

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Wirtschaftsfragen
Roger Hofmann
3003 Bern

Winterthur, 1. Juni 2017

Vernehmlassung Anpassung Lärmgebührentarif

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Behördenorganisation Region Ost nimmt die Möglichkeit gerne wahr, zum Antrag der Flughafen Zürich AG (FZAG) vom 19. Dezember 2014 (aktualisiert am 13. April 2017) zur Genehmigung der Lärmgebührenzuschläge und des Entlastungsmechanismus am Flughafen Zürich Stellung zu nehmen.

Wir halten fest, dass der vorgeschlagene Tarif in keiner Weise den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verlangten Anforderungen entspricht. Es ist ausserdem nicht nachvollziehbar, weshalb man erneut viel Zeit verstreichen liess, obwohl die materiellen Anforderungen an die Lärmlenkungsgebühren seit dem Bundesgerichtsurteil aus dem Jahre 2010 bekannt sind.

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 30. Oktober 2013 verfügt, dass der bisherige Lärmgebührentarif von 2001 durch einen Tarif zu ersetzen sei, der lenkungswirksam ist. Dies trifft auf den Tarif, welchen die FZAG im Jahr 2013 einführte, nach rechtsgültigem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts sowie nach Auffassung der Region Ost nicht zu. Der Beweis dafür sind die stets steigenden Anzahl Flüge in den späten Abendstunden.

Die Region Ost nimmt zur Kenntnis, dass eben dieses, seit 2013 angewandte, ungenügende Lärmgebührenmodell gemäss Antrag der FZAG im Grundsatz nicht geändert werden soll. Mit dem Festhalten am ursprünglichen Konzept wird der Kritik des Bundesverwaltungsgerichts am damals angefochtenen Lärmgebührenmodell im Urteil vom 30. Oktober 2013 nicht Rechnung getragen. Schon gar nicht werden die Vorgaben des Bundesgerichts (Urteil BGE 137 II 58 ff. und andere vom 22. Dezember 2010) erfüllt, wonach die Flughafen Zürich AG dazu verpflichtet wurde, lenkungswirksame Zuschläge zu erheben.

Das Bundesgericht verlangte von der Flughafen Zürich AG im Übrigen die Überarbeitung ihrer Gebührenordnung im vorerwähnten Sinn innert einer Frist von neun Monaten seit Zustellung des bundesgerichtlichen Urteils und eine Inkraftsetzung der Änderungen innert weiterer 18 Monate. Eine wirksame Lärmgebührenregelung, die auch tatsächlich eine Lenkungsfunktion erfüllt, ist somit seit ca. Ende März 2013 überfällig (22. Dezember 2010 + 27 Monate = 22. März 2013). Inzwischen sind wieder vier Jahre verstrichen und die FZAG versucht erneut mit einer untauglichen Lösung und einer angeblich notwendigen Testphase von drei Jahren weiter ungenutzte Zeit vergehen zu lassen. Die Nichtbeachtung der richterlichen Anordnung ist nicht akzeptabel.

Zu den Tagesrand- und Nachtzuschläge im Besonderen:

Diese Zuschläge sind aus Sicht der Region Ost ein zentrales und entscheidendes Element der vom Bundesgericht verlangten Lärmgebühren, indem sie zu den lärmsensitivsten Tageszeiten eine wichtige Lenkungswirkung entfalten könnten und sollten. Dies gilt sowohl im Hinblick auf die Flugplanung als auch auf die eingesetzten Flugzeugmuster. Die vorgeschlagenen, für eine Landung (oder auch einen Start) zu bezahlenden Lärmzuschläge sind jedoch viel zu klein, als dass sie eine irgendwie geartete Lenkungswirkung erzielen könnten. Ein schlagender Beweis für diese an sich schon ohne weiteres plausible Feststellung aufgrund der konkreten, tiefen Zahlen findet sich übrigens in der Stellungnahme der Swiss zum neu beantragten Tarif: Sie stellt dort nämlich fest: „Die...Zuschläge werden bei der SWISS keine Flugplanänderung bewirken“.

Der vorgeschlagene Mechanismus der Rückvergütung ist inakzeptabel. Er führt dazu, dass die meisten Flüge (und nicht die hubrelevanten) in den Nachtrandstunden den Anteil der Zuschläge, der jetzt erhöht werden soll, im Folgejahr wieder rückerstattet erhalten. Die Änderungen des neu vorgeschlagenen Lärmgebührentarifs gegenüber dem rechtswidrigen heute angewandten ist somit für die von der Rückerstattung profitierenden Fluggesellschaften irrelevant. Es entsteht für sie keine Änderung gegenüber dem heutigen ungeeigneten Tarif.

Die Anpassung der Lärmgebührenordnung entlastet alle Flüge der Fluggesellschaften, welche die Bedingungen erfüllen (aktuell Swiss, Edelweiss, Thai), und nicht bloss die hubrelevanten Flüge, wie das vom BVGer-Urteil 30. Oktober 2013 verlangt resp. erlaubt wird (siehe Erwägung 7.5.3.1). Auch dieser grundsätzliche Mangel, welcher eben gerade die Lenkungswirkung aufhebt, muss beseitigt werden.

Das BVGer verlangt im Übrigen nicht Gebühren ohne Lenkungswirkung für hubrelevante Flüge. Die Lärmgebühren können und sollen auch und gerade bei hubrelevanten Flügen zum Einsatz von lärmgünstigem Fluggerät führen.

Die vorgeschlagenen höheren Tarife können auch durch andere Fluggesellschaften, welche mit überdurchschnittlicher Belegung fliegen, mit minimalen Änderungen des Flugplans vollständig und ohne weiteres vermieden werden.

Die Region Ost verlangt deshalb, dass lenkungswirksame Tarife erhoben werden, und dass Tagesrand- und Nachtzuschläge, wenn überhaupt, dann nicht im Giesskannenprinzip zurückerstattet werden.

Die Region Ost fordert:

- Die Gebühren sind so festzulegen, dass sie eine lärmmindernde Wirkung haben, und zwar
- über die Ausgestaltung des Flugplanes und
 - über die Wahl der eingesetzten Flugzeugmuster und
 - über den Entscheid der Fluggesellschaften im Einzelfall, ob eine Bewilligung für eine Nachtlandung oder einen Nachtstart beantragt werden soll oder nicht und
 - das BAZL hat dafür zu sorgen, dass die bereits unrechtmässig verzögerte Umsetzung des BVGer-Urteils unverzüglich durchgesetzt wird.

Fazit

Aufgrund der obenstehenden Feststellungen ist die Region Ost der Auffassung, dass der von der FZAG beantragte Lärmgebührentarif die Grundanforderungen an ein lenkungswirksames Instrument in keiner Weise erfüllt. Das BAZL als Aufsichtsbehörde ist dazu verpflichtet, einseitig und hoheitlich die gerichtlichen Vorgaben umzusetzen. Bereits in seiner Entscheid vom 30. Oktober 2013 hatte das BVGer die Vorinstanz, mithin das BAZL, dazu aufgefordert, zu ermitteln, wie hoch Zuschläge für Starts und Landungen zu den Tagesrand- und Nachtzeiten anzu-

setzen sind, um voraussichtlich die gewünschte Lenkungswirkung entfalten zu können. In dieser Untersuchung sei auch die an sich als Lenkungswirkung einzustufenden Tages-Lärmgebühren einzubeziehen (vgl. E. 9 des Urteils).

Das BVGer hat dem BAZL zwar die Möglichkeit eingeräumt, die Aufgabe der aus gebührenrechtlicher Sicht erforderlichen Sachverhaltsabklärungen durch die FZAG vornehmen zu lassen. Es war aber sicher nicht das Ziel des BVGer, dass Beaufsichtigte und Aufsichtsbehörde sich derart viel Zeit lassen würden, um anschliessend wiederum eine nicht ansatzweise lenkungswirkende Regelung vorzuschlagen.

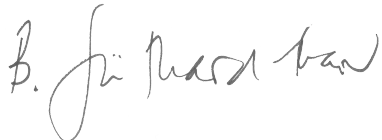
Anträge der Region Ost

- Der vorgeschlagene Tarif entspricht in keiner Weise den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verlangten Anforderungen. Aus den vorgenannten Gründen ist die Genehmigung zu verweigern.
- Der angewandte nicht rechtmässige Tarif muss raschestmöglich durch einen lenkungswirksamen Tarif im Sinn des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 30. Oktober 2013 ersetzt werden.
- Da die FZAG nicht dazu bereit ist, einen lenkungswirksamen Tarif zu erlassen, ist die Aufsichtsbehörde, das BAZL, dazu zu verpflichten, einen solchen Tarif anstelle der FZAG zu verfügen.

Abschliessende Bemerkungen

Die Region Ost toleriert keine weiteren Verzögerungen in dieser Angelegenheit und erwartet die rasche Einführung eines lenkungswirksamen Lärmgebührenmodells, das die auferlegten Gebühren nicht durch Rückerstattung neutralisiert.

Freundliche Grüsse



Barbara Günthard-Maier
Präsidentin Region Ost
Stadträtin Winterthur