



Abb. 1 Durchschnittliche Flugbewegungen des Linienverkehrs (Sommerflugplan 2023)

Hinzu kommt, dass Slots von langsam fliegenden Flugzeugen trotz entsprechender Regelung im AIP von den Handling-Anbietern regelmässig ausserhalb der zugewiesenen Zeitfenster gebucht werden und gemäss Slot Coordination Switzerland derzeit keine technische Möglichkeit besteht, dies zu verhindern. Ebenfalls ist im AIP geregelt, dass ATC zuständig ist, die Zeitfenster durchzusetzen. Allerdings ist es faktisch nicht möglich bzw. zumutbar, dass ein Flugzeug abgewiesen wird, wenn es bereits einen Slot erhalten hat und der Flugplan korrekt eingehalten wird, da die dringlichste Aufgabe der Flugsicherung darin besteht, ein Flugzeug sicher von A nach B zu führen. Diese Gründe führen dazu, dass die langsam fliegenden Flugzeuge auch in den Verkehrsspitzen operieren (Abb. 2-5).

Abb. 2 und 3 zeigen in der jeweils oberen Grafik die Anzahl der gesamten Flugbewegungen, wobei das Band wiederum 80% der Tage repräsentiert. Minimum und Maximum der Flugbewegungen sind dabei abhängig von Wetter, Verspätungen, Netzwerksituation etc. und damit unvorhersehbar. Dies bedeutet, dass die Verkehrsspitzen nicht immer zu den gleichen Zeiten stattfinden, was es schwieriger macht, überhaupt Zeitfenster für den langsam fliegenden Verkehr zu definieren. Selbst wenn sich somit technisch durchsetzen lassen würde, dass die Zeitfenster bei Slot Coordination Switzerland nur noch ausserhalb der Verkehrsspitzen gebucht werden können, würden diese teilweise in die Verkehrsspitzen fallen, da diese verändernd ausfallen. Aus diesen Gründen ist ein vollständiger Ausschluss einer technischen Nachrüstung vorzuziehen. Aus der jeweils unteren Grafik ist ersichtlich, dass der Slow Moving IFR Traffic nicht nur während den zugewiesenen Zeitfenstern, sondern (wie bereits ausgeführt) den ganzen Tag bzw. auch während den Verkehrsspitzen landet und startet.