
SWITZERLAND

Phone:	+41 (0) 43 931 61 68
AFTN:	LSSAYOYX
Email:	aip@skyguide.ch



AIC 005/2024 B

Effective Date: 31-OCT-2024

End Date: 02-DEC-2024

Publication Date: 31-OCT-2024

AIP Services
P.O. Box
CH-8602 Wangen bei Dübendorf
Switzerland

Flughafen Zürich - Änderung des Betriebsreglements: Ausschluss Slow Moving IFR-Verkehr

Die Flughafen Zürich AG unterbreitet dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) eine nicht lärmrelevante Änderung des Betriebsreglements zur Genehmigung. Der Gesuchsbrief mit Begründung und der Text der Änderung finden sich im Anhang zu diesem AIC.

Bevor das BAZL über die Genehmigung entscheidet, erhalten die von dieser Änderung Betroffenen Gelegenheit zur Äusserung.

Allfällige Stellungnahmen sind bis zum 2. Dezember 2024 (Datum des Poststempels) zu richten an:

Post: Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Die Unterlagen können während dieser Zeit beim BAZL, Sektion Sachplan und Anlagen, Papiermühlestrasse 172, Ittigen b. Bern, während der ordentlichen Bürozeiten eingesehen werden. Unter Berücksichtigung der Stellungnahmen wird das BAZL anschliessend über die Genehmigung der Änderungen entscheiden.

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 Staffellungen 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 Wirbelschleppenkategorie "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

martina.wagner-jornot@zurich-airport.com | T +41 43 816 26 10
Flughafen Zürich AG | Postfach | CH-8058 Zürich-Flughafen | flughafen-zuerich.ch

Verkehrsaufkommen markant. Befindet sich das langsame Flugzeug noch im Bereich der für die restlichen Flugzeuge gewählten Flugwege, so wird die Komplexität durch die anzuwendende Höhenstaffelung erhöht. Befindet sich das langsame Flugzeug auf dem getrennten Flugweg, so wird dadurch der vorhandene Luftraum für die anderen an- oder auch abfliegenden Flugzeuge merklich verkleinert. Schlussendlich nähern sich die Flugwege im Bereich des Queranflugs wieder an, was wiederum die Probleme mit der Höhenstaffelung und den Geschwindigkeitsunterschieden mit sich bringt. Um die Staffelung hinter dem langsamen Flugzeug zu gewährleisten, muss vom Piloten die beabsichtigte und mögliche Geschwindigkeit während des Anflugs erfragt werden. Diese möglichen Geschwindigkeiten haben eine grosse Bandbreite, was die Planbarkeit erschwert und meist eine Zusatzstaffelung für den nachfolgenden Verkehr bedingt. Auch für das Verlassen der Piste muss genügend Zeit eingerechnet werden, da dies meist länger als üblich dauert.

Durchstarts: Ein langsam fliegendes Flugzeug, welches durchstarten muss, benötigt in der Regel sehr lange, bis es den für die nachfolgenden Flugzeuge relevanten Bereich verlassen hat. Dies muss in den erhöhten Staffelungsabständen ebenfalls berücksichtigt werden, was weitere Verzögerungen verursacht.

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

Ein abfliegendes langsames Flugzeug benötigt eine lange Zeit, bis es 5000ft AMSL erreicht und dann durch den Flugverkehrsleiter von der Abflugroute weggedreht werden kann. Für ein nachfolgendes Flugzeug muss entsprechend lange mit der Startfreigabe gewartet werden, damit die Staffelung gewährleistet ist. Zwei Verkehrsflugzeuge werden in der Regel mit einem Abstand von 1-2 Minuten für den Start freigegeben, nach einem langsamen Flugzeug beträgt dieser zeitliche Abstand in der Regel 5 Minuten. Dies hat einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Pünktlichkeit und damit auf die Verspätungssituation generell.

Auch nachdem ein langsames Flugzeug von der Abflugroute weggedreht werden konnte, bleibt die Komplexität hoch, denn auch in dieser Phase muss mit hohem Aufwand die vertikale oder horizontale Staffelung aufrechterhalten werden. Nicht selten müssen Verkehrsflugzeuge ihren Steigflug unterbrechen, bis ein Konflikt gelöst werden konnte. Dies hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Sicherheit.

Zusätzlich zu diesen generell bestehenden Problemen weist die heutige Regelung folgende Probleme auf:

Das heute geltende System mit der Slotzuteilung an die langsam fliegenden Flugzeuge kommt immer wieder an seine Grenzen. So sind im AIP¹ fixe Zeitblöcke definiert, in welchen eine definierte Anzahl dieser Flugbewegungen stattfinden können. Bei Verspätungen, z.B. aufgrund des Wetters oder Einschränkungen im europäischen Luftraum, verschieben sich die Verkehrswellen teilweise wesentlich, wodurch die zugeteilten Slots nicht mehr in den verkehrsarmen Zeiten zu liegen kommen. Dadurch kommt es immer wieder zu sehr komplexen Situationen mit langsamen Flugzeugen, welche dann auch bei höherem Verkehrsaufkommen mit grossem Aufwand in die Sequenz eingefügt werden müssen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit bzw. Verspätungssituation und die Komplexität sowie Sicherheit. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt exemplarisch die Schwankungen der Verkehrslast in den Wellen anhand vom Sommer 2023 auf.

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 ein Flugzeug über einen getrennten Flugweg geführt werden. Die grossen Geschwindigkeitsunterschiede erhöhen die Komplexität auch bei tiefem und mittlerem Verkehrsaufkommen markant. Befindet sich das langsame Flugzeug noch im Bereich der für die restlichen Flugzeuge gewählten Flugwege, so wird die Komplexität durch die anzuwendende Höhenstaffelung erhöht.

¹ Aeronautical Information Publication; Luftfahrthandbuch

Befindet sich das langsame Flugzeug auf dem getrennten Flugweg, so wird dadurch der vorhandene Luftraum für die anderen an- oder auch abfliegenden Flugzeuge merklich verkleinert. Schlussendlich nähern sich die Flugwege im Bereich des Queranflugs wieder an, was wiederum die Probleme mit der Höhenstaffelung und den Geschwindigkeitsunterschieden mit sich bringt. Um die Staffelung hinter dem langsamen Flugzeug zu gewährleisten, muss vom Piloten die beabsichtigte und mögliche Geschwindigkeit während des Anflugs erfragt werden. Diese möglichen Geschwindigkeiten haben eine grosse Bandbreite, was die Planbarkeit erschwert und meist eine Zusatzstaffelung für den nachfolgenden Verkehr bedingt. Auch für das Verlassen der Piste muss genügend Zeit eingerechnet werden, da dies meist länger als üblich dauert.

Durchstarts: Ein langsam fliegendes Flugzeug, welches durchstarten muss, benötigt in der Regel sehr lange, bis es den für die nachfolgenden Flugzeuge relevanten Bereich verlassen hat. Dies muss in den erhöhten Stafflungsabständen ebenfalls berücksichtigt werden, was weitere Verzögerungen verursacht.

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

Ein abfliegendes langsames Flugzeug benötigt eine lange Zeit, bis es 5000ft AMSL erreicht und dann durch den Flugverkehrsleiter von der Abflugroute weggedreht werden kann. Für ein nachfolgendes Flugzeug muss entsprechend lange mit der Startfreigabe gewartet werden, damit die Staffelung gewährleistet ist. Zwei Verkehrsflugzeuge werden in der Regel mit einem Abstand von 1-2 Minuten für den Start freigegeben, nach einem langsamen Flugzeug beträgt dieser zeitliche Abstand in der Regel 5 Minuten. Dies hat einen wesentlichen negativen Einfluss auf die Pünktlichkeit und damit auf die Verspätungssituation.

Auch nachdem ein langsames Flugzeug von der Abflugroute weggedreht werden konnte, bleibt die Komplexität hoch, denn auch in dieser Phase muss mit hohem Aufwand die vertikale oder horizontale Staffelung aufrechterhalten werden. Nicht selten müssen Verkehrsflugzeuge ihren Steigflug unterbrechen, bis ein Konflikt gelöst werden konnte. Dies hat Auswirkungen auf den Verkehrsfluss und die Sicherheit.

Zusätzlich zu diesen generell bestehenden Problemen weist die heutige Regelung folgende Probleme auf:

Das heute geltende System mit der Slotzuteilung an die langsam fliegenden Flugzeuge kommt immer wieder an seine Grenzen. So sind im AIP² fixe Zeitblöcke definiert, in welchen eine definierte Anzahl dieser Flugbewegungen stattfinden können. Bei Verspätungen, z.B. aufgrund des Wetters oder Einschränkungen im europäischen Luftraum, verschieben sich die Verkehrswellen teilweise wesentlich, wodurch die zugeteilten Slots nicht mehr in den verkehrsarmen Zeiten zu liegen kommen. Dadurch kommt es immer wieder zu sehr komplexen Situationen mit langsamen Flugzeugen, welche dann auch bei höherem Verkehrsaufkommen mit grossem Aufwand in die Sequenz eingefügt werden müssen. Dies hat negative Auswirkungen auf die Pünktlichkeit bzw. Verspätungssituation und die Komplexität sowie Sicherheit. Die nachfolgende Abbildung 1 zeigt exemplarisch die Schwankungen der Verkehrslast des Linienverkehrs (alle Kategorien) in den Wellen auf. Das Band repräsentiert 80% der Tage im Sommerflugplan 2023. Daraus ergibt sich, dass die Spitzenzeiten zunehmend unvorhersehbarer werden infolge Wetter, Verspätungen, Netzwerksituation etc.

² Aeronautical Information Publication; Luftfahrthandbuch

Flughafen Zürich

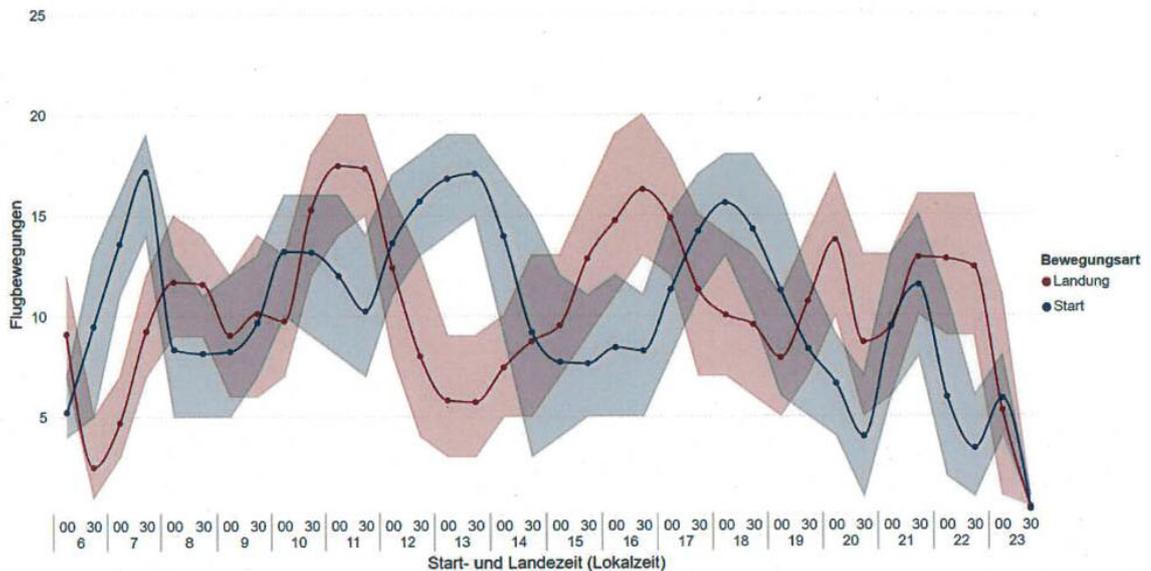
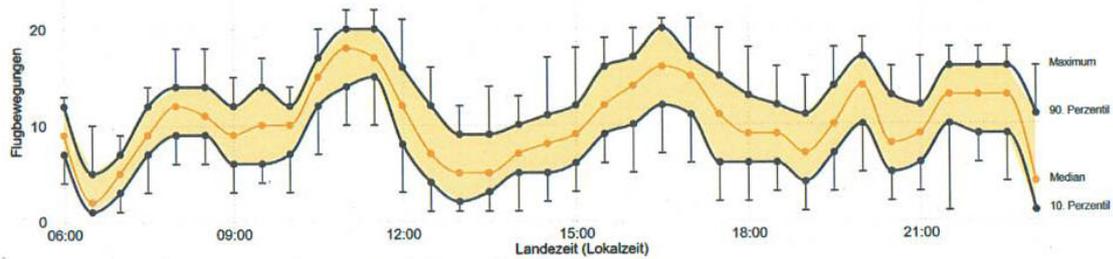


Abb. 1 Durchschnittliche Flugbewegungen des Linienverkehrs (Sommerflugplan 2023)

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.

Variation der Anzahl Flugbewegungen pro 30 Minuten im Sommerflugplan 2023



Anzahl Slow Moving IFR Flüge pro 30 Minuten im Sommerflugplan 2023

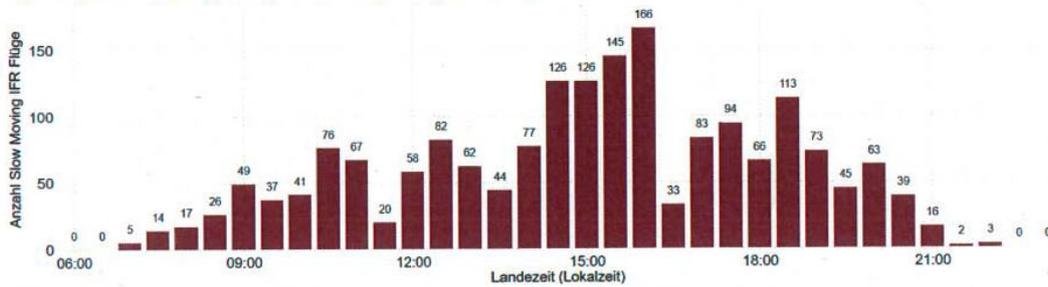
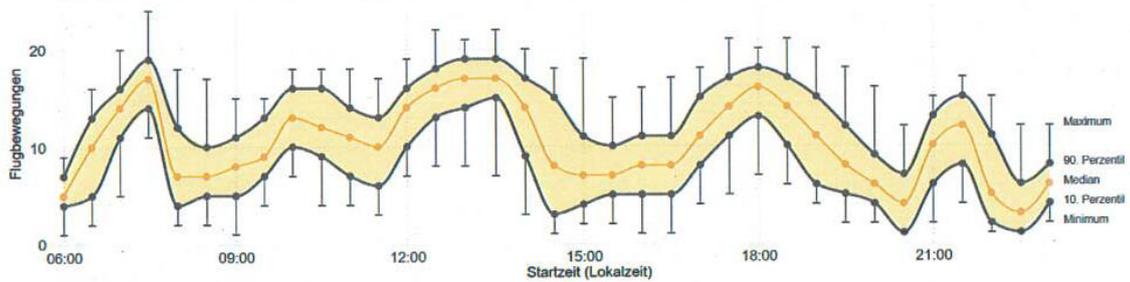


Abb. 2 Ankünfte im Tagesverlauf, gesamthaft und separat Slow Moving IFR Traffic

Variation der Anzahl Flugbewegungen pro 30 Minuten im Sommerflugplan 2023



Anzahl Slow Moving IFR Flüge pro 30 Minuten im Sommerflugplan 2023

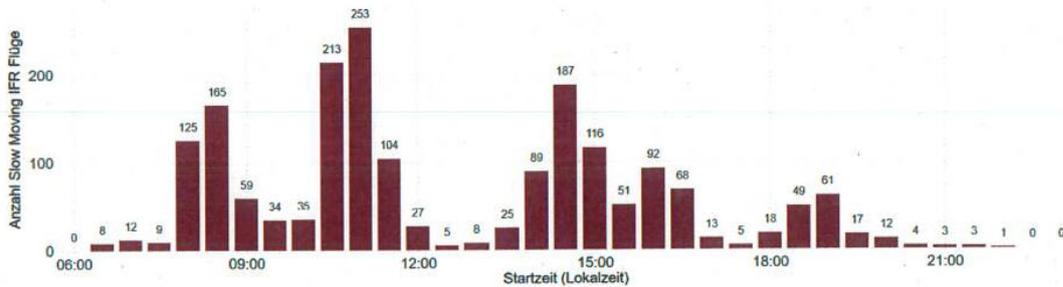


Abb. 3 Abflüge im Tagesverlauf, gesamthaft und separat Slow Moving IFR Traffic

Flughafen Zürich

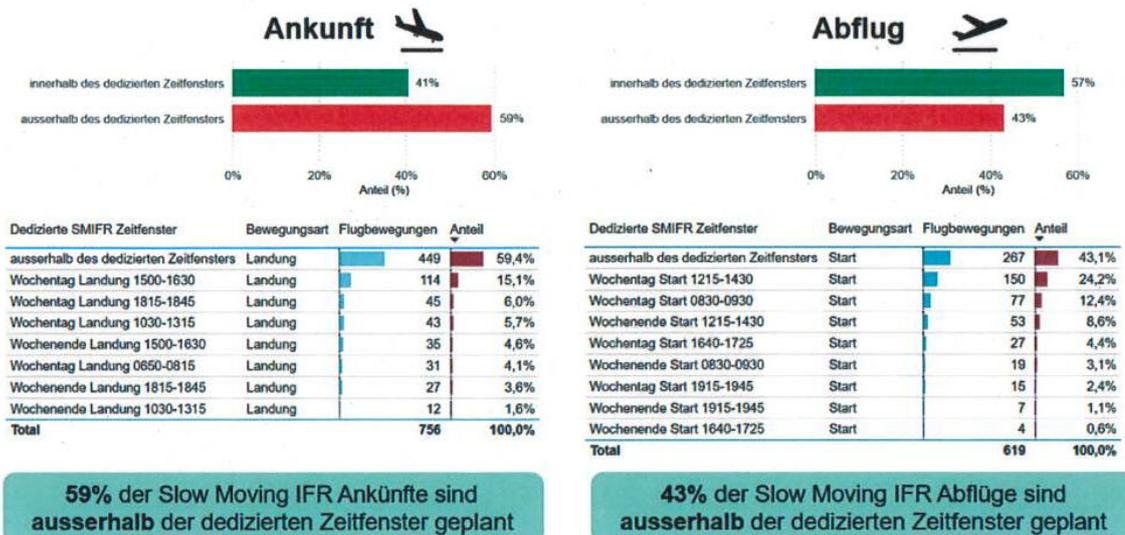


Abb. 4 Tatsächlich geplante Slow Moving IFR Ankünfte und Abflüge

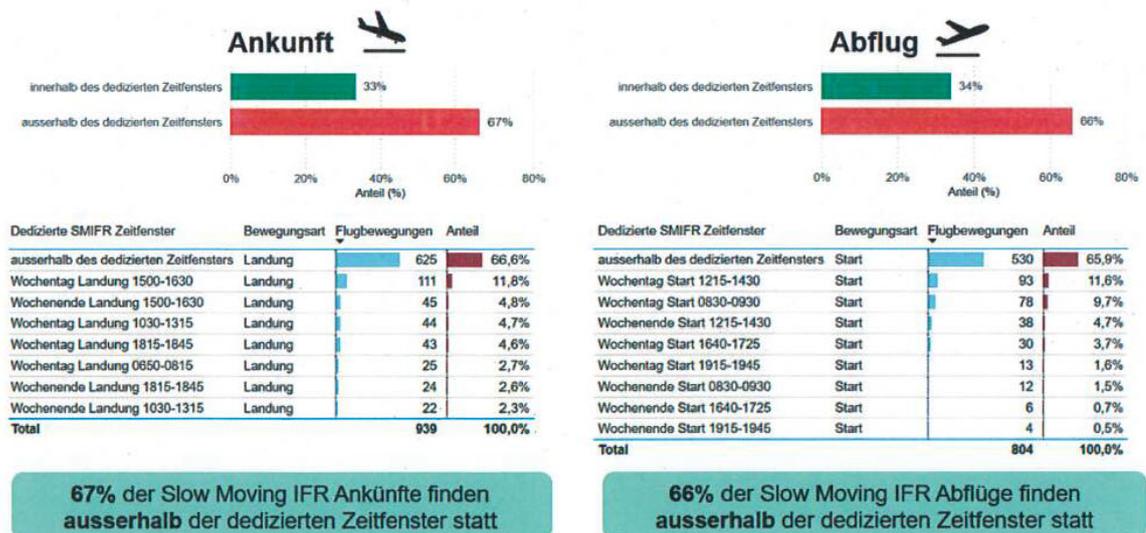


Abb. 5 Faktische An- und Ankunftszeiten des Slow Moving IFR Traffics

Der Zulassungszwang gemäss Betriebskonzession vom 31. Mai 2001 gilt nicht uneingeschränkt, sondern richtet sich nach den Vorgaben des SIL. Dazu wird im Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021 festgelegt, dass Flüge des Linien- und Charterverkehrs Priorität geniessen und der Flughafen dem übrigen Flugverkehr nur so weit offensteht, als es die verbleibende Kapazität erlaubt. Sachgerechte und verhältnismässige Einschränkungen widersprechen somit dem grundsätzlichen Zulassungszwang nicht. Die in den vergangenen Jahren festgestellten Probleme des Slow Moving IFR Traffics führen zur massiven Erhöhung der Komplexität und damit der Sicherheit. Zudem ist seit Erholung der Covid19-Pandemie mit Rückkehr zum vorherigen Verkehrsaufkommen die Verspätungssituation unbefriedigend. Diese Situation ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Wie oben dargelegt, hat u.a. auch der Slow Moving IFR Traffic Auswirkungen auf die Pünktlichkeitssituation des Linien- und Charterverkehrs. Die FZAG hat alle Massnahmen zu ergreifen, welche

technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar sind. Nachdem in den letzten Jahren offenkundig wurde, dass die heutige Regelung mit Einschränkung auf die Zeiten ausserhalb der Verkehrsspitzen nicht genügt, sich die betroffenen Betreiber nicht an die vorgegebenen Zeiten im AIP halten, sich die Regelung nicht von Skyguide (ATC) durchsetzen lässt und selbst ein Ausschluss ausserhalb der Verkehrsspitzen problematisch ist, weil die Verkehrsspitzen nicht immer in dieselbe Zeit fallen sowie in Anbetracht der Verspätungssituation ist keine mildere Massnahme ersichtlich, um die geschilderten Probleme zu beheben. Im Sinne der Verhältnismässigkeit sollen drei Flugzeugtypen weiterhin zugelassen werden, die den Betrieb nicht im eingangs beschriebenen Masse beeinträchtigen: Dies sind der PC12, der Beechcraft Denali sowie der E50P (siehe Kapitel 3). Sollten künftig ähnlich leistungsstarke Flugzeugtypen auf dem Markt verfügbar sein, könnten sie ebenfalls am Flughafen Zürich zugelassen werden. Da die Regelung der Ausnahmen im AIP erfolgt, kann sie innert 3 Monaten vorgenommen werden. Nicht geändert werden soll demgegenüber die heutige Bestimmung über den Ausschluss von IFR-Helikopterflügen während den Verkehrsspitzen. Es ist heute schon sichergestellt, dass die IFR-Helikopterbewegungen nur ausserhalb der Verkehrsspitzen stattfinden.

2. Betroffene Flugzeugtypen

Um über ein objektives und klares Kriterium für den Ausschluss zu verfügen, wurde schon bisher im Betriebsreglement auf die Regelung der ICAO zurückgegriffen, wonach diejenigen Flugzeuge mit den tiefsten Anfluggeschwindigkeiten der Category A zugeordnet sind. Dieses Kriterium ist weiterhin sachgerecht. Weiter wurden für das Jahr 2023 die Flugzeugtypen und die Anzahl Bewegungen der Category A analysiert, um eine grobe Einschätzung über die betroffenen Flugzeugtypen und die Verkehrsmenge zu erhalten (Abb. 6). Aufgrund der Leistungsfähigkeit sollen weder der PC12 noch der E50P ausgeschlossen werden. Ebenfalls ist der Beechcraft Denali am Flughafen Zürich zugelassen, da er über eine ähnliche Leistungsfähigkeit verfügt wie der PC12.

ICAOType	ARR2023_IFR	DEP2023_IFR	Movements	Engine Typ
BE33	5	5	10	PROP
C172	1	1	2	PROP
C182	8	8	16	PROP
C206	0	1	1	PROP
C340	13	11	24	PROP
COL4	42	41	83	PROP
DA40	147	143	290	PROP
DA42	230	218	448	PROP
DA50	2	2	4	PROP
DA62	27	27	54	PROP
DV20	0	1	1	PROP
GLAS	2	3	5	PROP
M20P	2	2	4	PROP
M20T	79	79	158	PROP
P210	1	1	2	PROP
P28R	1	1	2	PROP
P28U	2	1	3	PROP
P32R	1	1	2	PROP
P68	10	10	20	PROP
PA32	1	1	2	PROP
PA34	12	11	23	PROP
PA46	3	3	6	PROP
R90R	14	16	30	PROP
S22T	21	23	44	PROP
SR20	1	1	2	PROP

SR22	100	104	204	PROP
TB20	1	1	2	PROP
C208	11	13	24	TURBO
D228	1	1	2	TURBO
EVOT	1	1	2	TURBO
P46T	42	44	86	TURBO
PC12	781	776	1557	TURBO
TBM7	6	6	12	TURBO
E50P	313	312	625	JET
Summe	1881	1869	3750	

Abb. 6 Betroffene Flugzeugtypen der Category A (PC12 und E50P werden nicht ausgeschlossen)

3. Nicht lärmrelevante Betriebsreglementsänderung und Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung

Der Betriebsreglementstext in Art. 2 Abs. 3 Anhang 1 Betriebsreglement wird wie folgt angepasst:

Die Flughafen Zürich AG kann Abflüge und Landungen nach IFR von Flugzeugen der Aircraft Category A gemäss ICAO Doc 8168 nicht gestatten. Unabhängig von der Verkehrsart kann die Flughafen Zürich AG in den An- und Abflugspitzen IFR-Helikopterflüge nicht gestatten.

Die im schweizerischen Luftfahrthandbuch AIP (Aeronautical Information Publication) veröffentlichten An- und Abflugverfahren bilden integrierenden Bestandteil des Betriebsreglements (Art. 17, Anhang 1 Betriebsreglement). Das dazugehörige Luftfahrthandbuch (AIP) wird wie folgt ergänzt:

Due to capacity and traffic flow reasons, ICAO APCH category "A" aeroplanes are not permitted to operate under IFR to and from LSZH, with following exceptions:

- SAR, urgent medical and EMERG FLTs
- State ACFT FLTs with diplomatic clearance issued by FOCA
- Police and supervision FLTs
- FLTs carrying sick or injured persons
- ACFTs operated by Swiss Air Force
- Disaster relief FLTs
- FLTs authorised by Zurich Airport Authority
- PC12, Beechcraft Denali and E50P

Der Ausschluss des Slow Moving IFR-Traffic ist im AIP – nach entsprechender Genehmigung durch das BAZL unter Entzug der aufschiebenden Wirkung – im Rahmen des AIRAC Zyklus – auf den nächstmöglichen Termin zu publizieren.

Aufgrund des vorgängig beschriebenen Einflusses des Slow Moving IFR-Traffics auf den übrigen Linienverkehr mit Auswirkungen auf die Komplexität, die Pünktlichkeit und die Verspätungssituation, beantragen wir die sofortige Vollstreckbarkeit der beantragten Änderung. Da es sich um eine nicht lärmrelevante Änderung handelt und die Verspätungssituation mit dieser Massnahme etwas verbessert werden kann, gibt es keine Gründe, mit der Umsetzung zuzuwarten, weshalb wir den Entzug der aufschiebenden Wirkung beantragen.

Da die von der FZAG beantragten Änderungen keinen Einfluss auf die Fluglärmbelastung haben, ist auf eine Anhörung von Kanton und Gemeinden sowie eine öffentliche Auflage verzichtet. Zwecks Anhörung der betroffenen Nutzer des Flughafens ist ein AIC (Aeronautical Information Circular) zu publizieren.

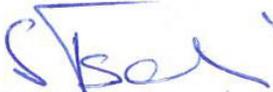
4. Anträge

Basierend auf den vorstehenden Ausführungen ersuchen wir Sie, die folgenden Anträge gutzuheissen:

1. Der Ausschluss des Slow Moving IFR-Traffic ist gemäss Anhang 1 Betriebsreglement zu genehmigen.
2. Allfälligen Beschwerden gegen die Genehmigung des BAZL ist gestützt auf Art. 55 Abs. 2 VwVG die aufschiebende Wirkung zu entziehen.
3. Nach rechtskräftiger Genehmigung durch das BAZL ist der Ausschluss des Slow Moving IFR-Traffic im Rahmen des AIRAC Cycles auf den nächstmöglichen Termin im AIP zu publizieren.

Für Ihre Bemühungen und die wohlwollende Prüfung der beantragten Änderung des Betriebsreglements danken wir Ihnen bereits im Voraus bestens und stehen für allfällige Fragen gerne zur Verfügung.

Freundliche Grüsse



Stefan Tschudin
Chief Operation Officer



Martina Wagner-Jornot
Senior Counsel Verfahrenskoordination

Anhang:
- Synopse

Anhang 1 zum Gesuch

Betriebsreglement für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011 (Änderung vom 19. August 2024)

Anhang 1:	An- und Abflugverfahren
	B. Benützungsvorschriften
	I. Benützungsvorrang
	Art. 12
Grundsatz	Die zugelassenen Verkehrsarten haben in nachstehender Reihenfolge Benützungsvorrang:
	1. Flüge des Linienverkehrs;
	2. Charterkettenflüge des Nichtlinienverkehrs;
	3. übrige gewerbsmässige IFR-Flüge;
	4. nichtgewerbsmässige IFR-Flüge;
	5. gewerbsmässige VFR-Flüge;
	6. nichtgewerbsmässige VFR-Flüge.
	Für VFR-Flüge kann die Flughafen Zürich AG eine theoretische Einweisung vorschreiben. Die Details dazu werden im AIP publiziert.
	Unabhängig von der Verkehrsart kann die Flughafen Zürich AG in den An- und Abflugspitzen Abflüge und Landungen von Flugzeugen der Aircraft category A gemäss ICAO Doc 8168 sowie IFR-Helikopterflüge nicht gestatten.

Anhang 1:	An- und Abflugverfahren
	B. Benützungsvorschriften
	I. Benützungsvorrang
	Art. 12
Grundsatz	Die zugelassenen Verkehrsarten haben in nachstehender Reihenfolge Benützungsvorrang:
	1. Flüge des Linienverkehrs;
	2. Charterkettenflüge des Nichtlinienverkehrs;
	3. übrige gewerbsmässige IFR-Flüge;
	4. nichtgewerbsmässige IFR-Flüge;
	5. gewerbsmässige VFR-Flüge;
	6. nichtgewerbsmässige VFR-Flüge.
	Für VFR-Flüge kann die Flughafen Zürich AG eine theoretische Einweisung vorschreiben. Die Details dazu werden im AIP publiziert.
	Unabhängig von der Verkehrsart kann Die Flughafen Zürich AG kann in den An- und Abflugspitzen Abflüge und Landungen nach IFR von Flugzeugen der Aircraft Category A gemäss ICAO Doc 8168 nicht gestatten. Unabhängig von der Verkehrsart kann die Flughafen Zürich AG in den An- und Abflugspitzen Abflüge und Landungen von Flugzeugen der Aircraft category A gemäss ICAO Doc 8168 sowie IFR-Helikopterflüge nicht gestatten.

- E N D E -

BAZL/LESA

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK