

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
Postfach
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 19. August 2024

Gesuch für nichtlärmrelevante Änderung des Betriebsreglements: Ausschluss Slow Moving IFR Traffic

Sehr geehrte Damen und Herren

Gestützt auf Art. 36c Luftfahrtgesetz (LFG) beantragen wir Ihnen die Genehmigung der nachstehenden nicht lärmrelevanten Änderung des Betriebsreglements vom 30. Juni 2011.

1. Ausgangslage und Begründung für die Änderung

Heute kann die FZAG gestützt auf Art. 2 Abs. 3 Anhang 1 Betriebsreglement *in den An- und Abflugspitzen* Abflüge und Landungen von Flugzeugen der Aircraft Category A gemäss ICAO Doc 8168 sowie IFR-Helikopterflüge nicht gestatten. Hintergrund dieser Regelung ist, dass der Slow Moving IFR Traffic die Pisteninfrastruktur und vor allem den Luftraum auf den An- und Abflurouten übermässig lange blockiert.

Analysen der FZAG und von Skyguide haben ergeben, dass die bestehende Regelung nicht genügt bzw. der Slow Moving IFR Traffic die Komplexität generell, d.h. auch ausserhalb der An- und Abflugspitzen zu stark erhöht und den Durchsatz beeinträchtigt. Kommt hinzu, dass der genannte Verkehr faktisch trotzdem teilweise in den An- und Abflugspitzen stattfindet. Aufgrund der grossen Geschwindigkeitsunterschiede zum übrigen Verkehr müssen die Staffelungen zu anderen Flugzeugen stark erhöht werden, was zu Verspätungen und Ineffizienzen im An- und Abflugverkehr führt. Das BAZL hat die FZAG mit Schreiben vom 19. Juni 2024 zum Monitoring der Lärmbelastung für das Jahr 2022 angewiesen, dass die FZAG weitere Massnahmen zur Verbesserung der Verspätungssituation zu ergreifen hat. Aufgrund dessen soll die genannte Bestimmung im Betriebsreglement dahingehend geändert werden, dass der Slow Moving IFR Traffic generell ausgeschlossen werden kann.

Die Anflüge des Slow Moving IFR-Traffic bereiten auch ausserhalb der Verkehrsspitzen folgende Probleme:

Wirbelschleppen: Der überwiegende Teil der Flugzeuge des langsamen IFR-Verkehrs befindet sich in der Wirbelschleppen-kategorie "L". Daher muss während der gesamten Verkehrsführung auf die Wirbelschleppen-Separation geachtet werden, was die Komplexität erhöht.

Radar Vectoring: Beim normalerweise angewendeten Radar Vectoring bewegen sich alle Flugzeuge mit einer ähnlichen Geschwindigkeit und es können immer ähnliche Flugwege genutzt werden. Bewegt sich ein Flugzeug viel langsamer, so muss dieses eine Flugzeug über einen getrennten Flugweg geführt werden. Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede erhöhen die Komplexität auch bei tiefem und mittlerem