

Bundesamt für Zivilluftfahrt  
 Herr Marcel Zuckschwerdt  
 Postfach  
 3003 Bern

Zürich-Flughafen, 13. April 2017/bs

## Aktualisierung Antrag Anpassung Lärmgebührentarife

Sehr geehrter Herr Zuckschwerdt

Mit Brief vom 16. März 2017 haben Sie uns aufgefordert, im Hinblick auf die Konsultation betreffend der von der Flughafen Zürich AG mit Schreiben vom 19. Dezember 2014 beantragten Anpassung der Lärmgebührentarife und der Einführung eines Entlastungsmechanismus für hubrelevante Flüge den entsprechenden Antrag in den erforderlichen Punkten zu aktualisieren.

Der Antrag selbst bedarf grundsätzlich keiner Aktualisierung und bleibt unverändert. Wir werden aber im Folgenden gerne die zugrundeliegenden, im ursprünglichen Antrag dargestellten Daten aktualisieren sowie kurz auf zwischenzeitliche Entwicklungen eingehen. Diese Ergänzungen beziehen sich insbesondere auf die Abschnitte 1.4 (Auswirkungen auf die Nutzer des Flughafens Zürich), 2 (Kostenbezug) und Abb. 2 (Entwicklung der Lärmklassenanteile seit Einführung der Lärmgebühren). Weiterhin möchten wir bezüglich Inkrafttreten und Geltungsdauer folgende Präzisierungen anbringen: Das Lärmgebührenmodell soll drei Monate nach einer rechtskräftigen Genehmigung in Kraft treten. Eine allfällige Überprüfung des Modelles soll drei Jahre nach Einführung erfolgen.

### Auswirkungen auf die Nutzer des Flughafens Zürich:

Basierend auf den tatsächlichen Bewegungen 2014 bis 2016 hat die FZAG die Auswirkungen der erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge sowie des Entlastungsmechanismus neu kalkuliert. Dafür wurden die Daten von 105'883 Flugbewegungen in den Tagesrand- und Nachtstunden (21:00 bis 07:00) von 95 Airlines ausgewertet:

In Mio CHF	2014	2015	2016
Tagesrand- und Nachtzuschläge mit aktuellen Tarifen	3.5	3.7	3.7
Tagesrand- und Nachtzuschläge mit beantragten Tarifen	9.5	9.5	9.8
Rückvergütungen aus Entlastungsmechanismus	4.6	4.2	4.3

Der Entlastungsmechanismus kommt zu rund 98% dem Hubcarrier zugute.

bettina.spagnolo@zurich-airport.com  
 Tel. +41 43 816 72 32

Flughafen Zürich AG  
 Postfach, CH-8058 Zürich-Flughafen  
 www.flughafen-zuerich.ch

**Kostenbezug:**

Nach wie vor sind diverse Rechtsfragen bezüglich Fluglärm, insbesondere zu den sich daraus ergebenden Entschädigungsfolgen, offen und müssen im Rahmen laufender oder noch anzustrengender Verfahren geklärt werden. Damit können die Ausgaben des AZNF beziehungsweise die totalen Verbindlichkeiten, die sich aus dem heutigen Betrieb ergeben, weiterhin nicht abschliessend beurteilt werden. Hinzu kommen derzeit noch nicht abschätzbare Zusatzkosten für Schallschutzmassnahmen oder formelle Enteignungen aufgrund zukünftiger betrieblicher Massnahmen, nicht zuletzt im Zusammenhang mit der Umsetzung des angepassten Sachplans Infrastruktur Luftfahrt („SIL 2“). Bei den Gesamtkosten für die formellen Enteignungen gehen wir aktuell von einem Gesamtbetrag von CHF 385 Mio. aus (bis Mitte 2016 CHF 406,5 Mio.); davon sind bereits CHF 60 Mio. ausbezahlt. Im Antrag vom 19. Dezember 2014 noch nicht berücksichtigt war sodann die am 22. Juni 2016 vom Verwaltungsrat der Flughafen Zürich AG beschlossene Erweiterung des Schallschutzprogrammes, welche zu zusätzlichen Kosten in Höhe von CHF 100 Mio. führen wird<sup>1</sup>. Neu betragen die gesamten Schallschutzkosten somit CHF 340 Mio.

Das Bundesamt für Umwelt (BAFU) hat in seiner Stellungnahme vom 3. September 2014 eine mögliche Integration der Lärmgebühren in die weiteren Flugbetriebsgebühren angedeutet. Dazu haben wir im Antrag in erster Linie auf das damals laufende Gerichtsverfahren verwiesen. Im Sommer 2015 ist diesbezüglich das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts ergangen und die Flugbetriebsgebühren wurden anschliessend aufgrund einer Einigung zwischen Flughafenbetreiberin und Flughafennutzern per September 2016 eingeführt. Das Lärmgebührenmodell war nicht Gegenstand dieses Verfahrens und blieb weiterhin unverändert. Das 2013 in Zürich erstmalig durchgespielte Verhandlungsverfahren zur Festlegung der Flugbetriebsgebühren und die anschliessende gerichtliche Auseinandersetzung haben allen Beteiligten die hohe Komplexität und Brisanz der Gebührensatzung bei den Landesflughäfen deutlich vor Augen geführt. Eine Integration der Lärmgebühren in die weiteren Flugbetriebsgebühren würde diese Komplexität nochmals ganz erheblich erhöhen und die Chancen auf eine Einigung im Verhandlungsverfahren weiter vermindern. Wir sind deshalb klar der Ansicht, dass auf eine solche Integration unbedingt verzichtet werden sollte und die beiden Gebührenbereiche weiterhin sauber auseinander gehalten werden müssen. Eine Integration drängt sich bis auf weiteres auch aus dem Blickwinkel des Kostendeckungsprinzips (in Bezug auf den AZNF) nicht auf.

Der AZNF hat sich in den Jahren 2014 bis 2016 wie folgt entwickelt:

in Mio CHF	2014	2015	2016
AZNF Periodenbeginn	528.1	491.4	471.7
+ Lärmgebühren	20.1 <sup>2</sup>	10.9	11.6
- Schallschutz	-46.4 <sup>3</sup>	-17.8	-12.6
- formelle Enteignungen	-10.7	-13.0	-11.4
- Betriebskosten	-3.9	-3.2	-3.3
+/- Finanzergebnis	4.8	3.9	2.6

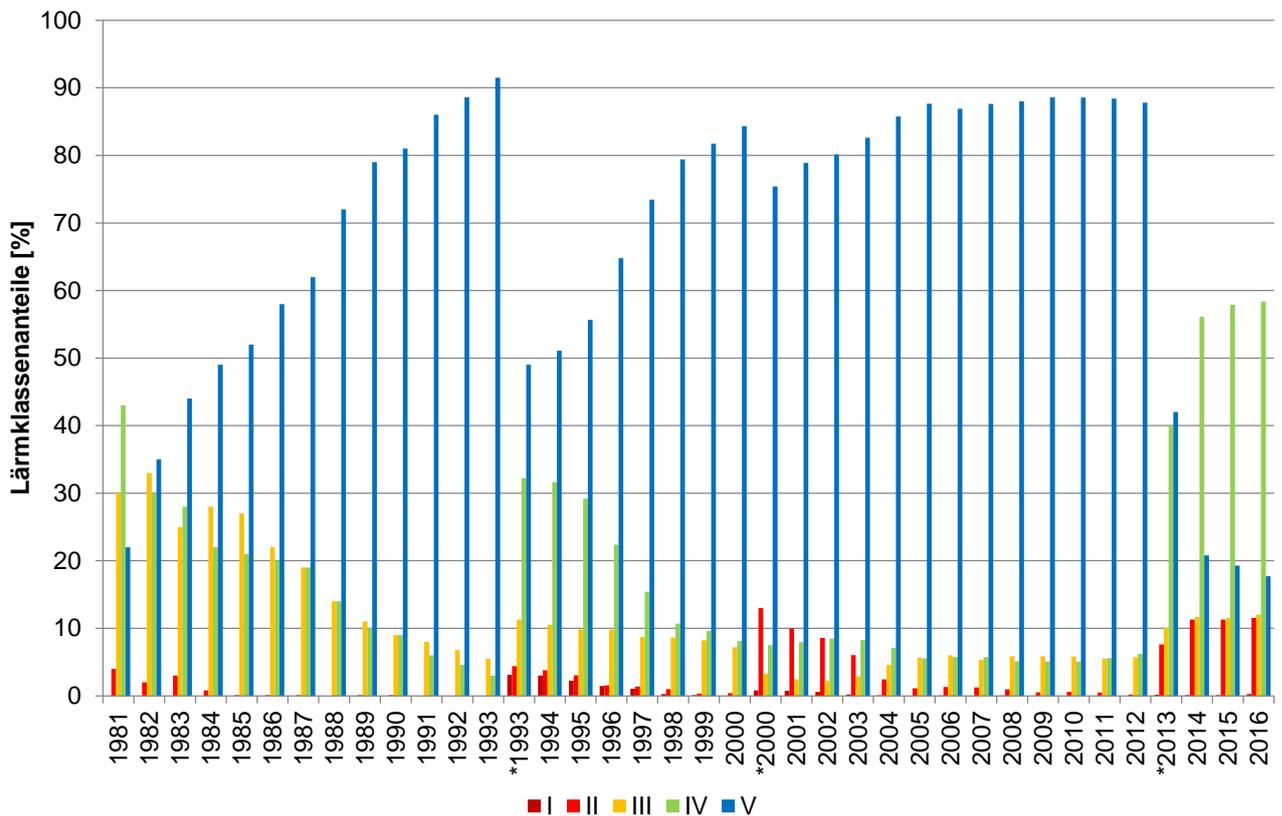
<sup>1</sup> Vergleiche dazu die Medienmitteilung der Flughafen Zürich AG vom 22. Juni 2015.

<sup>2</sup> Sistierung Lärmfünftliber per 1. Februar 2014.

<sup>3</sup> Finanzierung Neubau Schallschutzhalle 2014.

**Entwicklung Lärmklassenanteile:**

Die Darstellung der Entwicklung der Lärmklassenanteile (Abb. 2 auf Seite 13 des Antrages vom 19. Dezember 2014) kann für die Jahre 2014-2016 wie folgt ergänzt werden:



**Funktionsmechanismus/Lenkungswirkung:**

Sowohl BAFU wie auch der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) haben die angedachte Funktionsweise der Lärmgebührenzuschläge kritisiert und Anpassungen gefordert. Teilweise beruhen diese Forderungen auf Fehlüberlegungen; dazu haben wir in unserem Antrag bereits ausführlich Stellung genommen. Ergänzen möchten wir an dieser Stelle, dass uns zur möglichen Ausgestaltung von Tagesrand- und Nachtzuschlägen auch aus heutiger Sicht keine neuen Erkenntnisse vorliegen. Wir sind weiterhin der Ansicht, dass das beantragte Modell die unterschiedlichen Interessen von Anwohnern und Hub-Carrier in angemessener und sinnvoller Weise zu vereinen versucht. Bevor über mögliche Verbesserungen nachgedacht wird, sollten nun zuerst einmal (genügend) Erfahrungen mit dem neuen Modell gesammelt werden, wobei unseres Erachtens für eine allfällige Überprüfung drei Jahre einen geeigneten Zeithorizont darstellen. Zu einem besonnenen Vorgehen mahnt dabei nicht zuletzt der Umstand, dass wir uns mit den Lärmgebühren in einem wirtschaftlich überaus sensiblen Bereich bewegen, in dem disfunktionale Regelungen sehr rasch zu nicht mehr behebbaren Schäden führen können, etwa wenn sich Verkehrsströme bleibend an andere Hubs verlagern.

Uns ist bei der erneuten Durchsicht unseres damaligen Antrages im Anhang A.1 auf Seite 16, 1. Spiegelstrich aufgefallen, dass uns hier ein Tippfehler unterlaufen ist. Der betreffende Satz sollte lauten:

- 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 21:00:01 und 07:00:00 Uhr LT liegen.

Dürfen wir Sie bitten, dies zu berücksichtigen.

In diesem Sinn beantragen wir an dieser Stelle nochmals die vollumfängliche Gutheissung unseres Antrags vom 19. Dezember 2014.

Besten Dank für Ihre geschätzten Bemühungen.

Freundliche Grüsse

Lukas Bieri  
Head Controlling & Accounting  
Finance

Stefan Tschudin  
Leiter Lärm & Verfahren  
Operations