

Bundesamt für Zivilluftfahrt
3003 Bern

Bern, 7. Juni 2017

Vernehmlassung Anpassung Lärmgebührentarif

Sehr geehrte Damen und Herren

Die Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (KLUG) ist eine nationale Organisation, die sich gegen Lärm- und Luftemissionen des Luftverkehrs einsetzt.

Zum von der Flughafen Zürich AG am 19. Dezember 2014 gestellten Antrag (aktualisiert am 13. April 2017) nehmen wir wie folgt Stellung:

Der heute angewandte Lärmgebührentarif ist wirkungslos. Die Anzahl Nachtflüge sowie der dadurch verursachte Lärm steigt ungebremst an. Zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr wurden seit 1970 noch nie so viele Nachtflug-Bewegungen durchgeführt wie im vergangenen Jahr.

Zum neu beantragten Lärmgebührentarif machen wir die folgenden Feststellungen:

Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 30. Oktober 2013 verfügt, dass der bisherige Lärmgebührentarif von 2001 durch einen Tarif zu ersetzen sei, der lenkungswirksam sei. Dies trifft auf den Tarif, welchen die FZAG im Jahr 2013 einführte, nach rechtsgültigem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts, nicht zu. Dieser rechtswidrige Tarif wurde seit nunmehr vier Jahren angewandt. Der Erlass eines rechtskonformen Lenkungssystems durch Lärmgebühren wurde in unzulässiger und inakzeptabler Weise verzögert. Der neue Antrag der FZAG erfüllt die Vorgaben des Bundesgerichts nicht und verfolgt offensichtlich das Ziel, den rechtswidrigen Zustand beizubehalten.

Zudem wurde gleichzeitig mit der Einführung des heute angewandten Tarifs der sogenannte «Lärmfünfliber» aufgehoben. Dieser Zuschlag wurde unspezifisch pro Passagier erhoben und war somit nicht lenkungswirksam. Er erhöhte aber die Lärmgebühren z.B. eines Flugzeuges mit 200 Passagieren um Fr. 1'000. Allein schon dieser Lärmfünfliber belastete eine Landung spätabends zwischen 22:30 Uhr und 23:00 Uhr fünf Mal stärker als dies der neu beantragte Tarif tun könnte. Die Fluggesellschaften sind somit nur schon durch den Wegfall des Lärmfünflibers massiv von Lärmgebühren entlastet worden. Dass der Lärmfünfliber vom Passagier, die Landgebühr aber von der Fluggesellschaft zu bezahlen sei, ist aus Sicht der Wirkung unerheblich.

Wir stellen zudem fest, dass das seit dem Jahr 2013 angewandte, ungenügende Lärmgebührenmodell gemäss dem Antrag der FZAG im Grundsatz nicht geändert werden soll und dass somit auch die grundsätzlichen Vorbehalte resp. Einspruchepunkte vollumfänglich bestehen bleiben. Mit dem Festhalten am ursprünglichen Konzept wird der Kritik des Bundesverwaltungsgerichts am damals angefochtenen Lärmgebührenmodell im Urteil vom 30. Oktober 2013 keine 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.

Zu den Tagesrand- und Nachtzuschläge im Besonderen: Diese Zuschläge sind aus Sicht der KLUG 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.

Zudem ist der vorgeschlagene Mechanismus der Rückvergütung inakzeptabel. Er führt dazu, dass die meisten Flüge (und nicht nur die hubrelevanten) in den Nachtrandstunden den Anteil der Zuschläge, der jetzt erhöht werden soll, im Folgejahr wieder rückerstattet werden. Die Änderungen des neu vorgeschlagenen Lärmgebührentarifs gegenüber dem 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.

Der KLUG verlangt deshalb, dass lenkungswirksame Tarife für alle Flüge erhoben werden, ohne jede Ausnahme und dass Tagesrand- und Nachtzuschläge nicht zurückerstattet werden.

Fazit:

Die KLUG stellt fest, dass der beantragte Lärmgebührentarif die an ein lenkungswirksames Instrument zu stellenden Grundanforderungen in keiner Weise erfüllt.

Anträge:

Dem vorgeschlagen Tarif ist die Genehmigung zu verweigern, da er in keiner Weise den im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts verlangten Anforderungen entspricht.

Der angewandte nicht rechtmässige Tarif muss schnellstmöglich durch einen lenkungswirksamen Tarif gemäss den Forderungen der KLUG ersetzt werden.

Freundliche Grüsse

KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Priska Seiler Graf
Co-Präsidentin



Lisa Mazzone
Co-Präsidentin

