

Antrag

Zur Genehmigung der Lärmgebührensuschläge und des Entlastungsmechanismus am Flughafen Zürich

Inhalt

1.	Antrag	3
1.1.	Erhöhte Tagesrand- und Nachtzuschläge	3
1.2.	Entlastung hubrelevanter Flüge	4
1.3.	Rückerstattung	6
1.4.	Auswirkungen auf die Nutzer des Flughafens Zürich	7
2.	Kostenbezug	7
3.	Stellungnahmen der betroffenen Parteien	9
3.1.	BAFU	9
3.2.	SWISS	11
3.3.	SBFZ	12
A.	Anhang	14
A.1.	Vorgesehener Text für das Gebührenreglement ab 1. Mai 2015	14
A.2.	Stellungnahme BAFU	14
A.3.	Stellungnahme SWISS	14
A.4.	Stellungnahme SBFZ	14
A.1.	Vorgesehener Text für das Gebührenreglement ab 1. Mai 2015	15

1. Antrag

Im Verfahren um die Lärmgebühren für den Flughafen Zürich verfügte das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) auf Basis des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer), dass die Höhe und Struktur der Flugzeulärmgebühren durch die Flughafen Zürich AG (FZAG) zu überprüfen seien.¹ Vor allem die Tagesrand- und Nachtzuschläge für Starts und Landungen seien entsprechend den Vorgaben des BVGer anzupassen. Weiterhin sei der Hubbetrieb am Flughafen Zürich insofern zu schützen, dass falls „[...] die lenkungswirksamen Start- und Landezuschläge für die Tagesrand- und Nachtstunden die Fluggesellschaften veranlassen würde, ihre Langstreckenflüge einzustellen oder in einem den Hubbetrieb des Flughafens Zürich gefährdendem Ausmass zu reduzieren, in einem weiteren Schritt zu untersuchen wäre, ob die für die Funktion des Flughafens Zürich als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs entscheidenden Flüge von solchen Lärmzuschlägen ganz oder teilweise ausgenommen werden könnten.“

Die FZAG beantragt entsprechend die Genehmigung der Anpassung der Lärmgebührenzuschläge während der Tagesrand- und Nachtstunden sowie der Einführung eines ergänzenden Entlastungsmechanismus am Flughafen Zürich in der folgend dargelegten Ausgestaltung:

Das Lärmgebührenmodell soll am 1. Mai 2015 in Kraft treten und mindestens bis zur nächsten Neufestsetzung der Flugbetriebsgebühren am Flughafen Zürich gültig sein.

1.1. Erhöhte Tagesrand- und Nachtzuschläge

Tagesrand- und Nachtzuschläge Starts					
Lärmklasse	1	2	3	4	5
2100 - 2200	800 (800)	400 (200)	200 (100)	100 (50)	50 (40)
2201 - 2230	1'500 (1'500)	800 (200)	400 (100)	200 (50)	100 (50)
2231 - 2300	3'000 (2'000)	1'500 (400)	800 (200)	400 (100)	200 (100)
2301 - 2330	6'000 (3'000)	3'000 (800)	1'500 (400)	800 (200)	400 (200)
2331 - 0000	12'000 (6'000)	6'000 (1'500)	3'000 (800)	1'500 (400)	800 (400)
0001 - 0600	18'000 (18'000)	12'000 (9'000)	6'000 (4'500)	3'000 (2'500)	1'500 (1'500)
0601 - 0700	1'500 (1'500)	800 (500)	400 (200)	200 (100)	100 (50)

Tab 1: Tagesrand- und Nachtzuschläge Starts (aktuell gültige Zuschläge in Klammern)

¹ Vgl. BVGer, Urteil vom 30. Oktober 2013. Zi. 7.3.1 i.V. m. BAZL, Verfügung vom 14. November 2013, Zi. 2.3.

Tagesrand- und Nachtzuschläge Landungen					
Lärmklasse	1	2	3	4	5
2100 - 2200			50 (40)		
2201 - 2230			100 (50)		
2231 - 2300			200 (100)		
2301 - 2330			400 (200)		
2331 - 0000			800 (400)		
0001 - 0600			1'500 (1'500)		
0601 - 0700			100 (50)		

Tab 2: Tagesrand- und Nachtzuschläge Landungen (aktuell gültige Zuschläge in Klammern)

Die Lärmgebührensuschläge für die Tagesrand- und Nachtstunden wurden mit zum Teil vervierfachen Tarifen deutlich höher als bisher angesetzt. Gleichzeitig sieht die neue Abstufung ca. eine Verdoppelung pro Halbstundenschritt vor. Mit dieser Anhebung gegenüber der bisherigen Regelung sollen die Fluggesellschaften zu einer möglichst zurückhaltenden Planung von Flugverbindungen in den Tagesrand- und Nachtstunden sowie gleichzeitig zur Benutzung von lärmarmen Flugzeugtypen motiviert werden.

1.2. Entlastung hubrelevanter Flüge

Nach diversen Gesprächen mit den Nutzern am Flughafen Zürich hat sich gezeigt, dass die o.g. Erhöhung der Lärmgebührentarife sehr wahrscheinlich erhebliche Auswirkungen auf den Hubbetrieb am Flughafen Zürich haben wird. Entsprechend wird die Entlastung von hubrelevanten Flügen mittels eines Entlastungsmechanismus beantragt.

Das BVGer schlug in seinem Entscheid vom Oktober 2013 beispielhaft eine Einteilung in Kurz-, Mittel- und Langstreckenflüge vor, um hubrelevante Flugverbindungen zu identifizieren, die über einen Entlastungsmechanismus weniger hohe Lärmzuschläge entrichten müssten. Diese Grundidee soll in Anlehnung an die Lärmregelung in Art. 39 der Eidg. Verordnung über die Infrastruktur der Luftfahrt (VIL) für Langstreckenflüge mit über 5'000 km Nonstop Distanz zur Nachtzeit umgesetzt werden.

Sämtliche Fluggesellschaften, welche ab Zürich zu den Tagesrand- und Nachtstunden Langstreckenverbindungen mit Nonstop Flugdistanzen von über 5'000 km anbieten und eine überdurchschnittliche Auslastung gemessen am Sitzladefaktor SLF erreichen (**Abb 1Abb-1**), sollen von dieser Entlastung profitieren. Die zusätzliche Anbindung an den SLF soll verhindern, dass Fluggesellschaften – nur um der finanziellen Entlastung Willen – Flugverbindungen vom Tag in die Tagesrand- und Nachtstunden verlegen. In den Tagesrand- und Nachtstunden sollen nur diejenigen Flüge den Entlastungsmechanismus auslasten können, die möglichst viele Passagiere mit einer Flugbewegung transportieren. Vom Incentive können nur Flüge im Linienverkehr profitieren, Charter- und andere gewerbsmässige Flüge sind vom Incentive ausgenommen.

Nachfolgend wird erläutert, mit welchen Kennzahlen die Beurteilungs-Kriterien geprüft werden:

Passagierflug im Linienverkehr

Je nach Betriebsbewilligung kann ein Luftfahrtunternehmen im Linien-, gewerbsmässigen Nichtlinien- oder im nichtgewerbsmässigen Verkehr operieren. Bei der Slot-Anfrage muss die Fluggesellschaft die Art des Fluges anhand der flight service types (FST)² der IATA bekannt geben. Basierend auf dem FST wird am Flughafen Zürich jede Flugbewegung einer Verkehrskategorie (CATY) zugeordnet. Es handelt sich hierbei um dieselbe Kenngrösse, die auch für die Prüfung der Nachtsperzeiten der verschiedenen Verkehrsarten herangezogen wird.

Geplante und effektive Start- und Landezeit

Bei der Slot-Anfrage muss die Fluggesellschaft ebenfalls die geplante Start- bzw. Landezeit angeben. Die effektive Start- bzw. Landezeit wird von der Flugsicherung Skyguide geliefert. Sowohl die geplante wie auch die effektive Start- bzw. Landezeit muss zwischen 21.00 und 07.00 Uhr liegen, damit Verspätungen oder Frühankünfte vom Entlastungsmechanismus ausgeschlossen werden können.

Nonstop Flugdistanz

Die Nonstop Flugdistanz basiert auf der kürzesten Distanz zwischen Herkunfts- bzw. Zielflughafen und dem Flughafen Zürich basierend auf den Koordinaten von OpenFlights³. Der Herkunfts- bzw. Zielflughafen wird ebenfalls bei der Slot-Anfrage durch die Fluggesellschaft bekannt gegeben.

Sitzladefaktor

Die maximale Sitzkapazität wird ebenfalls bei der Slot-Anfrage angegeben. Der Sitzladefaktor berechnet sich aus der Anzahl Passagiere an Bord dividiert durch die maximale Sitzkapazität des entsprechenden Jahres.

² IATA Standard Schedules Information Manual, Appendix C, März 2011

³ <http://openflights.org>

Passagierflug im Linienverkehr (CATY=10)?

Geplante und effektive Start- bzw. Landezeit (STAD / TDAB) während den Tagesrand- und Nachtstunden (21.00 bis 07.00 Uhr)?

Nonstop Flugdistanz vom Herkunfts- bzw. zum Zielflughafen ist grösser als 5'000 km?

Der jährliche Sitzladefaktor (SLF) der betreffenden Fluggesellschaft während den Tagesrand- und Nachtstunden (\emptyset SLF AL) ist grösser als der Sitzladefaktor von allen Fluggesellschaften am Flughafen Zürich (\emptyset SLF ZRH) während dieser Zeiten?

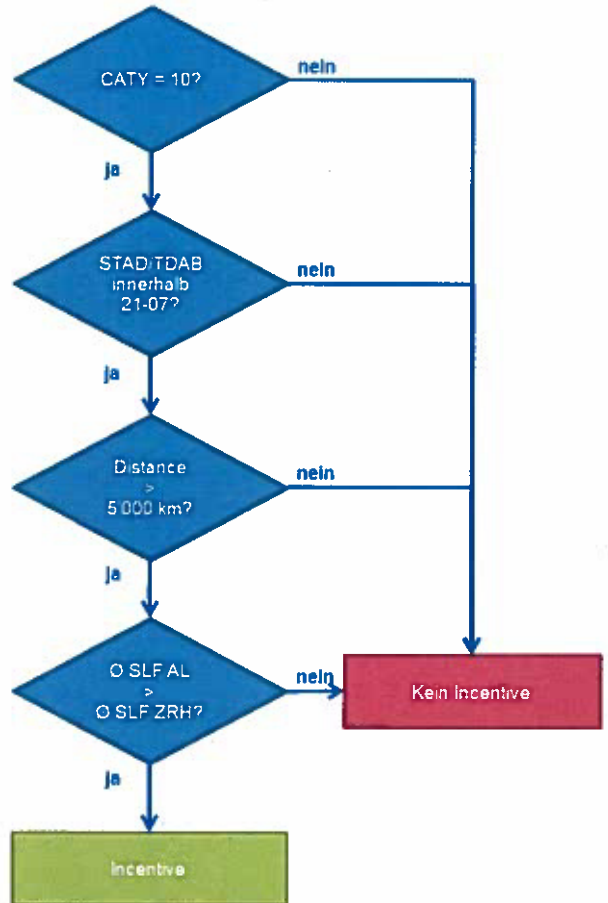


Abb 1. Schematischer Ablauf zur Prüfung der Berechtigung für eine finanzielle Entlastung

1.3. Rückerstattung

Falls die Fluggesellschaft die Kriterien des Entlastungsmechanismus erfüllt, wird ihr die Mehrbelastung durch die erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge rückerstattet.

Die Höhe der Rückerstattung definiert sich als die Differenz zwischen den tatsächlich gezahlten Lärmgebühren während Tagesrand- und Nachtstunden und den hypothetischen Lärmgebühren während Tagesrand- und Nachtstunden, die gezahlt worden wären, wenn das am 31.12.2014 gültige Lärmgebührenmodell auf die Flugbewegungen der betreffenden Gesellschaft im betreffenden Jahr angewendet worden wäre.

Fluggesellschaften können per 31. Januar des Folgejahres einen Antrag zur finanziellen Entlastung über das Internet-Formular unter www.flughafen-zuerich.ch/gebuehren oder per Post an Flughafen Zürich AG, Airport Charges Management, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen stellen.

1.4. Auswirkungen auf die Nutzer des Flughafens Zürich

Anhand der Flugbewegungszahlen des Jahres 2013 müssten über 60 Fluggesellschaften wegen der erhöhten Lärmgebührenansätze während den Tagesrand- und Nachtstunden mit Mehrbelastungen von insgesamt 6.1 Mio. CHF rechnen. Im 2013 flogen drei Fluggesellschaften (Swiss International Air Lines Ltd. (SWISS), Thai Airways International PLC und Edelweiss Air AG) zwischen 21.00 und 07.00 Uhr Destinationen mit Nonstop Distanzen von über 5'000 km an und übertrafen gleichzeitig den durchschnittlichen SLF von 75%. Die über den Entlastungsmechanismus rückerstatteten Beträge für diese drei Fluggesellschaften belaufen sich auf gesamthaft 4.9 Mio. CHF.

2. Kostenbezug

Die Lärmgebühren werden wie bis anhin dem Airport of Zurich Noise Funds (AZNF) zugeschrieben. Dieser wird von der Flughafen Zürich AG geführt und seine Mittel werden zweckgebunden für anfallende Kosten im Zusammenhang mit Fluglärm am Flughafen Zürich eingesetzt.

Durch die bereits erfolgte Sistierung der Passagierlärmgebühr im Jahr 2014 sind die Einnahmen des AZNF bereits stark gesunken. Die (leichte) Erhöhung der Einnahmen durch die Anpassung der Tarife zu Tagesrand- und Nachtzeiten ab dem Jahr 2015 wird durch den Entlastungsmechanismus weitgehend ausnivelliert.

Aufgrund diverser offener Verfahren bezüglich Fluglärm (rechtsgültiger Schallschutzperimeter, Lärmentschädigungen) ist aktuell noch nicht absehbar, wie sich die Ausgaben aus dem AZNF mittelfristig ändern werden.

Eine allfällige Integration der Lärmgebühren mit anderen Flugbetriebsgebühren ist erst dann möglich, wenn zum einen die Verbindlichkeiten aus den oben erwähnten Verfahren abgewickelt sind bzw. wenn rechtlich verbindlich geprüft worden ist, wie Flugbetriebsgebühren in Kombination mit den zweckgebundenen Lärmgebühren im AZNF integriert werden können. Zum anderen ist zwingend eine letztinstanzliche Entscheidung im laufenden Verfahren bezüglich der Flugbetriebsgebühren abzuwarten.

in Mio CHF	IST 2012	IST 2013	Forecast 2014	Forecast 2015	Forecast 2016	Forecast 2017
AZNF Teil Flughafen Zürich AG Periodenbeginn	247.7	273.8	300.2	480.8	454.4	412.9
+ Lärmgebühren	68.5	70.8	15.3	16.0	16.0	16.0
- Zahlung aus Entlastungsmechanismus				-	-4.9	-4.9
- Lärmgebühren Anteil Kt. ZH (ab 1.1.2012 24%)	-16.4	-17.0	-3.7	-	-	-
- Schallschutz	-23.2	-20.6	-45.0	-8.2	-8.2	-8.2
- formelle Enteignungen	-3.2	-2.9	-5.0	-35.0	-45.0	-55.0
- Betriebskosten	-3.8	-3.9	-4.3	-4.0	-4.0	-4.0
+/- Finanzergebnis	4.2	0.0	3.0	4.8	4.5	4.1
Rückabwicklung Anteil Kanton Zürich			225.0			
AZNF Teil Flughafen Zürich AG Periodenende	273.8	300.2	485.5	454.4	412.9	360.9

Rückabwicklung Anteil Kanton Zürich

Da per Mitte 2008 die zu erwartenden gesamten Lärmkosten im schlechtesten Fall einen definierten Schwellenwert überstiegen, trat die vereinbarte Vorfinanzierung des Kantons Zürich für «alte» Lärmverbindlichkeiten per 30. Juni 2008 in Kraft. Für die Übernahme des Risikos und zur Finanzierung dieser «alten» Lärmverbindlichkeiten erhielt der Kanton Zürich per 30. Juni 2008 einen Teil des Airport Zurich Noise Fund (CHF 115.4 Mio.).

Diese Vorfinanzierung des Kantons Zürich für Lärmverbindlichkeiten wurde per 30. November 2014 beendet. Seither wickelt die FZAG die „alten“ Lärmverbindlichkeiten wieder selbstständig ab.

3. Stellungnahmen der betroffenen Parteien

Gemäss der BAZL-Verfügung vom 14. September 2013 wurden das BAZL, das Bundesamt für Umwelt (BAFU), SWISS und das Board of Airline Representatives (BAR) begrüsst und über das vorgesehene Modell informiert. Die Parteien waren aufgefordert, Fragen zu stellen und ihre Einschätzungen zum Vorschlag der FZAG abzugeben. Zusätzlich wurde auf freiwilliger Basis auch der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) über den verabschiedeten Vorschlag ins Bild gesetzt. Nachfolgend sind die eingegangenen Stellungnahmen dieser Parteien aufgeführt:

3.1. BAFU

Das BAFU hat sich in seiner Stellungnahme⁴ vom 3. September 2014 wie folgt geäussert:

Erhöhte Tagesrand- und Nachtzuschläge

Grundsätzlich begrüsst das BAFU die vorgeschlagenen Tagesrand- und Nachtzuschläge: „Unter den derzeitigen Rahmenbedingungen kann davon ausgegangen werden, dass das vorgeschlagene Gebührenmodell eine gewisse Lenkungswirkung entfalten kann. Die Flüge sind bei der derzeitigen Flottenzusammensetzungen gut auf die definierten fünf Lärmklassen verteilt und das Ausmass des Zuschlags nimmt bei jeder halben Stunde um rund das Doppelte zu. Nicht zuletzt kann auch die Einfachheit und Transparenz des Gebührenmodells lobenswert erwähnt werden.“

Weiterhin fordert das BAFU eine automatische Anpassung der Zuteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen.

Zusätzlich sieht es Optimierungspotenzial darin, dass die Kostenbasis, die sich aus den Lärmbekämpfungsmassnahmen ergibt, nicht zwingend separat mit darauf kostenbezogenen Lärmgebühren refinanziert werden muss, sondern z.B. auch mit anderen Flugbetriebsgebühren (z.B. Landegebühren) refinanziert werden können. Daraus würde eine noch stärkere Spreizung des lärmbezogenen Gebührenteils ermöglicht.

Ergänzend illustriert das BAFU einen alternativen, linearen, Anstieg der Gebührensätze, mit dem eine noch stärkere Lenkungswirkung erzielt werden könne.

Entlastung hubrelevanter Flüge

Dem Entlastungsmechanismus steht das BAFU kritisch gegenüber: „Der vorgeschlagene Kriterienkatalog zur Identifikation von hubrelevanten Flügen, die von der Entlastung profitieren sollen, sehen wir jedoch aus zwei Gründen als nicht geeignet dafür an: Einerseits lassen sich aufgrund der geprüften Faktoren (Start-/Landezeit, Flugdistanz, Sitzladefaktor) keine eindeutigen Rückschlüsse über die Hubrelevanz machen. Faktoren wie zum Beispiel der Anteil an Transferpassagieren sollten zur eindeutigen Klassifizierung beigezogen werden.“

Weiterhin moniert das BAFU, dass der Entlastungsmechanismus sich jeweils auf die gesamte betroffene Flugesellschaft und nicht ausdrücklich auf einzelne Flüge bezieht.

⁴ Vgl. Anhang A.1

Stellungnahme FZAG

Die FZAG begrüsst die grundsätzlich positive Beurteilung und nimmt zu den kritisch beurteilten Punkten wie folgt Stellung:

- **Kostenbasis:** Die Integration der Lärmgebühren mit anderen Flugbetriebsgebühren ist erst dann möglich, wenn das laufende Verfahren bezüglich der Gebührenordnung vor dem Bundesverwaltungsgericht abgeschlossen ist. Ausserdem muss rechtlich geprüft werden, wie diese Flugbetriebsgebühren mit den Lärmgebühren, welche an die im Zusammenhang mit Fluglärm entstandenen Kosten gebunden sind, im Reglement des Airport of Zurich Noise Fund (AZNF) integriert werden können.
- **Transferanteil:** Die FZAG hat sich aus politischen Gründen gegen das Kriterium des Transferanteils entschieden. Den fluglärmbelasteten Gemeinden ist der Verkehr, der nur dank den Transferpassagieren rentabel betrieben werden kann, ein Dorn im Auge. Auch die Notwendigkeit eines Hub-Betriebs wird in der Öffentlichkeit immer wieder in Frage gestellt. Die FZAG hat sich bewusst gegen einen Entlastungsmechanismus entschieden, der ausgerechnet den Transferanteil finanziell unterstützt, um nicht aktiv ein Wachstum in den Transferpassagieren zu generieren.
- **Lineare Zunahme des Zuschlags:** Die FZAG stimmt mit dem BAFU überein, dass in den Tagesrandstunden die lenkende Einwirkung am grössten ist. Mit dem linearen Anstieg der Tagesrand- und Nachtzuschläge werden die Fluggesellschaften stärker dazu motiviert, ihre Flugbewegungen ausserhalb der Randstunden zu planen. Die FZAG vermutet aber eher eine Verlagerung der Flugbewegungen in die späteren Nachtstunden, da sich die Lärmzuschläge linear erhöhen und anteilmässig immer weniger ins Gewicht fallen. Das Ziel der FZAG war jedoch eine Verlagerung der Flugbewegungen von der Nacht in den Tag, was nur mit einem exponentiellen Anstieg der Lärmzuschläge zu erreichen ist.
- **Entlastung einzelner Flüge:** Die Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge führt bei den Fluggesellschaften zu Mehrbelastungen von insgesamt 6.1 Mio. CHF und trifft die SWISS mit 4.6 Mio. CHF besonders hart. Damit die Wettbewerbsfähigkeit des Home-Carriers wie auch des Flughafens Zürich nicht gefährdet wird, hat sich die FZAG bewusst dafür entschieden, sämtliche Mehrbelastungen derjenigen Fluggesellschaften zu erlassen, die hubrelevante Flüge nach den oben erwähnten Kriterien durchführen.

3.2. SWISS

Die SWISS nimmt in ihrem Schreiben⁵ vom 5. Dezember 2014 wie folgt Stellung:

Erhöhte Tagesrand- und Nachtzuschläge

Grundsätzlich begrüsst SWISS die Anpassungen, die im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts notwendig wurden. Sie weist jedoch darauf hin, dass der Flugplan und namentlich der Betrieb der Langstreckenflotte in den Tagesrandstunden nicht willkürlich gewählt sind. Es sind meist externe Sachzwänge, die zu jeweiligen Start- und Landezeiten in Zürich zwingen.

Bei der Planung der Flüge kann SWISS nicht nur auf die Situation in Zürich Rücksicht nehmen, sondern muss auch die Gegebenheiten am Zielort einbeziehen. Es wäre ökonomisch nicht sinnvoll, Flüge so anzusetzen, dass sie am Zielort zu einer Unzeit- beispielsweise mitten in der Nacht- landen. Nicht nur die Anwohnenden des Flughafens Zürich, sondern auch jene in anderen Weltregionen schätzen ihre Nachtruhe, die allerdings deutlich kürzer ist als in Zürich. Zudem muss SWISS auch gewährleisten können, dass die Passagiere am Zielort die Möglichkeit haben, in zumutbarer Zeit Anschlussflüge zu erreichen, oder mit den öffentlichen Verkehrsmitteln ins jeweilige Stadtzentrum zu gelangen. Ist dies nicht gewährleistet, kann SWISS ihren Auftrag gemäss LUP02004 nicht umsetzen.

Schliesslich ist zu berücksichtigen, dass jede Fluggesellschaft Slots am Ausgangs- und Zielort sowie zum Teil auf einzelnen Streckenabschnitten benötigt. Ansonsten kann der Flug nicht durchgeführt werden. Bekanntlich sind Slots rare Güter. Wer ökonomisch gesehen günstige Slots hat, wird nicht ohne Not darauf verzichten. Eine Änderung des Flugplans in Zürich würde auch die Anpassung der Lande- und Enroute-Slots zwingend nach sich ziehen. Ob diese überhaupt vorhanden wären, ist nicht in jedem Fall sichergestellt.

Entlastung hubrelevanter Flüge

Entscheidend für die Unterstützung der SWISS ist der vorgesehene Entlastungsmechanismus für hubrelevante Flüge. Käme dieser nicht zum Tragen, wäre SWISS als Hub-Carrier in Zürich massiv benachteiligt. SWISS ist bereits durch die geltenden Lärmzuschläge erheblich betroffen, da sie die meisten Flugbewegungen in Zürich durchführt.

Mit Blick auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Langstreckenverbindungen von SWISS ist der im Entwurf vorgesehene Entlastungsmechanismus zwingend notwendig. Die massiv erhöhten Zuschläge werden bei SWISS keine Flugplanänderung bewirken - hierfür sind die anderen beschriebenen Faktoren zu gewichtig. Sie würden- ohne Entlastung- jedoch zu einem Wettbewerbsnachteil für SWISS führen und damit mittel- bis langfristig die Profitabilität einzelner Langstreckenverbindungen in Frage stellen. Die Folge wäre dann die Einstellung der Verbindung. Mit allen Konsequenzen für die Konnektivität und die Volkswirtschaft.

⁵ Vgl. Anhang [A.3A-2](#)

3.3. SBFZ

Der SBFZ hat in seinem Schreiben⁶ vom 11. August 2014 wie folgt Stellung genommen:

Erhöhte Tagesrand- und Nachtzuschläge

Der SBFZ ist der Auffassung, dass seine bisherigen Forderungen nicht genügend im Gebührenvorschlag berücksichtigt worden sind: „Der Schutzverband nimmt zur Kenntnis, dass das Lärmgebührenmodell im Grundsatz nicht geändert werden soll und stellt fest, dass die grundsätzlichen Vorbehalte resp. Einspruchspunkte deshalb vollumfänglich bestehen bleiben.

Es wird ferner zur Kenntnis genommen, dass die Tagesrand- und Nachtzuschläge (und nur diese) für nur einen Teil der Flughafenbenutzer und nur zum Teil erhöht werden sollen.

Aufgrund der vorliegenden Unterlagen ist nicht erkenntlich, wie die Ermittlung der Höhe der Lärmzuschläge derart erfolgte, dass diese eine Lenkungswirkung erzielen, so wie es das BVG in seinem Urteil verlangt. Der SBFZ bezweifelt die entsprechende Wirkung nach wie vor.“

Entlastung hubrelevanter Flüge

Auch dem Entlastungsmechanismus steht der Schutzverband kritisch gegenüber: „Die Anpassung der Lärmgebührenordnung entlastet alle Flüge der Fluggesellschaften, welche hubrelevante Flüge durchführen, und nicht nur die hubrelevanten Flüge wie das vom BVG-Urteil verlangt resp. erlaubt wird (siehe dort: Kap. 7.5.3.1). Auch dieser grundsätzliche Mangel ist zu beseitigen.

Die gegenüber dem aktuell angewandten Modell erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge entfalten für die SWISS, die Edelweiss und eine weitere Gesellschaft momentan keine Wirkung, da sie davon vollständig entlastet werden.

Die vorgeschlagenen höheren Tarife können auch durch andere Fluggesellschaften, welche mit überdurchschnittlicher Belegung fliegen (bei symmetrischer Verteilung der Auslastung über die Gesellschaften also etwa durch die Hälfte aller Fluggesellschaften) mit minimalen Änderungen am Flugplan vollständig und ohne weiteres vermieden werden.“

Stellungnahme FZAG

Die FZAG begrüsst die kritische Beurteilung und nimmt dazu wie folgt Stellung:

- **Erhöhung der Lärmzuschläge:** Die erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge gelten für alle Fluggesellschaften und sind auch von allen Fluggesellschaften geschuldet. Die Fluggesellschaften können aber im Folgejahr einen Antrag zur finanziellen Entlastung stellen. Nur wenn sie die Beurteilungs-Kriterien erfüllen, wird ihnen die Mehrbelastung rückvergütet
- **Lenkungswirkung:** Eine Lenkungswirkung kann naturgemäss vor Einführung des neuen Modells nicht nachgewiesen werden. Die vergangenen Lärmgebührenrevisionen haben jedoch deutlich gezeigt, dass nach deren Einführung der Anteil an Flugbewegungen mit lauten Flugzeugtypen (Abb 2) markant

⁶ Vgl. Anhang [A.4A-3](#)

abgenommen hat. Gemäss der Stellungnahme von SWISS (Kap. 02-2) wird jedoch eine deutliche Lenkungswirkung erwartet, so wie das in der Vergangenheit auch der Fall war.

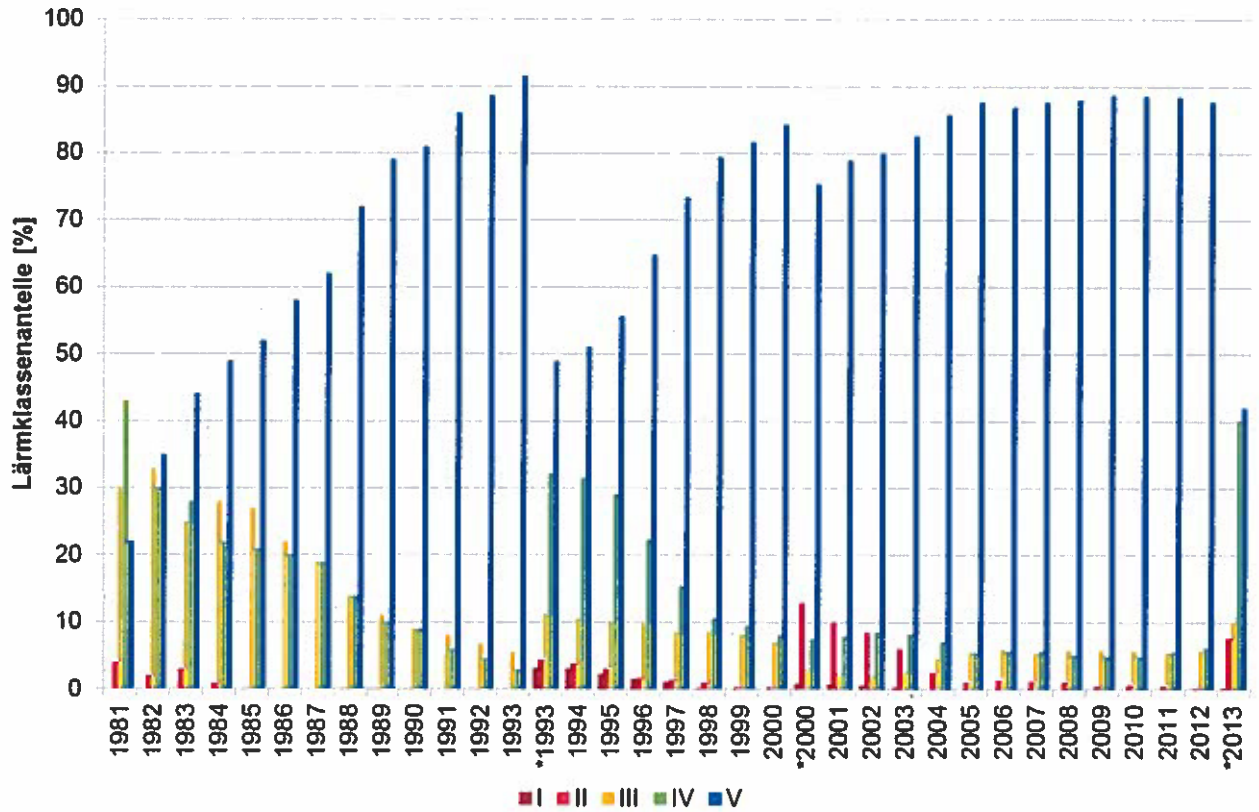


Abb 2. Entwicklung der Lärmklassenanteile seit Einführung der Lärmgebühren (* Lärmgebührenrevisionen)

A. Anhang

A.1. Vorgesehener Text für das Gebührenreglement ab 1. Mai 2015

A.2. Stellungnahme BAFU

A.3. Stellungnahme SWISS

A.4. Stellungnahme SBFZ

A.1. Vorgesehener Text für das Gebührenreglement ab 1. Mai 2015

2.7.1.2. Flugzeuglärmgebühr

Die Lärmmessung als Grundlage zur Einteilung der Lärmklassen⁷ erfolgt an mehreren definierten Lärmmessstationen am Flughafen Zürich.

Lärmgebühren pro Landung ganztägig:

Lärmklasse	1	2	3	4	5
ganztägig	2'000.00	400.00	40.00	10.00	0.00

Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start:

	Lärmklasse				
	1	2	3	4	5
Airborne time (ABT) 21:00:01-22:00:00 LT	800.00	400.00	200.00	100.00	50.00
ABT 22:00:01-22:30:00 LT	1'500.00	800.00	400.00	200.00	100.00
ABT 22:30:01-23:00:00 LT	3'000.00	1'500.00	800.00	400.00	200.00
ABT 23:00:01-23:30:00 LT	6'000.00	3'000.00	1'500.00	800.00	400.00
ABT 23:30:01-00:00:00 LT	12'000.00	6'000.00	3'000.00	1'500.00	800.00
ABT 00:00:01-06:00:00 LT	18'000.00	12'000.00	6'000.00	3'000.00	1'500.00
ABT 06:00:01-07:00:00 LT	1'500.00	800.00	400.00	200.00	100.00

Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung:

	Alle Lärmklassen
Touch down time (TDT) 21:00:01-22:00:00 LT	50.00
TDT 22:00:01-22:30:00 LT	100.00
TDT 22:30:01-23:00:00 LT	200.00
TDT 23:00:01-23:30:00 LT	400.00
TDT 23:30:01-00:00:00 LT	800.00
TDT 00:00:01-06:00:00 LT	1'500.00
TDT 06:00:01-07:00:00 LT	100.00

Anreizzahlung für Jetflugzeuge (unverändert):

[...]

Entlastungsmechanismus für Jetflugzeuge:

⁷ Vgl. Anhang A.1.: Übersicht über die Lärmklassen für Jetflugzeuge.

Die Flughafen Zürich AG entlastet auf Antrag und unter den folgenden Voraussetzungen Fluggesellschaften mit Relevanz für den Drehkreuzbetrieb am Flughafen Zürich:

- Die Fluggesellschaft betreibt während der Tagesrand- und Nachtstunden Passagierflüge (CATY 10) am Flughafen Zürich. Hierbei müssen die geplante und die tatsächliche Abflug- oder Ankunftszeit zwischen 22:00:01 und 07:00:00 Uhr LT liegen.
- Die Nonstop-Flugdistanz des betreffenden Fluges vom Herkunfts- bzw. Zielflughafen zum Flughafen Zürich muss mindestens 5'000 km betragen.
- Der jährliche Sitzladefaktor (SLF) der betreffenden Fluggesellschaft während den Tagesrand- und Nachtstunden muss grösser sein als der SLF von allen Fluggesellschaften am Flughafen Zürich während dieser Zeiten.

Falls die Fluggesellschaft die Kriterien des Entlastungsmechanismus erfüllt, wird ihr die Mehrbelastung durch die erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge zurück erstattet.

Die Höhe der Rückerstattung definiert sich als die Differenz zwischen den tatsächlich gezahlten Lärmgebühren während Tagesrand- und Nachtstunden und den hypothetischen Lärmgebühren während Tagesrand- und Nachtstunden, die gezahlt worden wären, wenn das am 31.12.2014 gültige Lärmgebührenmodell auf die Flugbewegungen der betreffenden Gesellschaft im betreffenden Jahr angewendet worden wäre:

Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start (Stand 31.12.2014):

	Lärmklasse				
	1	2	3	4	5
Airborne time (ABT) 21:00:01-22:00:00 LT	800.00	200.00	100.00	50.00	40.00
ABT 22:00:01-22:30:00 LT	1'500.00	200.00	100.00	50.00	50.00
ABT 22:30:01-23:00:00 LT	2'000.00	400.00	200.00	100.00	100.00
ABT 23:00:01-23:30:00 LT	3'000.00	800.00	400.00	200.00	200.00
ABT 23:30:01-00:00:00 LT	6'000.00	1'500.00	800.00	400.00	400.00
ABT 00:00:01-06:00:00 LT	18'000.00	9'000.00	4'500.00	2'500.00	1'500.00
ABT 06:00:01-07:00:00 LT	1'500.00	500.00	200.00	100.00	50.00

Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung (Stand 31.12.2014):

	Alle Lärmklassen
Touch down time (TDT) 21:00:01-22:00:00 LT	40.00
TDT 22:00:01-22:30:00 LT	50.00
TDT 22:30:01-23:00:00 LT	100.00
TDT 23:00:01-23:30:00 LT	200.00
TDT 23:30:01-00:00:00 LT	400.00
TDT 00:00:01-06:00:00 LT	1'500.00
TDT 06:00:01-07:00:00 LT	50.00

Anträge sind mittels Formular auf www.zurich-airport.com/charges bis zum 31. Januar des Folgejahres bei der Flughafen Zürich AG, Airport Charges Management, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen einzureichen.

Für Propellerflugzeuge mit einem MTOW [...] (unverändert):

[...]