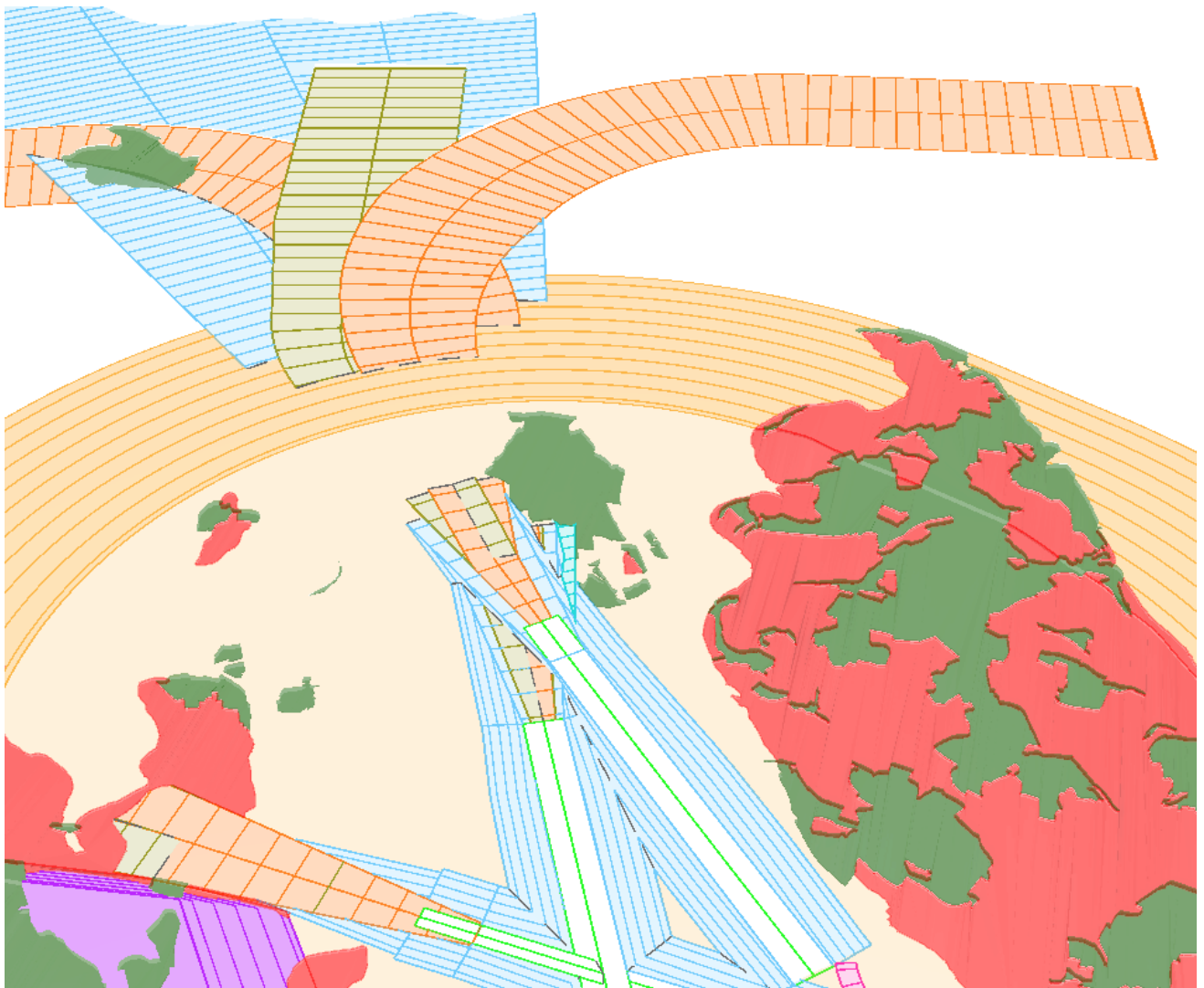


Sicherheitszonenplan 2026

Technischer Bericht / 1. Juni 2026



Inhalt

1.	Ausgangslage	3
2.	Ausgestaltung des Sicherheitszonenplans 2026	4
3.	Verfahren	9

1. Ausgangslage

Für jeden Flughafen ist eine Sicherheitszone zu errichten, welche den Luftraum vor Hindernissen – Gebäude, Masten, Windräder, Bäume, Krane etc. – schützt. Die verbindliche Grundlage bilden die Certification Specifications and Guidance Material for Aerodromes Design (CS-ADR-DSN) Issue 7, 19 May 2025, der European Aviation Safety Agency (EASA). Die Hindernisbegrenzungsflächen grenzen den für die Flugsicherheit in der Regel erforderlichen hindernisfreien Luftraum nach unten ab und begründen mit dieser Eigenschaft, ob ein Objekt wegen seiner Lage bzw. Höhe ein Luftfahrthindernis darstellt oder nicht. Gestützt auf Art. 42 Abs. 3 LFG hat jeder Halter eines Flughafens im Inland einen Sicherheitszonenplan zu erstellen. Dieser enthält die räumliche Ausdehnung und die Art der Eigentumsbeschränkungen für die Grundeigentümer der Liegenschaften rund um den Flughafen. Von der öffentlichen Auflage des Sicherheitszonenplans an dürfen die Baubewilligungsbehörden (in der Regel Gemeinden) keine Baubewilligungen mehr erteilen für Bauten und Anlagen, welche dem Sicherheitszonenplan widersprechen.

Der heutige Sicherheitszonenplan für den Flughafen Zürich stammt aus dem Jahr 2018 (siehe Abbildung 1).

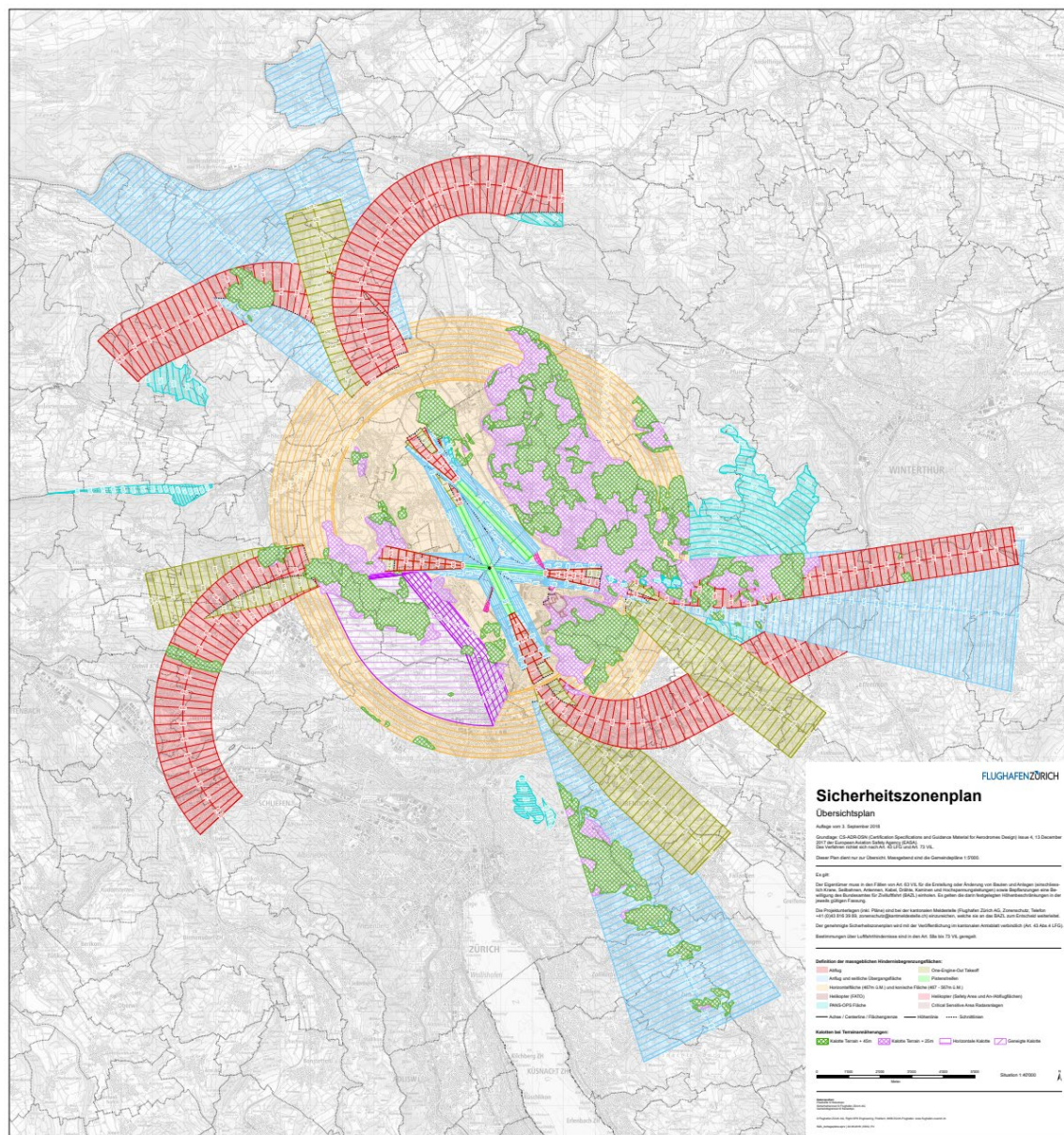


Abbildung 1: Sicherheitszonenplan 2018

Seit 1976 findet der Flugbetrieb am Flughafen Zürich auf dem unveränderten Pistensystem statt. Die Abwicklung des Flugbetriebs am Flughafen Zürich ist aus mehreren Gründen anspruchsvoll. Eine Sicherheitsüberprüfung im Jahr 2012 stellte Handlungsbedarf zur Verbesserung von Sicherheit und Stabilität fest. Daraus abgeleitete Massnahmen sind u.a. die Pistenverlängerungen 28 und 32. Im SIL-Objektblatt vom 19.09.2025 sind die Verlängerungen der Pisten 28 und 32 in den Festsetzungen verankert. Langfristig soll zur Verbesserung der Sicherheit und der betrieblichen Abläufe der Flugbetrieb auf einem System mit verlängerten Pisten 28 und 32 abgewickelt werden. Das Stimmvolk des Kantons Zürich stimmte am 3. März 2024 der Weisung des Regierungsrates zur Einreichung eines Plangenehmigungsgesuchs für die Verlängerung der Pisten 28 und 32 zu. Das Plangenehmigungsgesuch wurde am 12. März 2026 beim BAZL eingereicht. Aus diesem Grund ist auch eine Anpassung des Sicherheitszonenplans erforderlich.

2. Ausgestaltung des Sicherheitszonenplans 2026

Die Grundlage bildet der aktuell gültige Sicherheitszonenplan von 2018. In Folge der Pistenverlängerungen werden dabei die betroffenen Flächen angepasst und im bestehenden Plan ersetzt (Abb. 2).

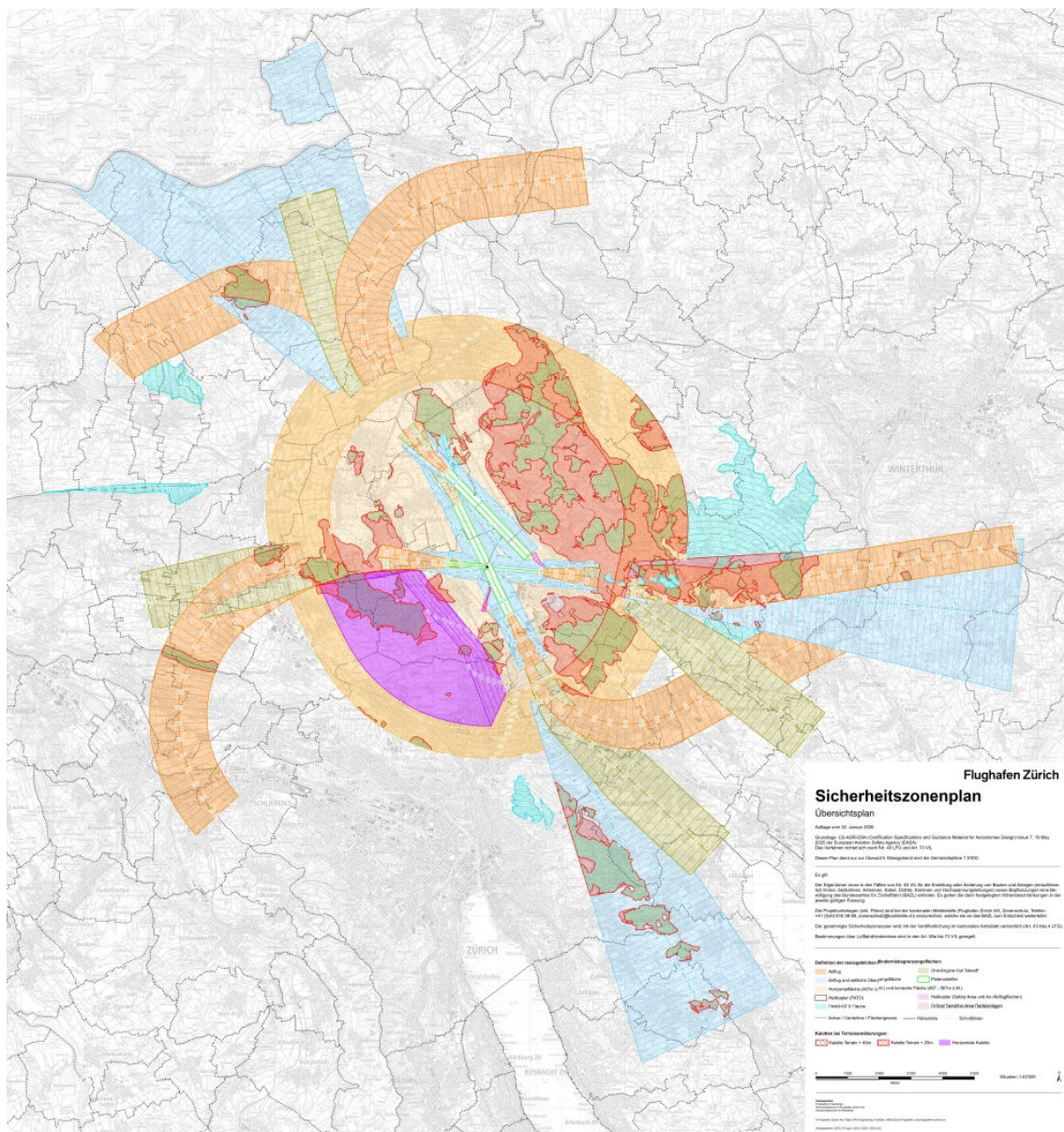


Abbildung 2: Sicherheitszonenplan 2026

Im Folgenden werden diese Anpassungen im Einzelnen beschrieben.

2.1. Änderungen basierend auf der Pistenverlängerung 28

Massgebender Fall ist die Verlängerung der Landung 28 am Ende der Piste um 400m. Die regulatorisch zwingenden Flächen (Pistenstreifen und seitliche Übergangsfläche) werden angepasst. Der Departure End of Runway 28 wird nicht verändert, dadurch bleiben die bisher gültigen One-Engine Out und Abflug Flächen für den Start 28 unverändert bestehen.

Anpassung Piste 28 (Abbildung 3)

- 1 Bestehender Pistenstreifen wird um 400m verlängert. (**CS ADR-DSN.B.155**)
- 2 Seitliche Übergangsfläche 10-28 wird entlang Pistenstreifen um 400m verlängert. (**CS ADR-DSN.H.430**)
- 3 Abflug 28 bleibt unverändert, wird aber durch die Pistenverlängerung im Bereich des Pistenstreifens in der Höhe begrenzt. (**CS ADR-DSN.H.435**)
- 4 Seitliche Übergangsfläche Anflug 10: Die Übergangsfläche wird nicht verändert und verbleibt gemäss Altbestand. Einzig im Bereich der Überlappung mit der neu tieferen seitlichen Übergangsfläche 10-28 im Bereich der verlängerten Piste ist die seitliche Übergangsfläche Anflug 10 in der Höhe nicht mehr relevant. Die neu über der begrenzenden seitlichen Übergangsfläche 10-28 liegenden seitlichen Übergangsflächen Anflug 10 sind im Plan grau gestrichelt dargestellt. (**CS ADR-DSN.H.430**)

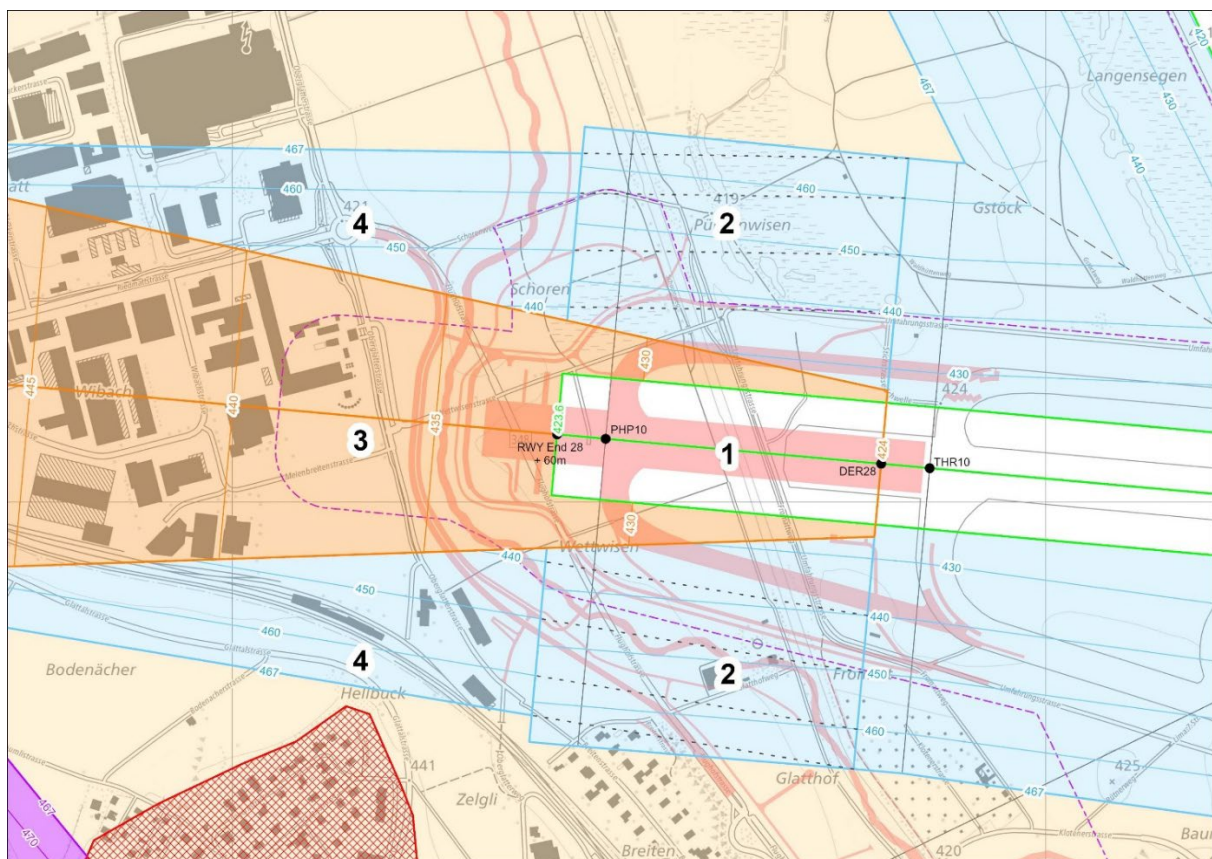


Abbildung 3: Sicherheitszonenplan am Pistenende 28

2.2. Änderungen basierend auf der Pistenverlängerung 32

Massgebender Fall ist die Verlängerung des Starts 32 und die Versetzung des Departure End of Runway um 280m. Durch diese Anpassung und die neue Routenführung verändern sich die Flächen der One-Engine Out und Abflug Flächen. Zudem wird der Pistenstreifen um 280m verlängert, die restlichen Flächen werden nicht angepasst, ausser die restriktiven Bereiche ändern sich durch die neu konstruierten Flächen.

Anpassung Piste 32 (Abbildung 4&5)	
1	One-Engine-Out Takeoff 32 und Abflug 32 Flächen werden um 280m in der Pistenachse verschoben. (CS ADR-DSN.H.435)
2	Pistenstreifen wird um 280m verlängert. (CS ADR-DSN.B.155)
3	One-Engine-Out Takeoff 32 Fläche, welche die Abflug 32 Fläche in einem kleinen Bereich auf Höhe der konischen Fläche geometrisch durchstösst, wird nicht als restriktiv definiert (max 0.5m Höhendifferenz).
4	PANS OPS Flächen 32 in Pistenbereich werden nicht verändert, obwohl diese noch den Routen ohne Pistenverlängerung entstammen.
5	Abflug 32 Fläche wird im Nahbereich (Hintereichwald) durch Kalotte (= Terrain+45m) geschnitten, da diese im SiZo mit einer konservativen Steigung von 2% konstruiert wird.
6	PANS OPS Fläche am Ende des Abflug 32 Fläche fällt weg. Durch die veränderte RULAR-Routenführung und die tiefere Höhe der Abflug Fläche werden die Gebiete nicht überflogen oder sind bereits geschützt.
7	Anflug 14 wird nicht verändert (unveränderter THR14), durch den verlängerten Pistenstreifen ist dieser auf der Piste in der Höhe nicht restriktiv. In Bereichen, wo die Abflug 32 und One-Engine-Out Takeoff 32 Flächen schmaler werden (durch verschobenen DER32), ist der Anflug 14 neu die restriktive Fläche.
8	Der Abflug 34 ist in überlappenden Bereichen mit dem Abflug 32 und One-Engine-Out Takeoff 32 durch den verschobenen DER nie mehr in der Höhe restriktiv.
9	Durch die veränderte RULAR-Routenführung werden neue Gebiete überflogen.

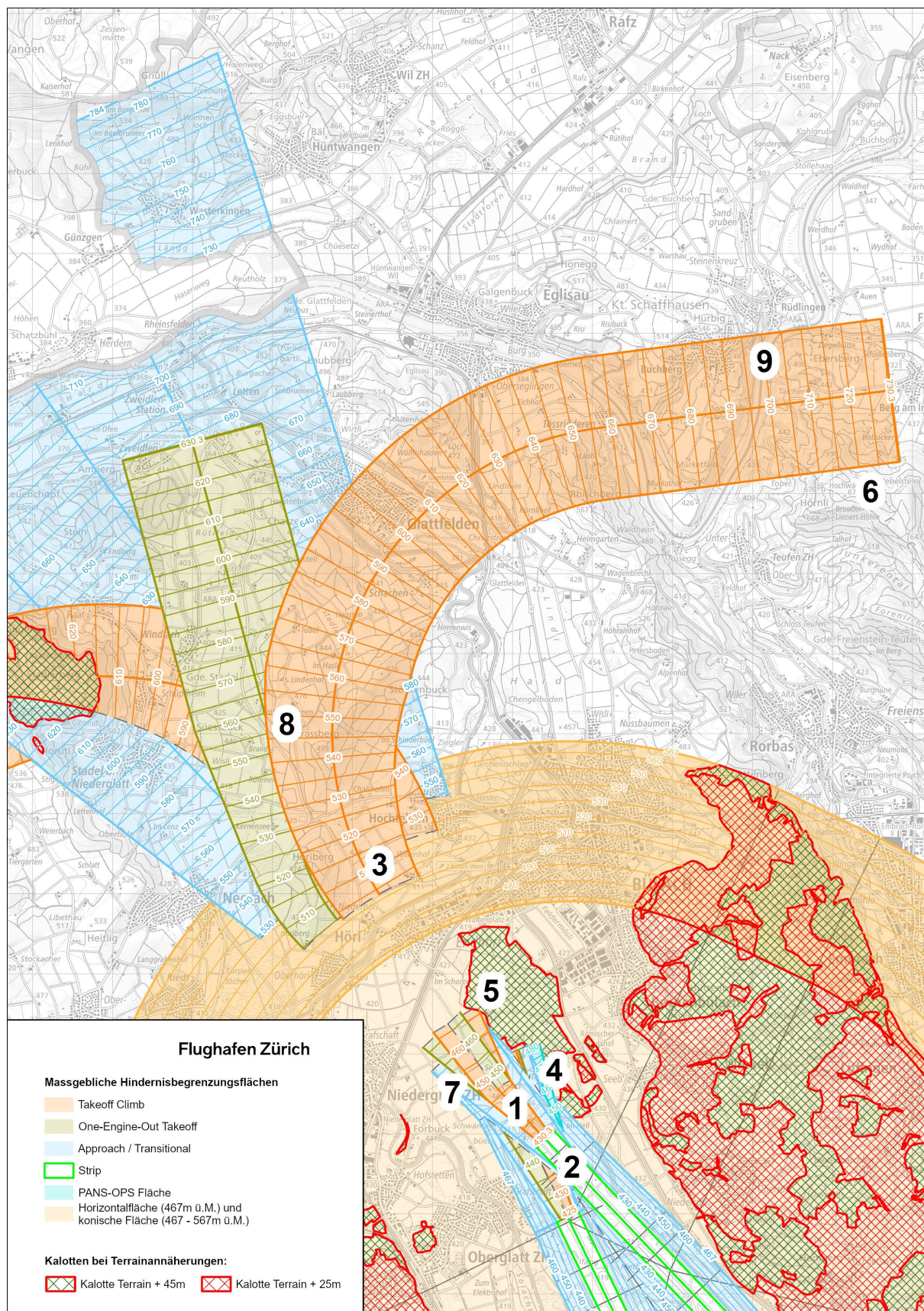


Abbildung 4: Sicherheitszonenplan am Pistenende 32 (Fernbereich)

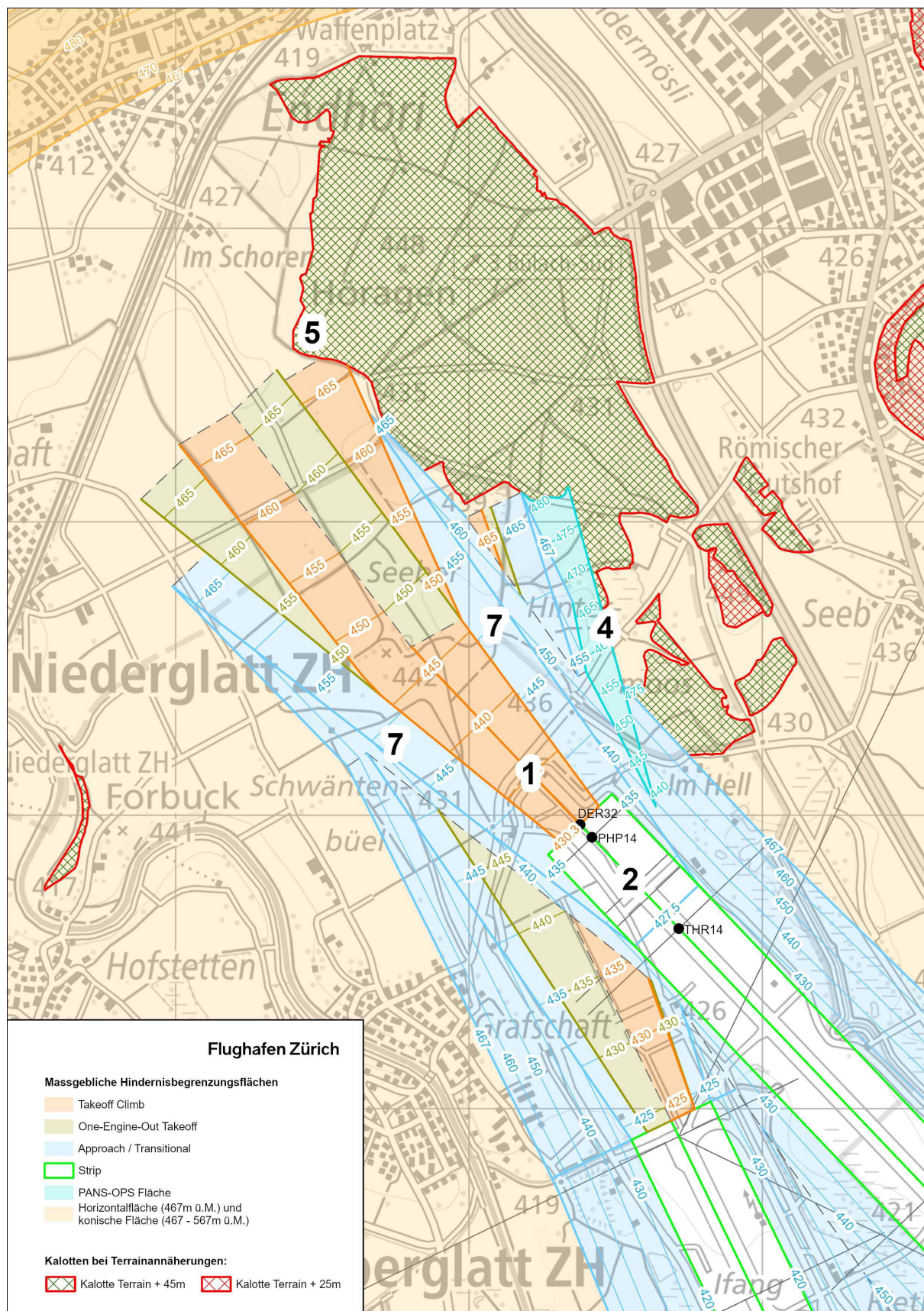


Abbildung 5: Sicherheitszonenplan am Pistenende 32 (Nahbereich)

3. Verfahren

Der Sicherheitszonenplan ist von der FZAG unter Ansetzung einer Einsprachefrist von 30 Tagen in den betroffenen Gemeinden öffentlich aufzulegen. Die Hindernisbegrenzungsflächen des Sicherheitszonenplans werden mit ihrer Veröffentlichung in den kantonalen Publikationsorganen per sofort verbindlich (Sperrwirkung gemäss Art. 73 VIL). Von der Auflage an darf ohne Bewilligung des Auflegers keine Verfügung über ein belastetes Grundstück mehr getroffen werden, welche dem Sicherheitszonenplan widerspricht (Art. 43 LFG).

Werden Einsprachen erhoben und ist darüber eine Einigung nicht möglich (Einigungsverhandlung unter Führung des Kantons Zürich), leitet die zuständige kantonale Behörde die Einsprachen an das BAZL weiter. Das UVEK entscheidet über die Einsprachen und genehmigt die vom Flughafenhalter oder vom BAZL vorgelegten Sicherheitszonenpläne (Art. 44 LFG).

Kontakt

Federica Corti

Geoinformatikerin / GIS-Spezialistin

GIS / BIM

Marvin Gorkiewicz

Professional Project Leader

Flight OPS Engineering