

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Herren
Marcel Zuckschwerdt, stv. Direktor
Leiter Abteilung Luftfahrtenwicklung
Rene Brenner
Sektion Wirtschaftsfragen
3003 Bern

Bern, 19. November 2017

Prozessleitende Verfügung betreffend den Antrag zur Genehmigung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich - Stellungnahme zum Fragenkatalog

Sehr geehrte Herren

Die Koalition Luftverkehr, Umwelt und Gesundheit (KLUG) ist eine nationale Organisation, die sich gegen Lärm- und Luftemissionen des Luftverkehrs einsetzt. Die KLUG schliesst sich der Stellungnahme von Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (SBFZ) an. Die Stellungnahme der SBFZ finden Sie im Anhang.

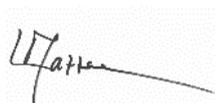
Wir danken Ihnen für die Möglichkeit zur Stellungnahme und bitten um wohlwollende Prüfung unserer Anliegen.

Freundliche Grüsse

KLUG Koalition Luftverkehr Umwelt und Gesundheit

Priska Seiler Graf
Co-Präsidentin

Lisa Mazzone
Co-Präsidentin



Anhänge: Stellungnahme der SBFZ

Prozessleitende Verfügung betreffend den Antrag zur Genehmigung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich
Stellungnahme zum Fragenkatalog

Sehr geehrte Herren

Wir nehmen Bezug auf Ihr Schreiben vom 3. November 2017 in oben genannter Angelegenheit und nehmen innerhalb der äusserst knapp bemessenen Frist bis zum 20. November 2017 Stellung zum Fragenkatalog betreffend Gutachten Lärmgebühren Flughafen Zürich sowie zur Auswahl des Experten.

1. Grundsätzliches

Der sbfz hält inhaltlich sowohl an der Kritik wie auch den Forderungen gemäss der Eingabe vom 17. Mai 2017 vollumfänglich fest. Der sbfz bestreitet weiterhin grundsätzlich die Rechtmässigkeit und die Wirksamkeit des von der FZAG eingereichten Entwurfs der Lärmgebühren.

Grundsätzlich begrüsst der sbfz den Beizug eines unparteiischen Dritten zur Beantwortung von Fragen hinsichtlich der Festsetzung der Lärmgebühren des Flughafens. Ebenso wird begrüsst, dass das BAZL ausdrücklich festhält, dass der Antrag der FZAG vom 28. Juli 2017 wesentliche Bedingungen des Bundesverwaltungsgerichtsurteils vom 30. Oktober 2013 nicht einhält, was auch vom BAFU bestätigt werde (vgl. Ziff. 2.2.1 der Verfügung vom 3. November 2017). Er ist auch damit einverstanden, dass dem Experten sämtliche Unterlagen zur Entwicklung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich seit 2012 zur Verfügung gestellt werden, so dass gewährleistet ist, dass der Experte auch die kritischen Stellungnahmen verschiedener Interessenvertreter zur Kenntnis nehmen kann. Aufgrund der Tatsache, dass die Beauftragung des Experten derart spät erfolgt, entsteht für den sbfz der Eindruck, dass das aktuelle illegale Lärmgebührenmodell möglichst lange in Anwendung behalten werden soll und somit die Umsetzungen der gerichtlichen Anordnungen des Bundesgerichts und des Bundesverwaltungsgerichtes möglichst lange hinausgezögert werden sollen.

2. Zur Auswahl des Experten

In Ziff. 2.2.2 der Verfügung führt das BAZL aus, dass es für die Erstellung des Gutachtens das Center for Aviation Competence der Universität St. Gallen unter der Leitung von Herrn Dr. Andreas Wittmer zu beauftragen beabsichtige. Dabei bleibt das BAZL eine Begründung dafür schuldig, wie es zu dieser Entscheidung kam. Es macht in keiner Art und

Weise transparent, in welchem Verfahren und insbesondere aufgrund welcher Kriterien es seine Auswahl getroffen hat.

Aufgrund des öffentlich zugänglichen Werdegangs, der Publikationen und der dokumentierten Mitgliedschaften und Verbindungen unter muss bezweifelt werden, dass der ausgewählte Experte die notwendige Unabhängigkeit von der FZAG, der Swiss bzw. der Luft hansa und der Luftfahrtindustrie im Allgemeinen aufweist, um die gestellten Fragen neutral beantworten zu können (vgl. Liste auf <https://www.alexandria.unisg.ch/persons/984>):

Nebentätigkeit	Swiss Aerospace Cluster, Vizepräsident, ehrenamtlich HTW Chur, Aus-/Weiterbildung, entgeltlich AWIPA Management GmbH, Präsident, entgeltlich Air Transport Research Society, Board Member, ehrenamtlich Aviation Research Center Switzerland, Vizepräsident, ehrenamtlich
Lehraktivitäten	Aviation Systems - Management of the Aviation Value Chain Aviation Management Asia Compact CEMS Business Projects Personal Performance Management Seminar Anwendungsprojekte Master Marketing, Services Communication Forschung - Praxis - Venture Projekt, Master of Business Innovation
Mitgliedschaften	Air Transport Research Society German Aviation Research Society Swiss Transport Academic Society World Conference of Transport Research Society AIAA - International Association of Scientific Experts in Tourism SKAL Club Swiss Aerospace Cluster Swiss Aviation Journalists (SAJ) Aeroclub of Switzerland (AeCS) Aeroclub of Eastern Switzerland (AeCO)

Die Zweifel an der Unparteilichkeit des Experten lassen sich nicht nur mit den Verflechtungen auf wirtschaftlicher Ebene begründen, die sich aus den offengelegten Nebentätigkeiten und Mitgliedschaften ergeben, sondern namentlich durch konkrete Aussagen belegen, welche nicht nur auf eine ausgesprochen flugverkehrs- bzw. FZAG-freundliche Haltung des Experten schliessen lassen. Vielmehr geht aus verschiedenen seiner Publikationen eine klar einseitige Haltung hervor. So äussert sich der Autor im Paper vom Juli 2017 mit dem Titel «A Model for Measuring Airport Competitiveness: The Case of Zurich Airport» gemäss Zusammenfassung nur kritisch zu den *geltenden gesetzlichen Regelungen* betreffend die Kapazitätsbegrenzungen, Betriebszeiten und Lärmschutzgesetzgebung, weil sie die FZAG in ihrer Wettbewerbsfähigkeit einschränken. Wörtlich wird ausgeführt:

«The results show that the competitiveness of Zurich Airport is inhibited through the strict regulations for capacity extensions, operation hours and the regulations regarding noise. As growth at Zurich Airport is limited due to capacity restrictions, it is questionable if the airport will be competitive in the future.»

www.alexandria.unisg.ch/251268/1/ATRS%202017_Paper_Competitive%20of%20ZRH_Feltscher_Wittmer_Linden_v14.pdf, 11.11.17).

Auch in anderen Publikationen spricht er sich *zugunsten eines uneingeschränkten Luftverkehrs* aus. Er kritisiert die gesetzlichen Einschränkungen, spricht davon, dass die Mobilität heute von «Infrastrukturknappheit und trägen Rahmenbedingungen geprägt sei» und kritisiert die im öffentlichen Interesse getroffenen staatlichen Einschränkungen der Mobilität, wie die folgenden Stichworte auf der PowerPoint Folie «Luftfahrt heute und morgen - Präsentation Vortrag 10-Jahre Jubiläum des CFAC» zeigen:

«Freie Mobilität als Ziel demokratischer Staaten: Jeder soll frei entscheiden können, wann, wohin und mit welchem Verkehrsmittel er sich bewegen will. Flugzeug als massentaugliches Verkehrsmittel demokratisiert das Reisen: Urlaubstreise wurde vom Luxusgut für Privilegierte zum breit zugänglichen Massenprodukt für alle
(https://www.alexandria.unisg.ch/249368/1/1_Vortrag%20Wittmer_10%20Jahr%20Jubiläum_Homepage.pdf, 11.11.17).

Zu erwähnen ist im Weiteren der Beitrag: Wittmer, Andreas & Vespermann, Jan(2010) Impacts of the proposed EU-emission trading scheme on aviation: the good, the bad and the ugly. In: 60th AIEST Conference 2010, Potchefstroom, South Africa, wo sich der Experte ausgesprochen kritisch zum CO₂-Emissionshandel (ETS) der Fluggesellschaften äussert:

«The paper argues that the system will evoke a variety of strategic and operational implications at airlines in fields such as environmental monitoring, financial risk management, and marketing. Furthermore, the results indicate that the ETS is likely to cause competitive distortions and favor the redirection of traffic flows, leading to higher emissions and partly foiling the goals of the system» (Zitat aus der Zusammenfassung auf <https://www.alexandria.unisg.ch/77023/11.11.17>)

Die einseitige industrie- und flugverkehrsfreundliche Haltung des Experten, ist evident und vom sbfz nicht mit weiteren Nachforschungen zu belegen. Es wäre vielmehr Aufgabe des BAZL zu erläutern, wie es zum Schluss gekommen ist, dass der gewählte Experte für die Beantwortung der relevanten Fragen geeignet, glaubwürdig und ausreichend neutral ist.

Nachdem im Übrigen allgemein bekannt ist, dass sich die Institute und Dozenten der HSG sehr stark über private Drittmittel finanzieren, ist auch zu vermuten, dass der Gutachter und sein Institut sehr stark von Aufträgen aus der Luftfahrtindustrie abhängig ist.

Der sbfz kommt aufgrund der zitierten Aussagen und des intransparenten Auswahlverfahrens zum Schluss, dass der vom BAZL vorgeschlagene Experte die notwendige Unabhängigkeit von der Industrie und insbesondere von der FZAG und die notwendige fachliche Neutralität vermissen lässt *und deshalb abzulehnen ist*. Von einer «unabhängigen Stelle», wie es in Ziff. 2.2.3 der Verfügung heisst, kann jedenfalls keine Rede sein.

3. Zum Fragenkatalog

3.1 Allgemeines

Sodann sind die im Fragenkatalog aufgeführten Fragen aus Sicht des sbfz *tendenziell suggestiv formuliert* und *von einer übermässigen Betonung der Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich geprägt*.

Es ist aus Sicht des sbfz nicht korrekt, den LUPO 2016 des Bundesrats und die Aussagen zur Hubfunktion der Landesflughäfen allen anderen Vorgaben und namentlich dem Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts überzuordnen werden. Die imperative Einleitung in der Verfügung des BAZL

«Der Betrieb eines Drehkreuzes am Flughafen Zürich wird im Bericht 2016 über die Luftfahrtpolitik der Schweiz (Lupo 2016; AS 2015-3229) explizit befürwortet, da er eine Vielzahl von Langstreckendestinationen ermöglicht, die mit dem lokalen Passagieraufkommen nicht rentabel zu betreiben wären. Im Weiteren ist auch das vom Drehkreuzbetrieb ermöglichte dichte Netz an Verbindungen innerhalb von Europa für die optimale Anbindung unseres Landes unverzichtbar.»

ist im Übrigen suggestiv. Bei dieser Ausgangslage wird es dem Experten ein Leichtes sein, ohne allzu grosse wissenschaftliche Verrenkungen zu bestätigen, dass das Lärmgebührenmodell der FZAG, entgegen der kritischen Stimmen, die dagegen erhoben werden, den Anforderungen aus den Entscheiden des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesgerichts entspreche und deshalb vom BAZL zu genehmigen sei.

Der Fragenkatalog ist nach Auffassung des sbfz generell zu stark auf die Frage der Definition der Hubfunktion und auf dessen Erhalt ausgerichtet. Anzahl, Aufbau und Reihenfolge der Fragen führen zu einer durch die Aufgabenstellung nicht gerechtfertigten Dominanz der Fragen um die Drehkreuzfunktion des Flughafens Zürich. Da das BAZL die Frage beantwortet haben will, wie eine genügende Lenkungswirkung erreicht werden kann, müsste *richtigerweise als Erstes gefragt werden, wie Gebühren auszugestalten sind, damit sie eine Lenkungswirkung erzielen* und wie die konkret vorgeschlagenen Gebühren bzw. das Gebührensystem zu würdigen sind. In einem zweiten Schritt müsste die Frage beantwortet werden, *ob überhaupt bzw. inwiefern die Hubfunktion durch die Einführung der stärker lenkender Gebühren ernsthaft gefährdet* sei. Die Strategie der swiss bezüglich des Hub wird nicht grundsätzlich hinterfragt. Indem die swiss immer grössere Flugzeuge einsetzt, ist die Rentabilität bei vielen Interkontinentalflügen nur durch ein aufwändiges (und lärm erzeugendes) Zubringersystem zu erreichen. Daraus ist die Frage abzuleiten, ob die swiss die Hub-Funktion nicht durch die Strategie mehr gefährdet, als dies durch die Gebühren der Fall ist.

3.2 Zu Frage 1: Hub und hubrelevante Flüge

Der LUPO 2016 ist als Bericht des Bundesrates ein politisches Statement, welches den Räten zur Kenntnisnahme vorgelegt wurde. Rechtlich verbindlich ist er nicht. Der Bundesrat selber führt dazu im LUPO 2016, S. 1865, aus: «Im Jahr 2004 hat der Bundesrat in seinem luftfahrtpolitischen Bericht erstmals eine umfassende Standortbestimmung für die Luftfahrtpolitik vorgelegt. Der sogenannte LUPO (LUPO 2004) bewährte sich seither als Leitfaden für Behörden, Politik und Bevölkerung.» Der LUPO stellt somit nur ein «weiches» Instrument des Bundesrats dar. Die darin gemachten Ausführungen – statt gesetzlicher Bestimmungen oder der wesentlichen Aussagen des Bundesverwaltungsgerichts – an den Anfang der Gutachterfragen zu stellen, stellt einen ziemlich offensichtlichen Versuch dar, den Gutachter auf die dem BAZL (und dem UVEK?) massgeblich erscheinenden Grundsätze einzuschwören.

Richtigerweise wäre der Gutachter primär darauf hinzuweisen, dass die im Entscheid BGE 137 II 58 ff. (Vorläufiges Betriebsreglement) festgehaltenen Vorgaben nach wie vor massgeblich sind (S. 111 f.)

«Bei der Ausgestaltung der Lärmgebühren sind besondere Anreize für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu besonders sensiblen Zeiten zu schaffen. Dazu zählen nicht nur die Nacht-, sondern auch die Tagesrandstunden. Insbesondere in der ersten Morgenstunde würde der Einsatz leiserer Flugzeuge wesentlich zur Verbesserung der Nachhaltigkeit des Flugbetriebs beitragen (vgl. Lärmstudie, a.a.O., S. 162 unten).

Den Bedenken der Flughafen Zürich AG und der SWISS, wonach die Gebühren des Flughafens im internationalen Vergleich bereits sehr hoch seien und eine weitere Erhöhung - namentlich in den für den Hubbetrieb der SWISS bedeutsamen Nacht- und Tagesrandstunden - die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Zürich beeinträchtigen und seine Drehkreuzfunktion gefährden könnte, kann bei der Ausgestaltung und Staffelung der Zuschläge Rechnung getragen werden.

6.7.5 *Nach dem Gesagten ist der Antrag der Beschwerdeführer gutzuheissen und Art. 5 vBR dahingehend zu ergänzen, dass die Flughafen Zürich AG verpflichtet wird, lenkungswirksame Zuschläge zu erheben, die nach der Lärmerzeugung und zeitlich (Starts und Landungen während der Nacht und zu sensiblen Tagesrandzeiten) gestaffelt sind. Zur Vorlage eines neuen Gebührenreglements wird ihr eine Frist von 9 Monaten seit Zustellung des bundesgerichtlichen Urteils eingeräumt. Dieses ist nach einer Übergangszeit von maximal 18 Monaten in Kraft zu setzen.*

(...)

6.10 Ergebnis

Zusammenfassend ist die Flughafen Zürich AG zu verpflichten, die Lenkungswirkung der Lärmgebühren zu verbessern und insbesondere Lärmzuschläge auch für die sensiblen Tagesrandstunden einzuführen (vgl. oben E. 6.7); zudem wird das BAZL prüfen müssen, ob nicht Landungen von schweren Grossraumjets am Abend eingeschränkt werden müssen (oben E. 6.4.7).»

Diese verbindliche *Vorgabe des Bundesgerichtes*, welche durch diejenige des Bundesverwaltungsgerichts im Entscheid von 2013 umgesetzt wurde, lautet somit dahingehend, dass **lärmwirksame Gebühren einzuführen sind, welche insbesondere wirksame Lärmzuschläge auch für die sensiblen Tagesrandstunden** vorsehen. Im Übrigen wurde das BAZL bereits damals zur Prüfung der Frage aufgefordert, ob Landungen von schweren Grossraumjets am Abend einzuschränken seien. Auch diese Vorgabe des Bundesgerichtes vom Dezember 2010 gilt nach wie vor und ist seit vielen Jahren unerfüllt geblieben.

Klarerweise nicht dem Konzept des Bundesgerichtes entspricht hingegen eine Lösung, welche faktisch zu keiner finanziellen bzw. nur zu einer temporären und damit wirkungslosen Belastung der jeweiligen Fluggesellschaften führt, so wie dies jetzt hinsichtlich der sogenannten hubrelevanten Carrier geplant ist.

Auch die *Verordnung über die Flughafengebühren vom 25. April 2012* (SR 748.131.3, nachfolgend FGV) verdeutlicht ohne Wenn und Aber, dass die Flughafengebühren eine Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes erreichen müssen. «Bei der Festlegung der Flugbetriebsgebühren sind Luftfahrzeuge mit geringen Auswirkungen auf die Umwelt bevorzugt zu behandeln.» (Art. 47 Abs. 1 FGV).

Hinsichtlich der Lenkung unwirksame Gebühren sind nicht im Sinne der einschlägigen Rechtsgrundlagen (vgl. auch Art. 39 Abs. 3 lit. e und Abs. 4 lit. d LFG), des Bundesgerichtes und des Bundesverwaltungsgerichts und sind ausserdem nicht verhältnismässig und damit ein Verstoss gegen Art. 5 Abs. 2 BV. Wie bereits im Schreiben vom 17. Mai 2017 dargelegt, ist der sbfz gegen offensichtlich unwirksame Lärmgebühren. Eine einseitige Betonung der Carrierfunktion des Flughafens Zürich im Fragenkatalog führt dazu, dass die Lärmgebühren ad absurdum geführt werden und keinerlei Lenkungswirkung entfalten können.

Die Fragen 1a bis 1c zum sogenannten Entlastungsmechanismus sind nach Auffassung des sbfz so formuliert, dass der Experte bzw. dessen Institut keine andere Möglichkeit hat, als zu bestätigen, dass die Netzwerkcarrier keine Ausweichmöglichkeiten haben und dass das von der FZAG angewandte Kriterium bei der Definition hubrelevanter Flüge bzw. hubrelevanter Gesellschaften zutreffend ist.

Abschliessend ist nochmals festzuhalten, dass

- nicht die Fragen zum Hub und den hubrelevanten Flügen an den Anfang zu stellen sind, sondern zunächst unabhängig von dieser Thematik die Wirkung der Lärmgebühren und deren effektiver Lenkungsfunktion zu klären sind; mit anderen Worten müsste die Fragestellung 2 vorgezogen werden
- die Fragen 1b – 1d offener zu formulieren sind, ohne dass in den Klammern Einschränkungen der Antworten oder inhaltliche Vorgaben erfolgen.

3.3 Zu Frage 2: Gebührenhöhe für Lenkungswirkung

Die Fragen zur Bemessung der Gebührenhöhe, wie sie im Fragenkatalog 2a-2d definiert sind, werden vom sbfz grundsätzlich begrüsst und erscheinen an sich zielführend. Sie sollen aber – wir wiederholen uns – im Gutachten *an erster Stelle* behandelt werden.

Bezüglich des Verhältnisses der Beantwortung der Frage 2a zu den weiteren Fragen 2b - 2d fordert der sbfz, dass die *Bestimmung der Methode der Gebührenhöhe* nicht im stillen Kämmerlein zwischen BAZL und Experte erfolgen darf, sondern transparent und nachvollziehbar zu begründen ist.

Frage 2d erscheint dem sbfz allerdings angesichts der Tatsache, dass heutzutage zahlreiche Flüge anerkanntermassen nicht rentabel sind, wiederum suggestiv formuliert, indem vorweggenommen wird, dass die Grenze der Lenkungswirkung dann erreicht ist, wenn eine Fluggesellschaft einen Flug durchführt, obwohl er aufgrund der Lärmgebühren unrentabel ist. Die theoretische Lenkungswirkung der Gebühren wird nach Auffassung des sbfz aber auch durch andere Faktoren beschränkt, die zu beurteilen sind. Die Wirkungslosigkeit kann zum Beispiel auch darin begründet sein, dass die betreffende Fluggesellschaft den Flug durchführt, wenn die Gebühren zu tief angesetzt sind. Warum dieses und anderer Szenarien ausgeblendet bleiben sollen, ist nicht nachvollziehbar.

Abschliessend gilt auch bezüglich der Lenkungswirkung, dass die Fragen ergebnisoffen und ohne inhaltliche Vorgaben zu stellen sind.

3.4 Frage 3: Gefährdung Hubbetrieb Flughafen Zürich

Das BAZL definiert die Ausgangslage wie folgt: «Nach Festlegung der lenkungswirksamen Start- und Landezuschläge (Frage 2) muss gemäss BVG die Gefährdung des Hubbetriebs aufgezeigt werden (Urteil vom 30. Oktober 2013, 7.5.3.1).» Erneut kommt hier in der Formulierung des BAZL die übermässige Gewichtung der angeblichen «Gefährdung» des Hubbetriebs durch lenkungswirksame Start- und Landegebühren zum Ausdruck, wie sie auch von der FZAG gebetsmühlenartig wiederholt wird. Dabei hat das BVG etwas ganz anderes ausgeführt. Wir zitieren wörtlich aus E. 7.5.3.1:

«Ohnehin erscheint die diesbezügliche Argumentation der Vorinstanz insofern problematisch, als für die Festlegung der vorzusehenden Gebühren zunächst Start- und Landezuschläge approximativ zu bestimmen sind, welche die erwünschte Lenkungswirkung entfalten. Erst wenn diese feststehen, sind die hieraus resultierenden betrieblichen Konsequenzen abzuschätzen. Sollten die entsprechenden Abklärungen ergeben, dass ein lenkungswirksame Start- und Landezuschläge für die Tagesrand- und Nachtstunden die Fluggesellschaften veranlassen würde, ihre Langstreckenflüge einzustellen oder in einem den Hubbetrieb des Flughafens Zürich gefährdenden Ausmass zu reduzieren, so wäre in einem weiteren Schritt zu untersuchen, ob die für die Funktion des Flughafens Zürich als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs entschei-

denden Flüge von solchen Lärmzuschlägen ganz oder teilweise ausgenommen werden könnten, wobei aus Praktikabilitätsgründen wohl die - von der Beigeladenen in anderem Zusammenhang geforderte - Differenzierung nach Lang-, Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen im Vordergrund stehen dürfte.»

Es ist also zu fragen, ob und inwiefern lenkungswirksame Gebühren die Hubfunktion gefährden – und *nicht die Gefährdung aufzuzeigen*. Die Fragestellung des BAZL nimmt aber bereits vorweg, dass die Gebühren die Hubfunktion gefährden.

Nach Auffassung des sbfz wäre insbesondere die Frage 3b zu streichen, da sie wiederum inhaltliche Vorgaben aufstellt, die den Gutachter in seiner fachlichen Beurteilung und ergebnisoffenen Einschätzung einschränken sollen. Sie ist suggestiv negativ formuliert, da sie ein bestimmtes Szenario vorwegnimmt, das eintreten könnte, wenn die Lenkungsabgaben Wirkung zeigen würden. (Auswirkungen der Verschiebung oder Absage von Lang-, Kurz- und Mittelstreckenflügen zwischen 21.00 und 23.00 und von 6.00 bis 7.00 Uhr für den Hubbetrieb am Flughafen Zürich? Substitute für die Time Slots zwischen 21.00 und 7.00 Uhr? Tragbarkeit der Lösung Slots für Starts nur bis 22.30 Uhr zu vergeben?).

Abschliessend genügt es nach Auffassung des sbfz, wenn allgemein gefragt wird, ob und welche Auswirkungen die Erhebung von lenkungswirksamen Gebühren für den Hubbetrieb am Flughafen Zürich hätte. Der Gutachter würde dann selbst auf die relevanten Substitutionshandlungen zu sprechen kommen, ohne dass ihm dies von BAZL vorgekaut wird.

3.5 Frage 4: Beurteilung der von der FZAG vorgeschlagenen Höhe der Gebühren

Nach Auffassung des sbfz ist Frage 4 zentral und müsste unabhängig vom Entscheid der WEKO beantwortet werden. Die Fragen 4a bis 4c sollen die Wirksamkeit des konkreten Gebührenmodells und der Gebührenhöhe klären. Weshalb diese Frage nicht zu prüfen ist, wenn die WEKO den Rückerstattungsmechanismus als unzulässig erachtet, ist nicht nachvollziehbar. Die Wirksamkeit der Gebühren ist mit und ohne Entlastungsmechanismus zu prüfen.

4. Zusammenfassung und Anträge

- Aus Sicht des SBFZ ist die fachliche Neutralität des Experten nicht gegeben; seine Beauftragung wird abgelehnt.
- Auch die Kriterien und das Verfahren, welche zu seiner Auswahl geführt haben, sind nicht nachvollziehbar; diese sind zu begründen. Ebenso ist die Frage offenzulegen, wer die Kosten für das Gutachten trägt.

- Die Fragen sind generell offen und ohne Ergebnisorientierung zu formulieren. Insbesondere:
- *An erster Stelle* sind die Fragen betreffend die Gebührenhöhe mit Lenkungswirkung zu stellen. Die bisherigen Fragen 2a-2d wären somit als Fragen 1a-1d zu beantworten.
 - o Sodann wären die inhaltlichen Vorgaben in den Fragen zu streichen, so dass der Experte ergebnisoffen argumentieren kann.
 - o Die Festlegung der Variante der Lärmgebührenfestsetzung gemäss der jetzigen Frage 2a muss transparent erfolgen und für Dritte nachvollziehbar sein.
- *An zweiter Stelle* wären die konkreten Gebühren der FZAG (jetzige Frage 4) zu diskutieren.
 - o Als Unterfrage zur jetzigen Frage 4a sollte der Experte die Fragen beantworten, welches hubrelevante Flüge sind und welche nicht und welche Mechanismen und Gesichtspunkte zu beachten sind bei der Festlegung der Gebühren.
 - o Die Fragen 4a – 4c sind unabhängig von der Beurteilung der WEKO zu beantworten.
- *Die übrigen Fragen* sind nach Auffassung des sbfz nicht notwendig und zudem problematisch, da sie den Gutachter in seiner fachlichen Kompetenz und Entscheidungsfindung einschränken. Die Themen, welche in den Fragen 1 und 3 diskutiert werden, ergeben sich nach Auffassung des sbfz automatisch aus der Beantwortung der übrigen Fragen zur Festsetzung der Höhe der Gebühren, der Lenkungswirkung und der Hubfunktion.

Wir ersuchen Sie um Kenntnisnahme und um Anpassungen im Sinne unserer Anträge.

Freundliche Grüsse