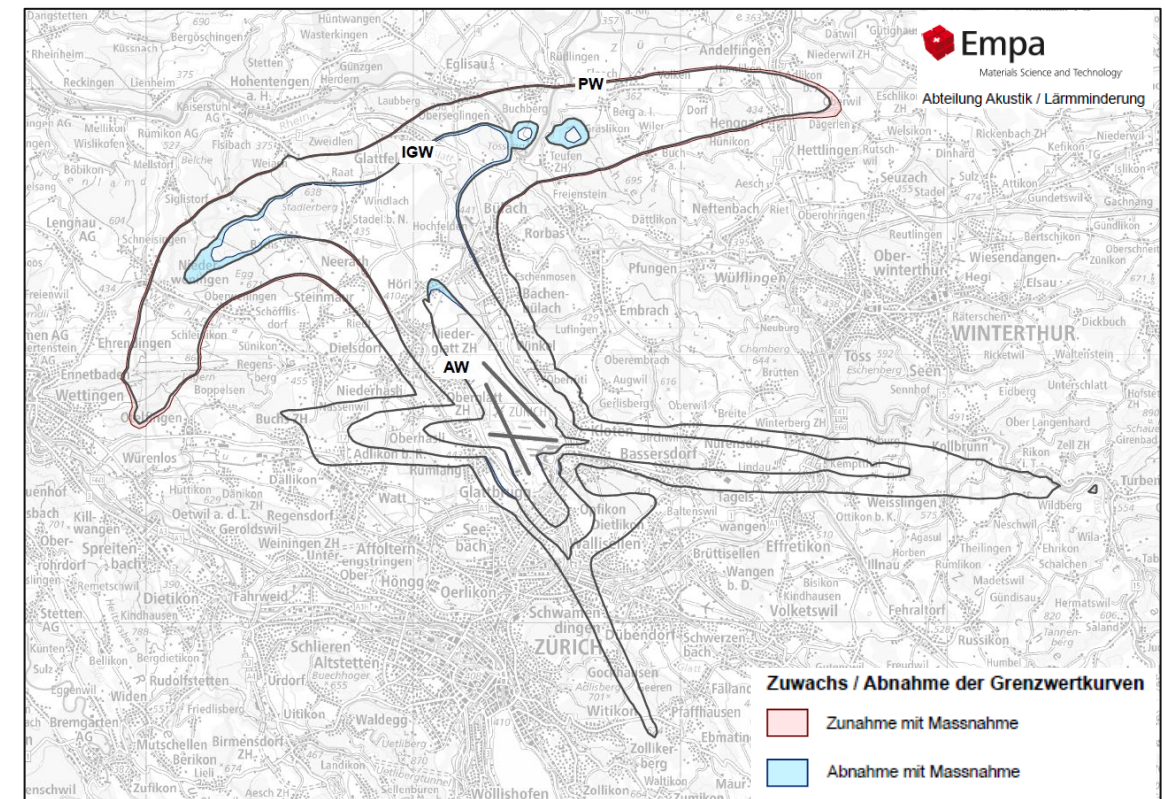
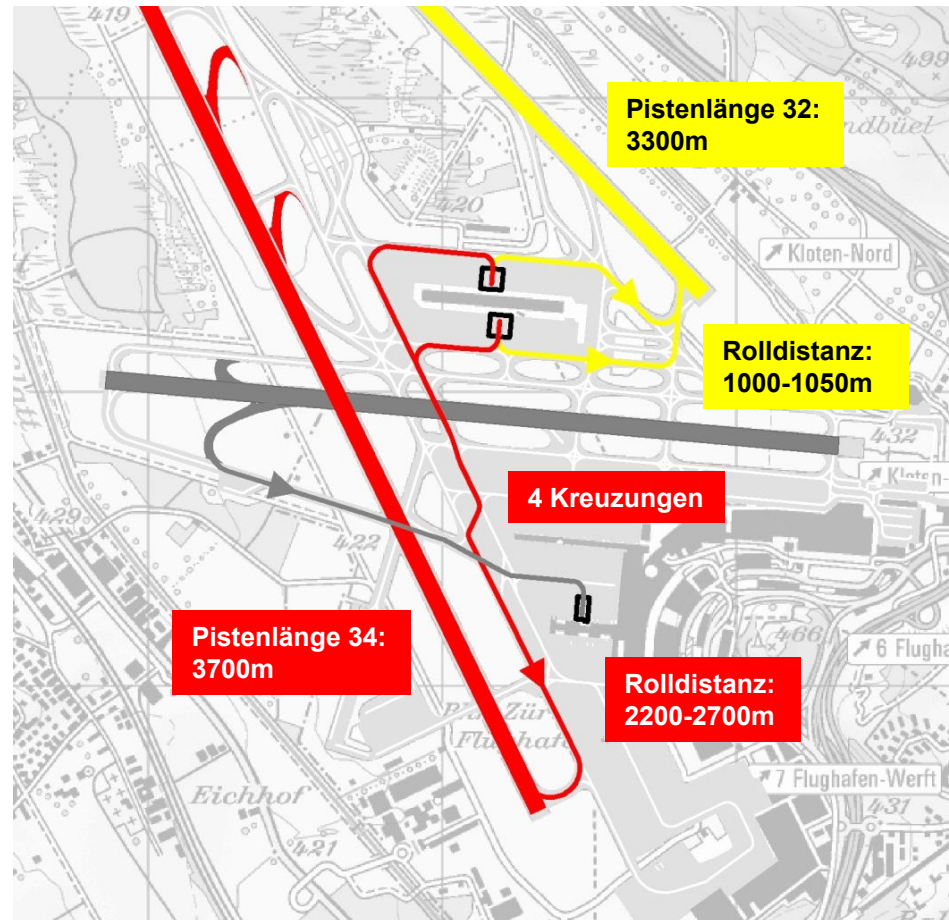
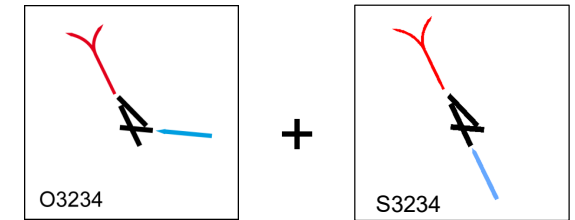
Die Abflugrouten können nach Anweisung der Flugverkehrsleitung auf einer Höhe von 5000 ft AMSL verlassen werden.

In der Zeit von **22.00 Uhr bis 06.00 Uhr** werden die Flugzeuge in der Regel auf der zugeteilten Abflugroute geführt, bis sie die **Flugfläche 80** erreichen. **Zur Staffelung von kreuzenden Flugzeugen** kann die Flugverkehrsleitung ab einer Flughöhe von 5000 ft AMSL davon abweichen.



Aufhebung Minimumhöhe für den A340

Ziel: Frühere Starts dank kürzerer Rollzeit.

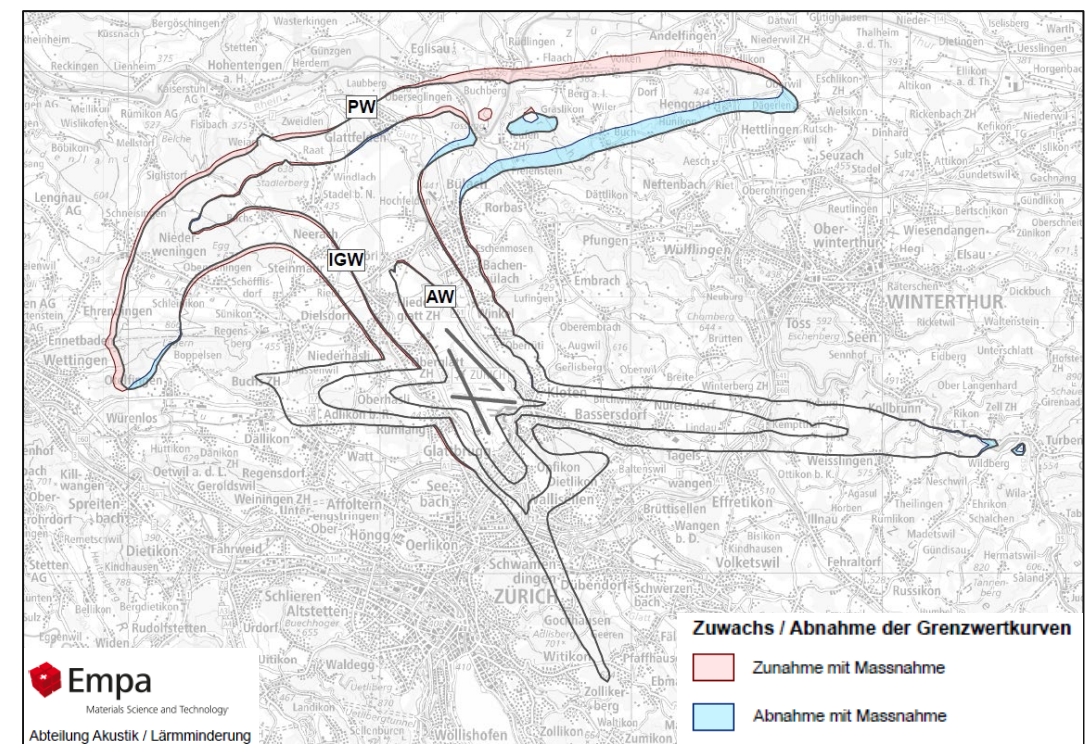
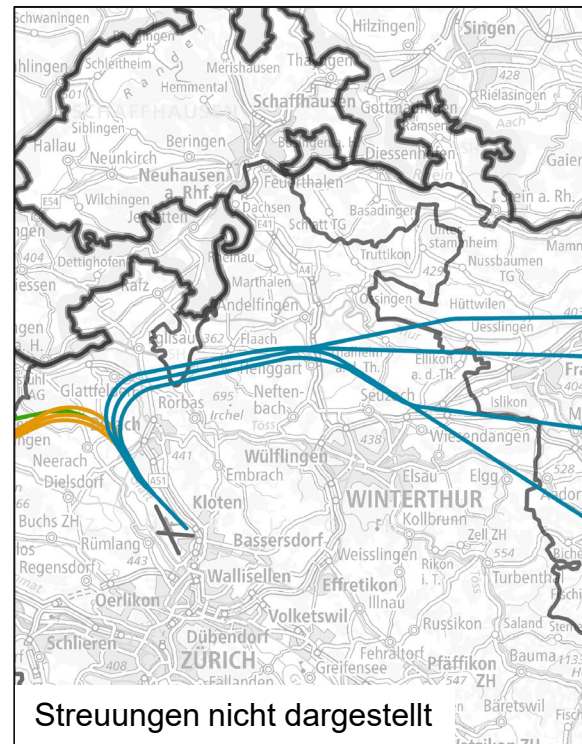
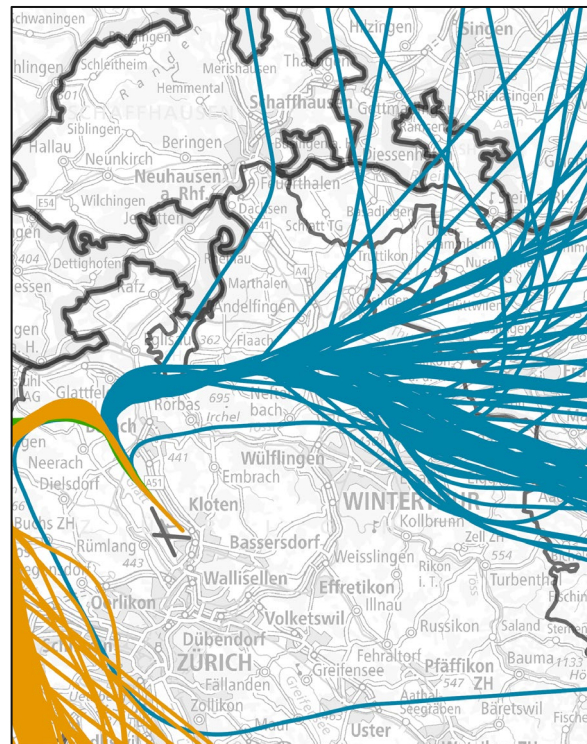
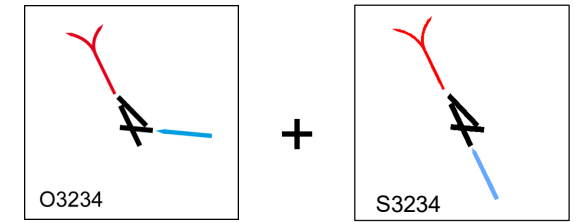


Lärmoptimierte Abflugrouten ab Pisten 32 und 34

Ziel: Lärmoptimierung Starts in der Nacht

Flugrouten heute

Gesuch BR2014/2017



Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. SIL-Objektblatt, Anpassung 2025
3. BR2014/2017
 - 3.1 Änderung Flugrouten
 - 3.2 Flexibilisierung Pistennutzungen**
 - 3.3 Auswirkungen auf den Lärm

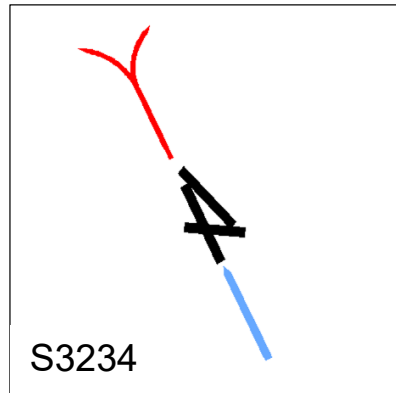


Öffnung Startpiste 28 von 21 bis 22 Uhr

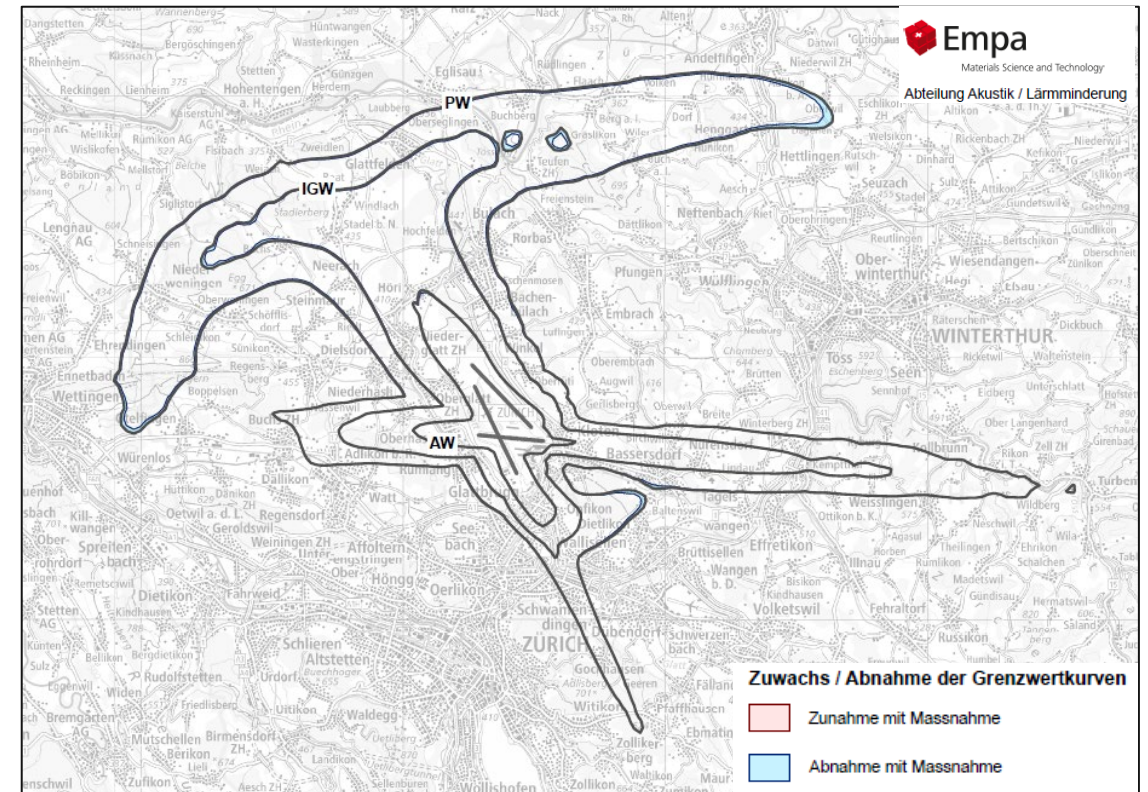
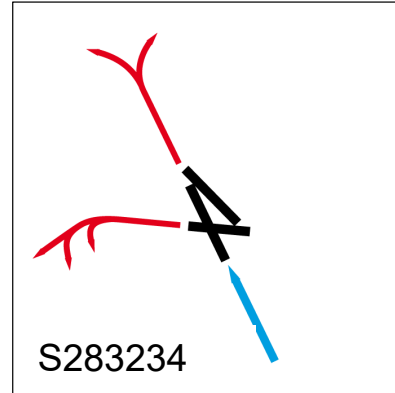
Ziel: Verspätungsabbau, wenn am Abend statt dem Ost- das Südkonzept geflogen werden muss.

Südkonzept: Ø jeden 5. Abend

BR bisher



Gesuch BR2014/2017



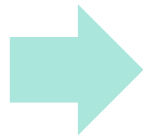
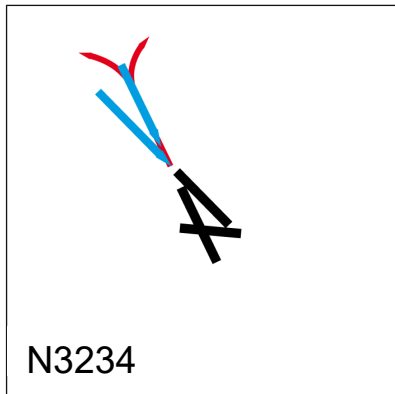
Betrieb bei Nebel

Ziel: Vermeidung von Verspätungen durch Änderung beim Sackbahnhofbetrieb

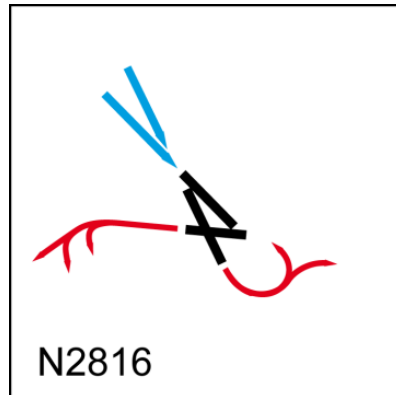
Nebel: ca. 5% der Betriebszeit

6.00 bis 7.00 Uhr

BR bisher

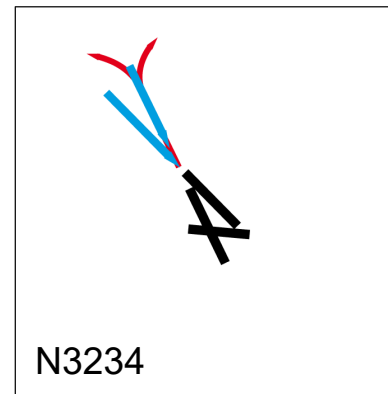


BR2014/2017

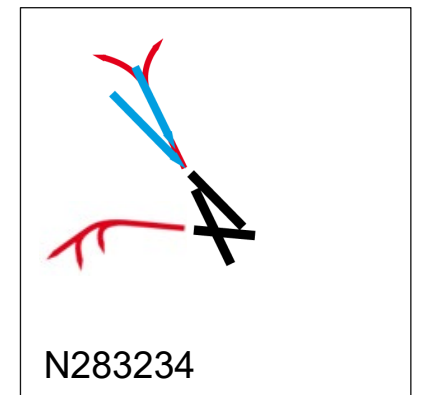


ab 22.00 Uhr

BR bisher




BR2014/2017




Inhaltsverzeichnis

1. Ausgangslage
2. SIL-Objektblatt, Anpassung 2025
3. BR2014/2017
 - 3.1. Übersicht
 - 3.2. Änderung Flugrouten
 - 3.3. Flexibilisierung Pistennutzungen
 - 3.4. **Auswirkungen auf den Lärm**



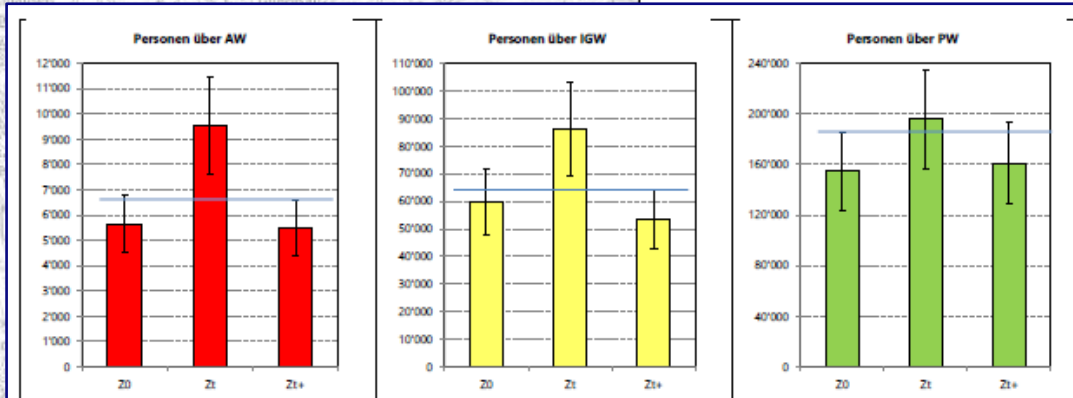
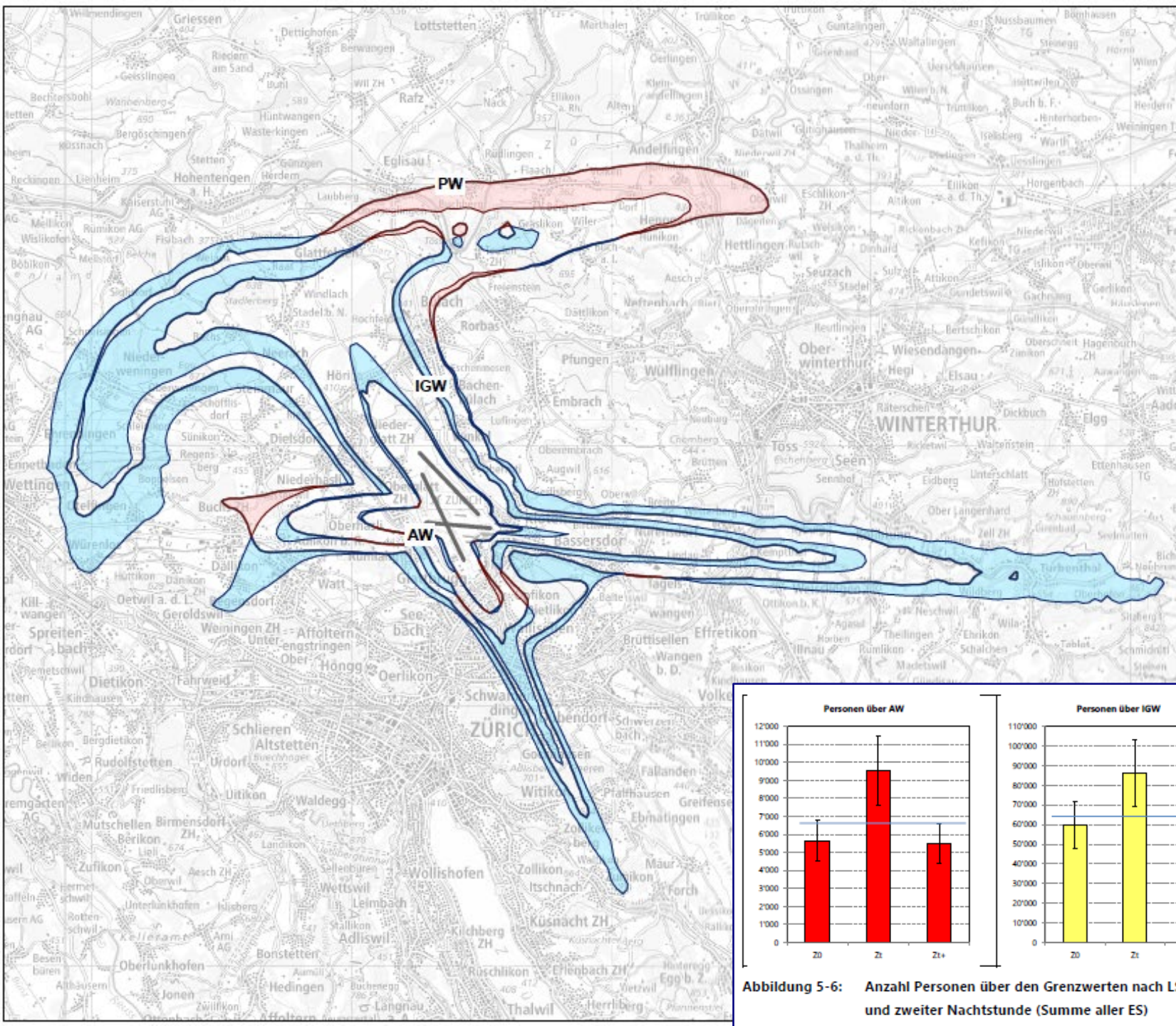
Legende
Grenzwertkurven ES II
 PW, IGW, AW Betriebszustand Zt+



Zuwachs / Abnahme der Grenzwertkurven
 Abnahme mit Zt+

 Zunahme mit Zt+

Massstab: 1:200'000

4'000 0 4'000 Meter


Abbildung 5-6: Anzahl Personen über den Grenzwerten nach LSV, Umhüllende der Belastungen aus Tag, erster und zweiter Nachtstunde (Summe aller ES)

**Vergleich IGW-Kurven (ES II)
Abgrenzungslinie (AGL)
SIL24_ZRH mit Betriebszustand Zt+****Legende** SIL24_ZRH, IGW ES II, AGL Betriebszustand Zt+

Massstab: 1:200'000

4'000 0 4'000 Meter

**Impressum**

Berechnung: FLULA2, Version 004

Übersichtskarte: Quelle:
Swiss Map Raster 200 Bundesamt für LandestopografieGrenzwerte: LSV vom 15. Dezember 1986
(Stand 1. Nov 2024)

Auftraggeber: Flughafen Zürich AG

Version / Datum / Ersteller: 2 / 20.11.2025 / dech

[55_BR2014_2017_Vergleich_IGW_ESII]
[SIL24_Umhuellende_IGW_TagUndNacht.shp]
[GWK_ZRH_BR2014_2017_ZTPLUS.shp]

Vielen Dank

A large commercial airplane is shown from a front-on perspective, positioned on a runway. The aircraft's landing gear is deployed, and its headlights are illuminated. The tail fin is a bright yellow. The background features a hazy, orange-tinted sky from the setting or rising sun, with dark silhouettes of hills and trees in the distance. In the foreground, there are runway lights and red-and-white striped barriers. The overall mood is serene and professional.