

raum umwelt + verkehr
044 835 82 30
ruv@dietlikon.org

Protokollauszug vom 03.02.2026

2026-22 36.08.0 Flughafen Zürich
Flughafen Zürich; Änderung Betriebsreglement 2014/2017; Einsprache

a) Ausgangslage

1. Grund für die Änderung

Nachdem es zu mehreren Vorfällen zwischen startenden oder zwischen startenden und landenden Flugzeugen am Flughafen Zürich gekommen war, empfahl die schweizerische Unfalluntersuchungsstelle (SUST) in ihrem Schlussbericht zu einem schweren Vorfall vom 15. März 2011 (Nr. 2136) eine Analyse der Betriebsverfahren. Im Auftrag des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) wurde daher eine umfassende Überprüfung der Sicherheit der Flugoperationen am Flughafen Zürich durchgeführt. Aus dieser Sicherheitsüberprüfung sind verschiedene Massnahmen empfohlen worden. Dazu gehören Massnahmen zur Reduktion des Lärms an der Quelle (z. B. wirtschaftlicher Anreiz für den Einsatz von leiseren Flugzeugen), zur Anwendung leiserer Flugverfahren, zur Stabilisierung der Kapazität im Tagbetrieb und in der ersten Nachtstunde (Vermeiden von Verspätungen) sowie als letzte Option die zahlenmässige Begrenzung der Flugbewegungen in der zweiten Nachtstunde. Diese Anpassungen werden unter dem Titel Betriebsreglement 2017 (BR2017) zusammengefasst.

Bereits vorher fasste das BAZL in einem zweiten Verfahren die von der Flughafen Zürich AG Ende 2013 eingereichten Anpassungen des Betriebsreglements unter dem Titel Betriebsreglement 2014 (BR2014) zusammen. Dabei ging es um die Umsetzung weiterer Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung am Flughafen Zürich. Dazu gehörte insbesondere eine Entflechtung der An- und Abflugrouten im Osten des Flughafens. Der Flughafen und das BAZL hatten die deutschen Behörden ersucht, die Regelungen über die Anflüge über deutschem Hoheitsgebiet für die neuen Routen im Ostkonzept anzupassen. Diese Anpassung ist bis heute nicht erfolgt. Das BAZL erteilte daher bloss eine Teilgenehmigung des Betriebsreglements 2014 (BR2014TG) für Massnahmen, die unabhängig von Deutschland umgesetzt werden können. Darunter fallen Änderungen der Flugrouten im Süd- und Ostkonzept sowie im Bisenkonzept (ohne Südstarts geradeaus). Mit der Teilgenehmigung kann die Flugsicherung die abfliegenden Flugzeuge nach 22 Uhr bei Bedarf früher von den definierten Startrouten abweichen lassen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat jedoch mit seinem Urteil vom 7. September 2021 das Verfahren zum Betriebsreglement 2014 Teilgenehmigung (BR2014TG) mit verschiedenen Anordnungen ans BAZL grösstenteils zurückgewiesen. Das Gericht begründete sein Urteil insbesondere mit ungenügenden Festlegungen im SIL-Objektblatt. Weil aufgrund des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts das SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich auch für das BR2017 vorgängig angepasst werden musste, sistierte das BAZL dieses Verfahren am 7. Dezember 2021.

Aufgrund des zeitlichen Gleichstands stellte die Flughafen Zürich AG das Gesuch für die Betriebsreglementsänderung 2014/2017, worin sie das BAZL ersuchte, die Verfahren BR2014 und BR2017 zu vereinen und das Verfahren unter dem neuen Titel "Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR2014/2017)" fortzuführen.

2. Öffentliche Auflage

Mit Verfügung vom 6. Januar 2026 hat das BAZL die Sistierung der Verfahren zur Genehmigung der Änderungen des Betriebsreglements 2014 (BR2014) und 2017 (BR2017) aufgehoben. Die bisher getrennt geführten Genehmigungsverfahren für das Betriebsreglement 2014 und 2017 werden vereinigt und unter dem neuen Titel "Betriebsreglementsänderung 2014/2017 (BR2014/2017)" fortgeführt. Es verfügte die öffentliche Auflage und Anhörung der Gesuchsunterlagen mit dem Bericht über die Umweltverträglichkeit vom 19. Januar bis zum 17. Februar 2026. Namentlich betrifft dies folgende Unterlagen:

- Massnahmen aus der Sicherheitsüberprüfung Flughafen Zürich;
- Aktualisierung des Reglementstextes: FL80-Regel;
- Änderungen der Flugrouten – Entflechtung des Ost- und des Südkonzepts, Ausnahmeregelung betreffend Mindesthöhe für vierstrahlige Flugzeuge beim Start auf Piste 32;
- Entflechtung der Abflugrouten ab Piste 28;
- Anpassung der Startrouten ab Piste 16; neues Bisenkonzept mit Start ab Piste 16 geradeaus;
- Flexibilisierung der Pistenöffnungszeiten.
- Festlegung der geänderten zulässigen Lärmimmissionen für Fluglärm am Tag und in der 1. und 2. Nachtstunde gemäss Anhang 5 der Lärmschutzverordnung (LSV; SR 814.041);
- Industrie- und Gewerbelärm gemäss Anhang 6 der LSV.
- Gewährung von Erleichterungen für die von Immissionsgrenz- und Alarmwertüberschreitungen betroffenen Grundstücke.

b) Bewertung der Änderungen

1. Anpassungen Bisenkonzept

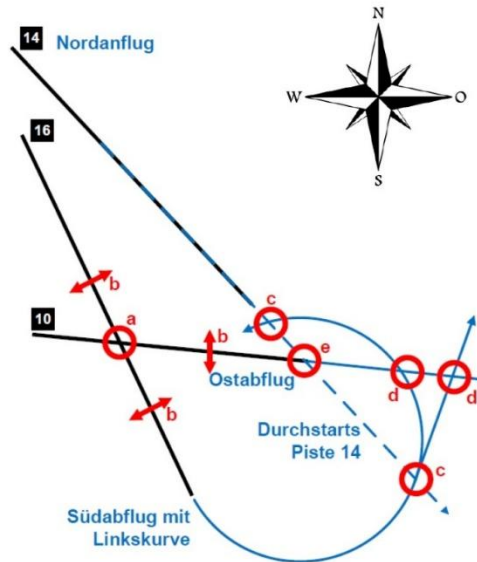
Die Gemeinde Dietlikon wird aktuell beim Betrieb im "Nordkonzept" und im "Bisenkonzept" überflogen. Das Bisenkonzept wird bei starken östlichen Winden ("Bise") betrieben, wenn im Nordkonzept aufgrund des Rückenwinds keine Starts auf der Hauptstartpiste 28 nach Westen mehr möglich sind, und die Pistenrichtung gekehrt werden muss. So starten heute die Flugzeuge dann hauptsächlich auf Piste 10, während für die schweren Langstreckenflugzeuge weiterhin die Piste 16 zur Verfügung steht, und landen wie im Nordkonzept auf Piste 14. Dabei entsteht ein System mit zahlreichen Kreuzungspunkten mit einer hohen Komplexität und dadurch mit einer geringeren Sicherheitsmarge. Diese Kreuzungsrisiken sind in Abbildung 1 dargestellt.



Nordkonzept bei Bise

Kreuzungsrisiken:

- a Kreuzung aktive Piste 16/34 und aktive Piste 10/28
- b Kreuzung aktive Pisten und Rollwege
- c Kreuzung Abflug Piste 16 mit Durchstarts Piste 14
- d Kreuzung Abflug Piste 16 und Abflug Piste 10
- e Kreuzung Abflug Piste 10 und Durchstarts Piste 14



Flughafen Zürich SIL 2, Medienkonferenz
Christian Hegner, Direktor BAZL, 27. Sept. 2016

9

Abbildung 1: Bisheriges Bisenkonzept

Eine wesentliche Massnahme aus der umfassenden Sicherheitsüberprüfung ist die Eliminierung des heutigen Bisenkonzepts. Mit dem neu beantragten Bisenkonzept mit Südstarts geradeaus und unmittelbarer Rechtskurve gemäss Abbildung 2 können sämtliche Konfliktpunkte des heutigen Bisenkonzepts beseitigt und das Betriebskonzept mit der geringsten Sicherheitsmarge eliminiert werden. Das Konzept ist einfacher und weniger fehleranfällig, wodurch die Sicherheitsmarge erheblich erhöht und die betriebliche Stabilität sowie Pünktlichkeit auch bei Bisenlagen sichergestellt werden kann.



Nordkonzept mit Südabflug geradeaus

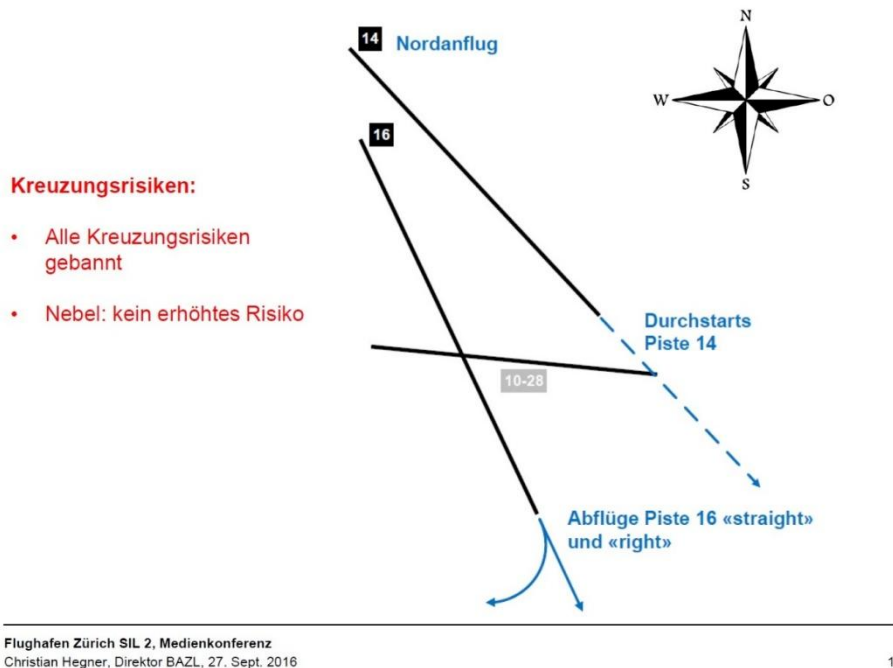


Abbildung 2: Nordkonzept mit Südabflug geradeaus

2. Flexibilisierung Pistenöffnungszeiten

Mit der Öffnung Piste 28 von 21.00 bis 22.00 Uhr als 2. Startpiste kann das weniger leistungsstarke Südkonzept, das keinen unabhängigen Start- und Landebetrieb erlaubt, vermieden werden. So lassen sich die Verspätungen in die Nachtzeit reduzieren, was zu einer geringeren Lärmbelastung führt.

3. Anpassung des Betriebskonzepts in der Zeit von 6 bis 7 Uhr

Diese Anpassung betrifft das Betriebskonzept, bei welchem die Deutsche DVO den Anflug zwischen 6 und 7 Uhr von Norden zulässt, wenn infolge Nebels eine schlechte Sicht vorherrscht oder Südwind herrscht, so dass keine Anflüge auf die Pisten 28 und 34 möglich sind. Im geltenden SIL-Objektblatt wäre in diesem Fall das Nebelkonzept vorgesehen (Nordkonzept mit Südabflug geradeaus). Im neuen Betriebsreglement 2014/2017 sind jedoch Starts der schweren Flugzeuge auf der Piste 16 gegen Süden mit Linkskurve vorgesehen. Damit soll am Morgen in diesen Fällen das normale Nordkonzept angewendet werden. Dadurch kreuzt diese Abflugroute wieder zweimal den Durchstartkorridor der Piste 14. Dieser Konflikt erhöht die Komplexität und reduziert die Sicherheit.

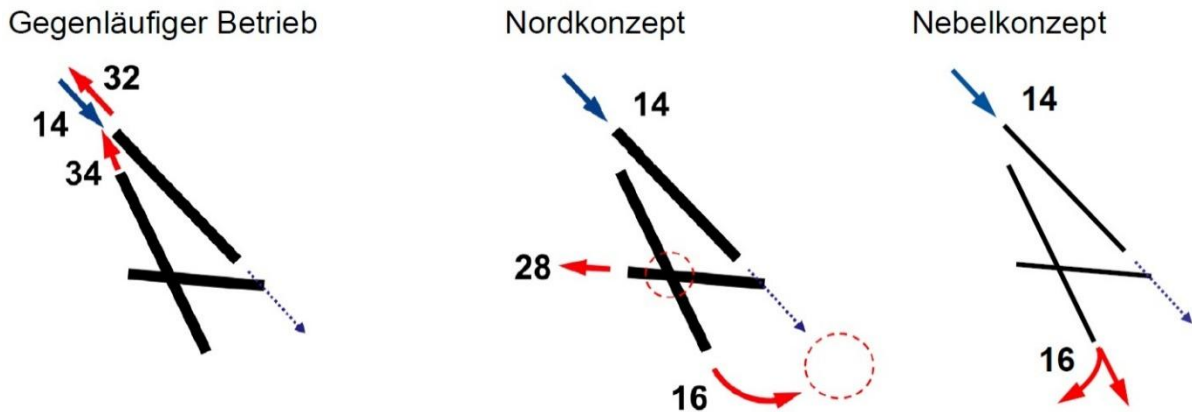


Abbildung 3: Betriebskonzepte im Vergleich:

- Links: Zustand heute
- Mitte: Antrag BR2014/2017
- Rechts: Antrag Gemeinderat Dietlikon / SIL Objektblatt

Antrag A1

Im Betriebsreglement ist in Art. 19 auf Abflüge mit Linkskurve aus Sicherheitsgründen zu verzichten. Stattdessen ist das Nebelkonzept gemäss SIL-Objektblatt vorzusehen.

4. Anpassung der Betriebskonzepte in der von 6 bis 7 Uhr

Die Auswirkungen der Lärmbelastung auf den Raum (ES II bis IV) werden im Fachbericht Fluglärm der EMPA (Beilage 3b zum Gesuch Betriebsreglementsänderung 2014/2017) ausgewiesen.

Nebst anderen Einflüssen entscheiden vor allem meteorologische Gründe (Windrichtung, Nebel usw.) über die Anwendung der Betriebskonzepte. Der Fachbericht Fluglärm trägt zwar grundsätzlich diesem Umstand Rechnung und weist in Tabelle 7-41 die Meteounsicherheit Betriebszustand Zt+ aus.

Diesen Winter 2025 / 2026 war es im Mittelland verglichen mit den Vorjahren häufig neblig. Auch traten Bisenlagen in den letzten Jahren häufiger auf als üblich.

Antrag A2

Aufgrund der Veränderungen im Wettergeschehen in den letzten Jahren sind die Lärmauswirkungen auf die betroffenen Gebiete nochmals zu überprüfen und der Umweltverträglichkeitsbericht entsprechend anzupassen. Falls die Neuberechnung ergibt, dass die gesetzlichen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, sind entsprechende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vorzusehen. Zudem sollen die Lärmberechnungen die strengeren Richtlinien für die Luftfahrt gemäss eidg. Lärmkommission EKLB berücksichtigen. Bevor dies nicht der Fall ist, ist auf diese Massnahme zu verzichten.

5. Flexibilisierung FL80 Regel

Die FL80-Regel besagt, dass die Flugzeuge die zugeteilte Abflugroute erst auf der Flugfläche 80 (8000 ft AMSL) verlassen dürfen. Diese Regelung dient zwar der räumlichen Konzentration der Flüge und damit dem Lärmschutz, verhindert jedoch eine flexible Verkehrsführung. Mit dem neuen Betriebsreglement wird die FL80-Regel angepasst, was zu einer Verlagerung der Lärmbelastung im Nachtbetrieb aus den dichter besiedelten Gebieten westlich des Flughafens (Wehntal, Limmattal) in die etwas weniger dicht besiedelten Gebiete östlich davon (Irchel, Weinland) führt. Die Gesamtzahl der vom Fluglärm betroffenen Personen nimmt mit der Anpassung der FL80-Regel ab. Zudem kann durch die kürzeren Flugwege der Energieverbrauch resp. der CO₂-Ausstoss reduziert werden.

6. Massnahmen im Nordkonzept

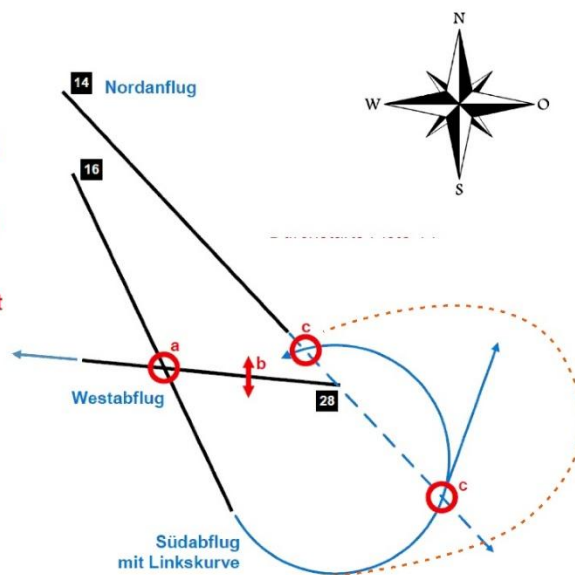
Der Objektblattentwurf hält unter "Betriebsreglement" neu fest, dass bei Starts nach Süden auf Piste 16 mit anschliessender Linkskurve der Radius so festzulegen ist, dass bis zur allfälligen Kreuzung mit der Anflug- und Durchstartroute von Piste 14 genügend Flughöhe erreicht ist, damit der zweite Konfliktpunkt zwischen diesen beiden Routen eliminiert werden kann (der erste Konfliktpunkt c bliebe bestehen, siehe Abbildung 3).



Nordkonzept heute

Kreuzungsrisiken:

- a Kreuzung aktive Piste 16/34 und aktive Piste 10/28
- b Kreuzung aktive Piste 10/28 mit Rollwegen
- c Kreuzung Abflug Piste 16 mit Durchstarts Piste 14



Flughafen Zürich SIL 2, Medienkonferenz
Christian Hegner, Direktor BAZL, 27. Sept. 2016

7

Abbildung 3: Der zweite Kreuzungspunkt c könnte mit langgezogener Linkskurve überflogen werden

Mit dieser Routenänderung auf Piste 16 (langgezogene Linkskurve) sowie mit der Entflechtung der Abflugrouten ab der Piste 28 soll der Betrieb insbesondere in den Startwellen (am Morgen, am Mittag und am späten Nachmittag) wieder dahingehend stabilisiert werden, dass auch die Rotationsverspätungen sinken.

7. Massnahmen im Bereich der Lärmgebühren und der lärmindernden Flugverfahren

Das SIL-Objektblatt wird in dem Sinn ergänzt, dass die Lärmzuschläge im Nachtbetrieb für Starts von Flugzeugen der Lärmklasse 2 der aktuellen Lärmklasseneinteilung am Flughafen Zürich erhöht werden sollen. Diese Erhöhung soll es dem Hub-Carrier (Swiss, Edelweiss) erlauben, seine Flottenplanung darauf auszurichten. Im Gegenzug wird der Hub-Carrier zu bestimmten Zeiten bei der Vergabe von Slots am Abend privilegiert behandelt. Dadurch soll ein Anreiz geschaffen werden, dass nicht noch mehr Slots in den Nachtstunden eingeplant werden, sondern eine für die Bevölkerung günstigere Verteilung der Slots geplant wird.

c) Fazit

Die vorgesehenen Optimierungen dienen vorderhand einem pünktlicheren Betrieb und sollen nicht zur Erhöhung Kapazität des Flughafens dienen. Das heisst, die Verbesserungen sollen der Vermeidung von Verspätungen zugutekommen.

Viele Massnahmen, insbesondere die Abschaffung des bisherigen Bisenkonzepts, die langgezogene Linkskurve nach Start ab Piste 16 und die Entflechtung des Süd- und des Ostkonzepts, verbessern zudem erheblich die Sicherheit des Flugbetriebs. Dies wird vom Gemeinderat ausdrücklich begrüsst.

Das neue Betriebskonzept zwischen 6 und 7 Uhr mit Abflügen auf Piste 16 mit Linkskurve widerspricht jedoch diesen Sicherheitsinteressen und verursacht zudem Flugbewegungen über Dietlikon zu Zeiten, bei denen bislang noch keine Flugbewegungen stattfanden.

Meteorologische Gründe beeinflussen stark, nach welchem Betriebskonzept geflogen wird und welche Gebiete deswegen mit Lärmauswirkungen betroffen sind. Aufgrund der allgemein festgestellten Änderungen und Extrema in den Wetterbedingungen (Biselagen, Nebellagen) der letzten Jahre sind Veränderungen bei den Lärmauswirkungen zu erwarten. Die Lärmberechnungen sind daher zu überprüfen und der Umweltverträglichkeitsbericht dementsprechend zu ergänzen.

Beschluss

1. Gegen die Änderung des Betriebsreglements 2014/2017 wird im Sinne der Erwägungen Einsprache erhoben und es werden folgende Anträge gestellt:

Antrag A1

Im Betriebsreglement ist in Art. 19 auf Abflüge mit Linkskurve aus Sicherheitsgründen zu verzichten. Stattdessen ist das Nebelkonzept gemäss SIL-Objektblatt vorzusehen.

Antrag A2

Aufgrund der Veränderungen im Wettergeschehen in den letzten Jahren sind die Lärmauswirkungen auf die betroffenen Gebiete nochmals zu überprüfen und der Umweltverträglichkeitsbericht entsprechend anzupassen. Falls die Neuberechnung ergibt, dass die gesetzlichen Grenzwerte nicht eingehalten werden können, sind entsprechende Massnahmen zum Schutz der Bevölkerung vorzusehen. Zudem sollen die Lärmberechnungen die strengeren Richtlinien für die Luftfahrt gemäss eidg. Lärmkommission EKLB berücksichtigen. Bevor dies nicht der Fall ist, ist auf diese Massnahme zu verzichten.

2. Mitteilung an:

- Bundesamt für Zivilluftfahrt, Sektion Sachplan und Anlagen, 3003 Bern (eingeschrieben)
- Städte und Gemeinden von glow.das Glattal (per Mail)
- Gemeinderat Philipp Flach
- Raum, Umwelt + Verkehr
- Akten

Gemeinderat

Edith Zuber-Haueter
Gemeindepräsidentin

Martin Keller
Gemeindeschreiber

Versand: