

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Sachplan und Anlagen
3003 Bern

Zürich-Flughafen, 10. Dezember 2024

Antrag für die Anpassung der Lärmgebühren

Sehr geehrte Damen und Herren

Das BAZL hat im Rahmen der Analyse und Konsultation des Berichts über die Lärmbelastung für das Jahr 2023 die FZAG mit Schreiben vom 4. Dezember 2024 zur Überarbeitung der Lärmgebühren im Sinne einer Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) aufgefordert. Neben der Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge (23.00 bis 23.30 Uhr) sollen auch die Anträge des BAFU aus dem Verfahren zum Bericht «Lenkungswirkung des Lärmgebührenmodells am Flughafen Zürich» vom 10. September 2021 umgesetzt werden (Überarbeitung Lärmklassen und angemessene Erhöhung der Tageslärmgebühren).

1. Lärmsanierung

Der Vergleich der effektiven Belastungssituation mit den gestützt auf Art. 37a Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41) festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (sogenannter genehmigter Lärm [gLä]) zeigt für die erste Nachtstunde im Süden und Osten Überschreitungen. In der zweiten Nachtstunde wurden die Lärmkonturen des gLä vollumfänglich überschritten. Die ausgewiesenen Überschreitungen der Lärmbelastungskurven in den Nachtstunden verlangen gemäss Art. 37a Abs. 2 LSV Massnahmen. Rechtliche Grundlage bildet insbesondere Art. 11 Abs. 3 USG. Um dem weltweiten Luftverkehr einheitliche Regeln zu geben, unterzeichneten Vertreter von 52 Staaten den Vertrag über die internationale Zivilluftfahrt, das sogenannte Chicagoer Abkommen. Dieses Abkommen hat die Schweiz ratifiziert. Anhang 16 des Abkommens betrifft den Umweltschutz im Luftverkehr. Dort finden sich die Richtlinien der «International Civil Aviation Organization» (ICAO) für den Umgang mit Fluglärm («Balanced Approach»). Die Reihenfolge in der Umsetzung ist verbindlich; lokale Flugeinschränkungen kommen nur im Ausnahmefall in Betracht:

1. Lärmreduktion an der Quelle
2. Raumplanung rund um Flughäfen bzw. lokale Massnahmen im Flughafenumfeld
3. Lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden
4. Lokale Flugeinschränkungen

Lärmgebühren fallen unter die zuerst zu ergreifende Option der Lärmreduktion an der Quelle. Zudem hat das BAZL im Nachgang zum Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) vom 7. September 2021 zur Genehmigung der Änderung des Betriebsreglements 2014 unter Einbezug aller Interessen eine umfassende Prüfung der Situation vorgenommen. Sie hat die für eine Sanierung der Lärmsituation in der Nacht zur Verfügung stehenden Massnahmen evaluiert und bewertet. Gestützt auf diesen Bericht soll das SIL-Objektblatt von 2021 angepasst und im Jahr 2025 verabschiedet werden. Die Sachplanbehörde kommt im Rahmen einer umfassenden Interessensabwägung zum Schluss, dass die Erhöhung der Nachtzuschläge für die Starts geeignet und verhältnismässig ist.

2. Gesetzliche Grundlagen

Gebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes, einschliesslich der Lärmgebühren für Luftfahrzeuge, zählen nach Art. 1 Abs. 3 Buchstabe a Ziffer 5 Verordnung über die Flughafengebühren (FGV; SR 748.131.3) zu den Flugbetriebsgebühren. Bei der Festlegung der Höhe der Flugbetriebsgebühren gelten klare Regelungen (Kostendeckungsprinzip). Werden die Lärmgebühren erhöht, muss im Gegenzug ein anderer Teil der Flugbetriebsgebühren entsprechend gesenkt werden. Besteht – wie beim Flughafen Zürich – eine umweltschutzrechtliche Sanierungspflicht, so finden die Lärmgebühren überdies eine Grundlage im USG. In diesem Fall handelt es sich hierbei um eine Emissionsbeschränkung im Sinne einer Betriebsvorschrift nach Massgabe von Art. 12 Abs. 1 Buchstabe c USG. Dem Flughafen wird damit eine Pflicht zur Erhebung von lenkungswirksamen Benützungsgebühren auferlegt (BVGer A-769/2013, E.6.1).

Die Ausgestaltung der Tagesrand- und Nachtzuschläge erfolgt weiterhin unter Berücksichtigung des Gutachtens von Dr. Andreas Wittmer vom 31. August 2018 und der nachstehenden Anforderungen des Bundesgerichts und des Bundesverwaltungsgerichts. Das Bundesgericht hat in seinem Urteil vom 22. Dezember 2010 (BGE 137 II 58) zum vorläufigen Betriebsreglement der FZAG insbesondere die folgenden Forderungen an die Überarbeitung des Lärmgebührenmodells gestellt:

- Neueinteilung der Luftfahrzeuge in die Lärmklassen zur Verbesserung der Lenkungswirkung der lärmabhängigen Gebühren.
- Schaffung von Anreizen für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu besonders sensiblen Zeiten (Tagesrand- und Nachtzeiten; E.6. 7.4).
- Erhebung von lenkungswirksamen Zuschlägen, die nach der Lärmerzeugung und der zeitlichen Einteilung [...] gestaffelt sind (E.6.7.5).

Ergänzend kann gemäss Bundesgericht bei der Ausgestaltung und Staffelung der Zuschläge dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des Drehkreuzbetriebs Rechnung getragen werden (E. 6.7.4). Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 30. Oktober 2013 Dispositiv-Ziffer 1 der Verfügung des BAZL vom 7. Januar 2013 aufgehoben und die folgenden konkreten Anforderungen an die Überarbeitung des Lärmgebührenmodells der FZAG gestellt (A-769/2013, E.7.5.3.1, E.7.5.3.2, E.8.2.2, E.8.2.3.):

- Analyse und Abschätzung der erforderlichen Gebührenhöhe, um die erwünschte Lenkungswirkung zu entfalten.
- Analyse und Abschätzung der betrieblichen Konsequenzen [...]. Insbesondere ist abzuklären, ob lenkungswirksame Gebühren die Fluggesellschaften dazu veranlassen würden, ihre

Langstreckenflüge einzustellen oder in einem den Hubbetrieb des Flughafens Zürich gefährdenden Ausmass zu reduzieren.

- Sollte sich herausstellen, dass der Hubbetrieb durch die Gebühren gefährdet wäre, so wäre zu untersuchen, ob die für die Funktion des Flughafens Zürich als Drehscheibe des internationalen Luftverkehrs entscheidenden Flüge von solchen Lärmzuschlägen ganz oder teilweise ausgenommen werden können.

3. Gesuch Revision Lärmgebühren

3.1 Auflagen gemäss letztem Revisionsverfahren

Das BAZL verfügte am 5. Juni 2019, dass die FZAG die Tageslärmgebühren und die Einteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen im Lichte der technologischen Entwicklung zu überprüfen und, falls notwendig, anzupassen hat. Die Überprüfung und gegebenenfalls Anpassung der Tageslärmgebühren und der Lärmklasseneinteilung sei parallel vorzunehmen. Das BAFU verlangte in seiner Stellungnahme vom 11. November 2024, dass das BAZL innerhalb von 6 Monaten für die Lärmgebühren der FZAG eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge insbesondere in der 2. Nachtstunde verfüge.

3.2 Neuberechnung Lärmgebührenmodell

Abbildung 1 zeigt die Entwicklung der Flugbewegungen pro Lärmklasse. Das Lärmgebührenmodell wurde im Jahr 2000 und 2013 neu berechnet. Während von 2000 bis 2005 sowohl bei Kurz-, Mittel- und Langstreckenflugzeugen eine klare Entwicklung zu leiseren Lärmklassen stattfand, ist eine solche Entwicklung in den letzten Jahren nicht erkennbar, wobei die Jahre 2020-2022 nicht referenzfähig sind (Pandemie).

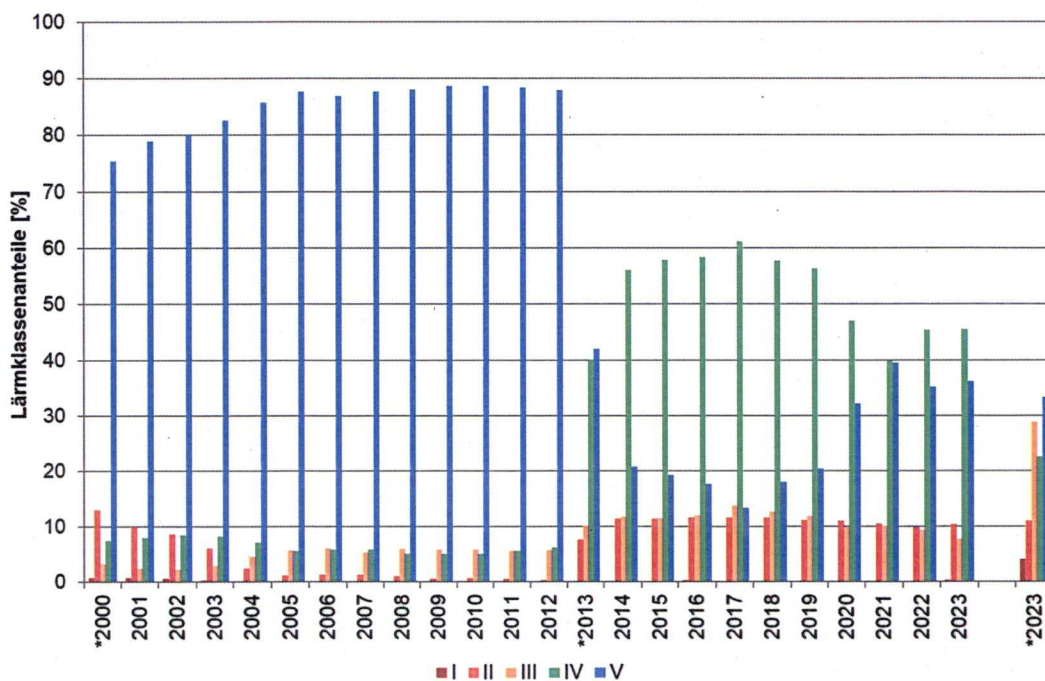


Abbildung 1: Entwicklung der Flugbewegungen pro Lärmklasse

Die letzte Neuberechnung des Lärmgebührenmodells liegt mehr als zehn Jahre zurück. Im Lichte der technologischen Entwicklung ist eine Überprüfung jetzt anzugehen. Anhand der Lärmmessdaten 2023 wurden die Flugzeugtypen neu in die fünf Lärmklassen eingeteilt (Anhang 1).

Mit der Entwicklung zu lärmgünstigeren Flugzeugtypen wird der Airbus A330 Serie 300 neu in die Lärmklasse I eingeteilt, da er im Nahbereich des Flughafens mehr als 4.5 dB lauter ist als der Lärmittelwert des Flottenmixes. Bei der A320-Familie findet eine wünschenswerte Spreizung zwischen den bisherigen (ceo) zu den neuen (neo) Typen statt. Der Airbus 321 (ceo) wird neu in die Lärmklasse II eingeteilt. Der Airbus A21N (GTF) ist rund 3 dB leiser und kommt in die Lärmklasse III. Die LEAP-Variante ist um weitere 3 dB leiser und kommt in die Lärmklasse IV. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Airbus A320 (ceo) in der Lärmklasse III. Der Airbus A20N (GTF) kommt in die Lärmklasse IV und die LEAP-Variante bleibt in der Lärmklasse V.

3.3 Lärmgebühren

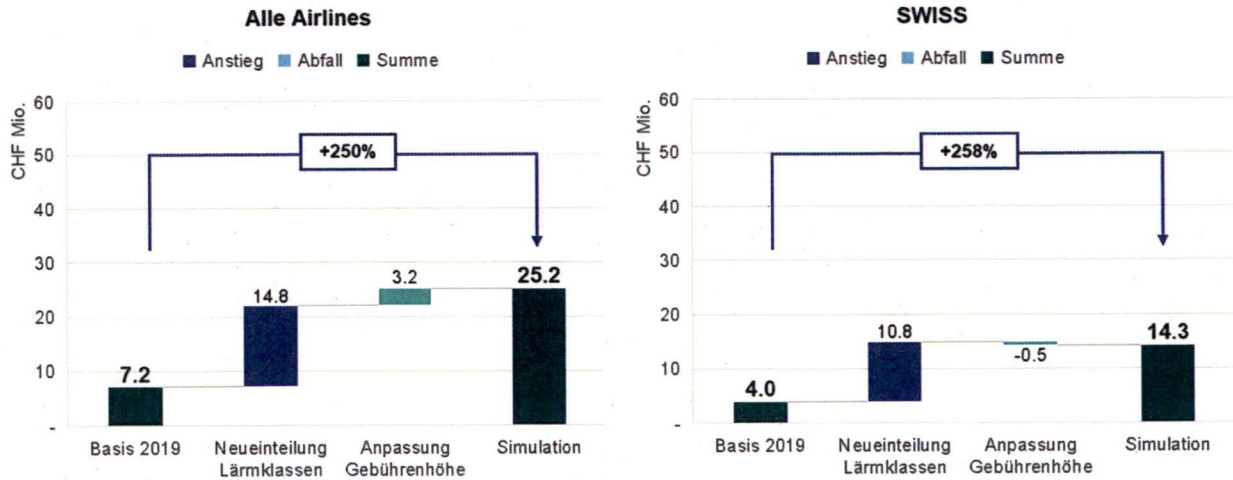
Das BAFU beantragte gemäss Schreiben des BAZL vom 26. Januar 2022 mitunter, dass bei der nächsten Überprüfung des Lärmgebührenmodells die Tageslärmgebühren angemessen erhöht werden. Im Vordergrund steht die Ablösung der Kurz- und Mittelstreckenflotten (A320-Familie), wo die Anreize von CHF 0 bis CHF 40 pro Landung (siehe Tabelle 1 in Klammern) kaum als lenkungswirksam bezeichnet werden können. Entsprechend soll die Gebühr in den Klassen III und IV deutlich erhöht und damit die Anschaffung der Neos incentiviert werden. Flugzeuge in der heutigen Klasse I werden immer seltener. Durch die Neueinteilung verschiebt sich dagegen mit dem A330 ein für den Drehkreuzbetrieb wichtiger Flugzeugtyp der Swiss in die Klasse I. Der A330 wird auf rund 40% der Interkontinentalflüge von der Swiss eingesetzt. Die Lärmgebühren sollen einen Anreiz für die Erneuerung der Flugzeugflotten setzen. Sie sollen dagegen nicht dazu führen, dass Flüge (insbesondere Interkontinentalflüge) ab Zürich gestrichen werden. Rücksichtnehmend auf den A330 – der im Übrigen in den Tagesrand- und Nachtstunden durch die Zuteilung zur Klasse I zusätzlich erheblich mehr belastet wird – wird die Lärmgebühr von CHF 2'000 auf CHF 800 gesenkt. Die Klassen II und V sollen weiterhin bei CHF 400 bzw. CHF 0 bleiben.

Lärmklasse	Tageslärmgebühr				
	I	II	III	IV	V
Ganzer Tag	800 (2'000)	400	200 (40)	100 (10)	0

Tabelle 1: Geplante Anpassung der Tageslärmgebühr (in Klammern bisherige Tageslärmgebühr)

Abbildung 2 zeigt die Auswirkungen der Neueinteilung der Lärmklassen und die Anpassung der Gebührenehöhe. Auf der Basis 2019 steigen die Erträge von CHF 7.2 auf 25.2 Mio. (+250%). Die Swiss als Betreiberin des Drehkreuzes ist in etwa gleich betroffen wie die anderen Airlines (+259%). Eine aktuelle Berechnung vom 4. Quartal 2023 bis zum 3. Quartal 2024 zeigt eine Steigerung von +209% für alle Airlines und von +196% für die Swiss. Zu beachten ist, dass diese Zahlen coronabedingt etwas tiefer ausfallen und etliche Flugzeuge seit 2019 durch Modernere ersetzt wurden. Dabei dürfen die regulierten Erlöse nicht signifikant steigen (Ausgleich über andere Gebühren, z.B. gewichtsabhängige Landengebühren im Rahmen der kommenden Gebührenperiode).

Erträge Lärmgebühren, Simulation auf Basis 2019 (Abflugspunktlichkeit Ø 71%)



Erträge Lärmgebühren, Simulation auf Basis Q4/23-Q3/24 (Abflugspunktlichkeit Ø 59%)

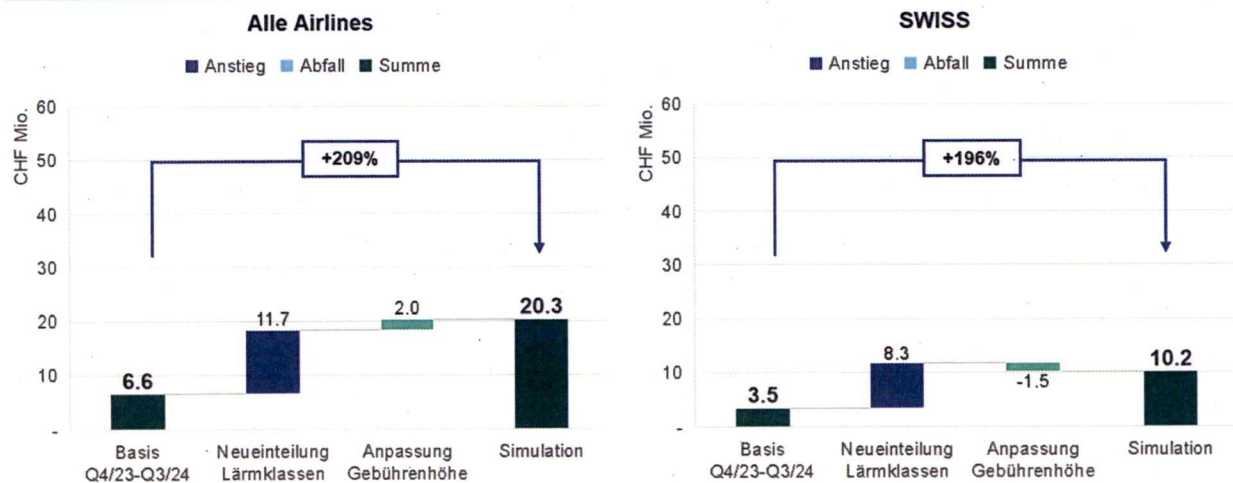


Abbildung 2: Simulation Erträge aus Lärmgebühren auf Basis 2019 und Q4/23-Q3/24

3.4 Lärmzuschläge

Gemäss Berichtsentwurf zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts (Stand: 27. November 2024) des BAZL im Rahmen der Bewertung von Massnahmen zur Lärmsanierung sollen die am Flughafen Zürich heute geltenden Lärmzuschläge für laute Flugzeuge in zwei Stufen erhöht werden. Damit sollen Massnahmen gegen Verspätungen gefördert und längerfristig die lauten Flugzeuge nicht mehr in der Zeit nach 23.00 Uhr eingesetzt werden. Kurz- und mittelfristig sollen die nach 23.00 Uhr geltenden Zuschläge um einen Drittel erhöht werden. Längerfristig (2033) sollen sie verdreifacht werden. In Ziff. 7.2.1 b) des Berichts beurteilt das BAZL die Massnahme der Erhöhung der Lärmzuschläge als geeignet und verhältnismässig unter der Voraussetzung, dass mit einer frühzeitigen Ankündigung und mit angemessenen Übergangsfristen die Planbarkeit für die Fluggesellschaften gewährleistet wird.

Mit der vorliegenden Revision soll eine Erhöhung der Lärmzuschläge nach 23.00 Uhr stattfinden (Tabelle 2 und Tabelle 3). Darüber hinaus soll basierend auf der Forderung des Schutzverbandes und der Grünen Partei (GLP) eine zusätzliche Gebührenstufe um 23.15 Uhr erfolgen (bei Lärmklasse II von heute

CHF 3'000 auf CHF 5'000). Sie beanstanden, dass heute viele Langstreckenflugzeuge, welche die 23.00 Uhr-Schwelle verpasst haben, erst nach 23.20 Uhr starten, um möglichst viele verspätete Umsteigepassagiere abzuwarten. Für den Anwohner sei es besser, je früher alle Flugzeuge gestartet seien und je früher Nachtruhe einkehre. Es bedürfe eines zusätzlichen Anreizes für die Fluggesellschaft, doch noch um 23.01 Uhr zu starten und nicht erst um 23.29 Uhr. Dieses Anliegen ist grundsätzlich nachvollziehbar. Allerdings erweist sich eine starke Abstufung nach 23.00 Uhr als nicht umsetzbar bzw. könnte sich zu prohibitiv auf die Flugplanung der Fluggesellschaft auswirken, da sie auf die Umsteigepassagiere für die Durchführung eines rentablen Langstreckenfluges angewiesen ist. Darüber hinaus besteht ein bewilligungsfreier Verspätungsabbau bis 23.30 Uhr. Im Sinne eines Kompromisses soll ein weiterer Gebührenschnitt um 23.15 Uhr bzw. eine Steigerung der Zuschläge erfolgen (bei Lärmklasse II von heute CHF 3'000 auf CHF 5'000).

Die Zuschläge für Starts vor 23.00 Uhr bzw. vor 07.00 Uhr sowie die Zuschläge für Landungen sollen unverändert bleiben. Die regulierten Erlöse dürfen nicht signifikant steigen. D.h. es findet ein Ausgleich über andere Gebühren (z.B. Landegebühren) im Rahmen der kommenden Gebührenperiode statt. Weiter gilt es zu berücksichtigen, dass der Hub-Carrier nicht überproportional belastet wird, damit er seine Drehkreuzfunktion am Flughafen Zürich weiterhin wahrnehmen kann.

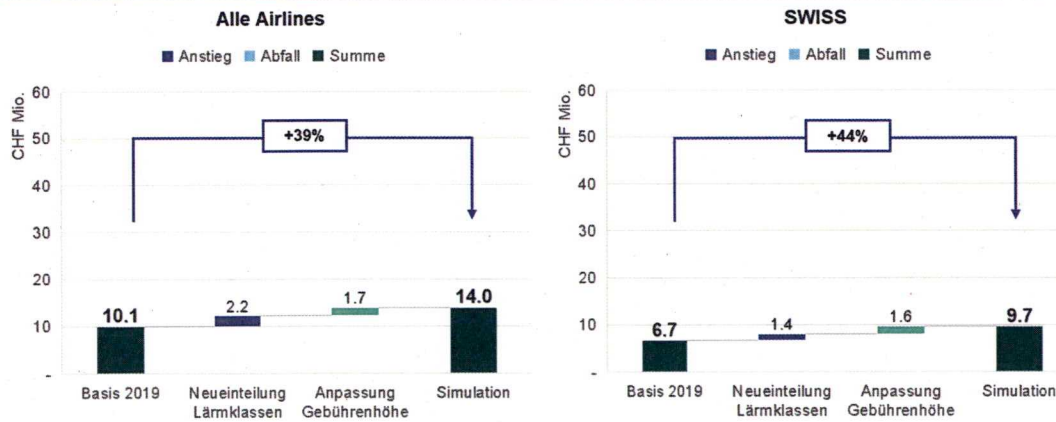
Tagesrand- und Nachtzuschläge für Starts					
Lärmklasse	I	II	III	IV	V
21.00-22.00	800	400	200	100	50
22.00-22.30	1'500	800	400	200	100
22.30-23.00	3'000	1'500	800	400	200
23.00-23.15	8'000 (6'000)	4'000 (3'000)	2'000 (1'500)	1'000 (800)	400
23.15-23.30	10'000 (6'000)	5'000 (3'000)	2'500 (1'500)	1'200 (800)	600 (400)
23.30-00.00	12'000	6'000	3'000	1'500	800
00.00-06.00	18'000	12'000	6'000	3'000	1'500
06.00-07.00	1'500	800	400	200	100

Tabelle 2: Geplante Anpassung der Tagesrand- und Nachtzuschläge für Starts (in Klammern bisherige Zuschläge)

Tagesrand- und Nachtzuschläge für Landungen	
Alle Lärmklassen	
21.00-22.00	50
22.00-22.30	100
22.30-23.00	200
23.00-23.15	400
23.15-23.30	600 (400)
23.30-00.00	800
00.00-06.00	1'500
06.00-07.00	100

Tabelle 3: Geplante Anpassung der Tagesrand- und Nachtzuschläge für Landungen (in Klammern bisherige Zuschläge)

Erträge Lärmzuschläge, Simulation auf Basis 2019 (Abflugpünktlichkeit Ø 71%)



Erträge Lärmzuschläge, Simulation auf Basis Q4/23-Q3/24 (Abflugpünktlichkeit Ø 59%)

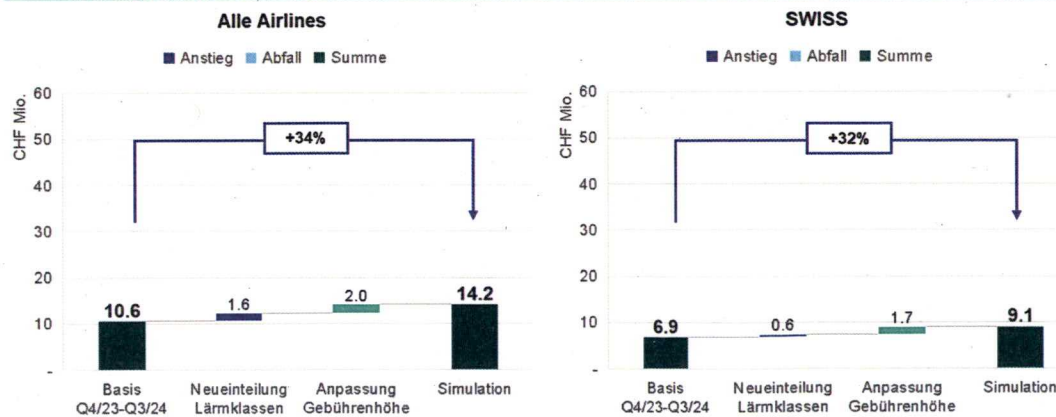


Abbildung 3: Simulation Erträge aus Lärmzuschläge auf Basis 2019 und Q4/23-Q3/24

Durch die Erhöhung der Zuschläge steigen die Erträge je nach Betrachtungszeitraum um +39% bzw. +34% (siehe Abbildung 3), davon für die Swiss um +44% bzw. + 32%. Greift die Lenkungswirkung der neu gestaffelten Lärmzuschläge, ist nach der initialen Ertragssteigerung mit rückläufigen Umsätzen (insbesondere im Vergleich zur Simulation Q4/2023-Q3/2024) zu rechnen.

3.5 Abschaffung bisheriger unwirksamer Incentives

Sowohl der Entlastungsmechanismus für Strahlflugzeuge als auch die Anreizzahlung für die Ablösung von lauten durch deutlich leisere Strahlflugzeuge haben sich in der Vergangenheit nicht bewährt. Der Aufwand zur Berechnung war hoch und die ausbezahlten Beträge im Vergleich zur Gesamtsumme bescheiden. Für den Entlastungsmechanismus in den Tagesrand-/Nachtstunden wurden in den Jahren 2019-2022 0.5-5.2% von den Lärmgebührenerträgen zurückgezahlt. Die Anreizzahlung für lärmgünstige Strahlflugzeuge betrug im Jahr 2019 CHF 2'000 und im Jahr 2023 CHF 15'000. Dazwischen gab es keine Anreizzahlungen. Deshalb sollen beide Incentives abgeschafft werden.

4. Zusammenfassung, weiteres Vorgehen und Anträge

Aufgrund der umweltschutzrechtlichen Sanierungspflicht am Flughafen Zürich handelt es sich beim neuen Lärmgebührenmodell um eine Emissionsbeschränkung im Sinne einer Betriebsvorschrift nach Massgabe von Art. 12 Abs. 1 Buchstabe c USG. Dem Flughafen wird damit eine Pflicht zur Erhebung von lenkungswirksamen Benützungsgebühren auferlegt (BVGer A-769/2013, E.6.1). Das BAFU verlangte mit Eingabe vom 11. November 2024, dass das BAZL innerhalb von 6 Monaten für die Lärmgebühren der FZAG eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge (insbesondere in der 2. Nachtstunde) verfüge. Wir können uns diesem Antrag anschliessen bzw. beantragen, das beigelegte Lärmgebührenmodell bis spätestens Ende März 2025 zu genehmigen. Dieser Zeitpunkt ist erforderlich, damit das Lärmgebührenmodell rechtzeitig für die Berechnung des Gebührenvorschlags vorliegt. Die Information über den Verhandlungsbeginn des Verfahrens zur Festlegung der Flugbetriebsgebühren gemäss Art. 20a FGV erfolgt am 1. April 2025. Die neuen Lärmgebühren sollen grundsätzlich zusammen mit dem übrigen Flugbetriebsgebühren in Kraft treten, spätestens aber am 1. Januar 2027. Eine spätere Inkraftsetzung wäre aufgrund der auf dem Spiele stehenden Interessen hinsichtlich Reduktion des Lärms und der Bewegungen in der zweiten Nachtstunde nicht hinnehmbar.

Allfälligen Beschwerden gegen die neuen Lärmgebühren ist die aufschiebende Wirkung zu entziehen, weil ein zeitnahes Inkrafttreten erforderlich ist, damit eine wirkungsvolle Lenkung für leisere Flugzeuge und weniger Flugbewegungen in der Nacht nach 22 Uhr und insbesondere nach 23 Uhr bald stattfinden kann (Art. 8, 12 und 37a LSV und Art. 11 USG). Dabei handelt es sich um gewichtige öffentliche Interessen (Nachtruhe), deren Schutz im vorliegenden Fall Vorrang vor beispielsweise finanziellen Interessen der Fluggesellschaften geniessen. Gleichzeitig gilt es, die Lärmgebühren hinsichtlich der betrieblichen Konsequenzen nicht überzustrapazieren bzw. die Langstreckenflüge oder den Hubbetrieb zu gefährden, weshalb weitergehende Anliegen der Anwohner mit Bezug auf die Aufrechterhaltung des Drehkreuzbetriebs nicht erfolgsversprechend sein dürften. Dies gilt umso mehr, weil die Sachplanbehörde im Rahmen einer umfassenden Interessensabwägung zum Schluss kommt, dass die Erhöhung der Nachtzuschläge für die Starts geeignet und verhältnismässig sei. Ebenfalls muss sichergestellt werden, dass die

Lärmreduktion primär an der Quelle stattfindet. Dieser Grundsatz liegt auch dem USG zu Grunde (Art. 11 Abs. 1 USG).

Im Rahmen dieser Interessenabwägung gilt es sodann zu berücksichtigen, dass der mit dem Gesetz bzw. der Verfügung angestrebte Zweck noch erreicht werden können muss. Er darf nicht durch ein langes Verfahren mit aufschiebender Wirkung hintertrieben werden. Letzteres würde die Lärmsanierung insgesamt massiv erschweren und verzögern.

5. Anträge

1. Die Lärmgebühren gemäss Anhang 1 sind zu genehmigen.
2. Allfälligen Beschwerden dagegen ist die aufschiebende Wirkung zu entziehen.
3. Die Genehmigung hat bis spätestens Ende März 2025 zu erfolgen.
4. Die Lärmgebühren gemäss Anhang 1 sind zusammen mit den übrigen Flugbetriebsgebühren, spätestens aber per 1. Januar 2027 (unabhängig vom regulären Festlegungsprozess) in Kraft zu setzen.

Freundliche Grüsse



Stefan Tschudin
Chief Operation Officer



Martina Wagner-Jornot
Senior Counsel Verfahrenskoordination

Anhang 1:

- Anpassung der Lärmgebühren

Gebührenreglement für den Flughafen Zürich

GÜLTIG AB ...

STAND PER 1. APRIL 2024



2. Flugbetriebsgebühren

2.2. Flugereignisbezogene Gebühren

...

2.2.1. Flugzeuglärmgebühr

Strahlflugzeuge

Die Lärmmessung als Grundlage zur Einteilung der Lärmklassen¹ erfolgt an mehreren definierten Lärmmessstationen am Flughafen Zürich.

Die Flugzeuglärmgebühren werden nach touch down time (TDT) und airborne time (ABT) erhoben.

Lärmklasse	1	2	3	4	5
Gebühr	2'000.00 800.00	400.00	40.00 200.00	10.00 100.00	0.00

Tabelle 1 Tageslärmgebühren pro Landung

Lärmklasse	1	2	3	4	5
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 23:00:01-23:15:00 LT	8'000.00	4'000.00	2'000.00	1'000.00	
ABT 23:15:01-23:30:00 LT	6'000.00 10'000.00	3'000.00 5'000.00	1'500.00 2'500.00	800.00 1'200.00	400.00 600.00
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

Tabelle 2 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start

¹ Vgl. A.2: Übersicht über die Lärmklassen für Strahlflugzeuge

Alle Lärmklassen	
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 TDT 23:00:01-23:15:00 LT	400.00
TDT 23:15:01-23:30:00 LT	400.00 600.00
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

Tabelle 3 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung

Anreizzahlung für Strahlflugzeuge

Die FZAG begünstigt auf Antrag den Einsatz von lärmgünstigen Strahlflugzeugen, die am Flughafen Zürich eingesetzt werden und folgende Voraussetzungen erfüllen:

- Der Flugzeugtyp wurde maximal vier Jahre vor Antragstellung durch die EASA zertifiziert und wird innerhalb dieser Zeit neu am Flughafen Zürich eingesetzt,
- die Lärmreduktion aufgrund des am Flughafen Zürich gemessenen Lärms gegenüber dem in derselben Operation vorher eingesetzten Flugzeugtyp muss mindestens 5 dB betragen. Die Messung der Lärmreduktion erfolgt an denselben Lärmmessstellen, die auch zur Messung des Lärms von Strahlflugzeugen verwendet werden.

Die Anreizzahlung wird ab regulärem Einsatz des berechtigten Flugzeugtyps bei der betreffenden Fluggesellschaft am Flughafen Zürich und auf Basis dessen effektiven jährlichen Landungen für drei Jahre, in jedem Fall jedoch nur bis zum Ablauf der Geltungsdauer des vorliegenden Gebührenreglements, gewährt.

Für die Anreizzahlungen steht pro Kalenderjahr ein Betrag von CHF 1 Mio. aus den eingenommenen Flugzeuglärmgebühren zur Verfügung. Dieser Betrag wird zu Beginn des Folgejahres an die berechnete Fluggesellschaft anhand ihres Anteils berechtigter Landungen an allen berechtigten Flugbewegungen im entsprechenden Kalenderjahr gutgeschrieben. Dabei ist die Höhe der jährlichen Anreizzahlung pro Fluggesellschaft auf den Totalbetrag der von dieser Fluggesellschaft insgesamt während des betreffenden Jahres vereinnahmten Tageslärmgebühren limitiert und die maximale Höhe der Anreizzahlung beträgt CHF 100.00 pro berechnete Landung.

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

Entlastungsmechanismus für Strahlflugzeuge

Die FZAG 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 21:00:01 und 07:00:00 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 zurückerstattet.

Die Rückerstattung erfolgt nur für Flüge, deren geplante und tatsächliche Abflug-, beziehungsweise Ankunftszeit zwischen 21:00:01 und 23:00:00 oder 06:00:01 und 07:00:00 LT liegen.

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. Dezember 2014 gültige Lärmgebührenmodell auf die Flugbewegungen der betreffenden Gesellschaft im betreffenden Jahr angewendet worden wäre:

Lärmklasse	1	2	3	4	5
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

Tabelle 4 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start (Stand 31. Dezember 2014)

Alle Lärmklassen	
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

Tabelle 5 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung (Stand 31. Dezember 2014)

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

Propellerflugzeuge

...

Propellerflugzeuge mit einem MTOM über 8.7 t werden in Lärmklasse 5 der Strahlflugzeuge eingruppiert.

...

A.2 Übersicht über die Lärmklassen für Strahlflugzeuge

Die Flugzeugtypen werden nach der Abweichung des jährlichen mittleren Lärmwertes (dB(A)) des betreffenden Flugzeugtyps vom jährlichen mittleren Lärmwert aller Flugzeuge am Flughafen Zürich in die Lärmklassen eingeteilt.

Lärmklasse	Abweichung
1	> 4.5 dB(A)
2	≤ 4.5 dB(A) und > 1.5 dB(A)
3	≤ 1.5 dB(A) und > -1.5 dB(A)
4	≤ -1.5 dB(A) und > -4.5 dB(A)
5	≤ -4.5 dB(A)

Tabelle 1 Herleitung der Lärmklassen

Lärmklasseneinteilung

Lärmklasse I	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A330 Serie -300 • Antonov An124 • Boeing B707 Serie -100B/-300B/-300 • Boeing B727 Serie -100/-200/-200 ADV/-200 Hushkit • Boeing B737 Serie -200/-200 ADV • Boeing B747 Serie -100/-200/-SP/-300 SUD/-400 • Boeing B777 Serie -200ER/-300 • Douglas DC8 Serie -50/-61/-62/-63 • Douglas DC10 Serie -10/-30/-30ER/-40 • Boeing B777 Serie -200ER/-300 • Douglas DC8 Serie -50/-61/-62/-63 	<ul style="list-style-type: none"> • Douglas DC10 Serie -10/-30/-30ER/-40 • McDonnell Douglas MD11 • McDonnell Douglas MD80/-81/-82/-83 • Fokker F28 -1000/-2000/-3000/-4000/-5000/-6000 • Gulfstream GLF+/-II / III • Hawker Siddeley HS 125 Serie -400/-600 • Ilyuschin IL62/-62M • Ilyuschin IL76 M/ T/ TD • Ilyuschin IL86 • Tupolew TU134A • Tupolew TU154/ A / B / B1/ B2
Lärmklasse II	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A300 B2-100/-200/-300/ B4-100/ B4-200/ C4 • Airbus A300 Serie -600 • Airbus A310 Serie -200/-300 • Airbus A321 • Airbus A330 Serie -200/-300 • Airbus A340 Serie -200/-300/-500/-600 • Airbus A380 Serie -800 • Boeing B767 Serie -200/-200ER/-300/-300ER/-400ER 	<ul style="list-style-type: none"> • Boeing B777 Serie -200LR/-300ER • Douglas DC8 Serie -70 • McDonnell Douglas MD87 • Falcon FA50 • Gulfstream G150 • Hawker Beechjet BE400 A/XP • Ilyuschin IL96 M Serie -300 • Tupolew TU154 M • Yakovlev Yak 40/-42
Lärmklasse III	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A320 • Airbus A321 • Airbus A21N (GTF) • Boeing B717 Serie -200 • Boeing B737 Serie -300/-400/-800/-900 	<ul style="list-style-type: none"> • Cessna C650 Citation III, VI, VII • Embraer ERJ 170/-175/-190/-195 • Falcon FA Serie -20/-200/-900/ 7X • Gulfstream G IV (G300/G350/G400/G450) • Mitsubishi MU-300

- Boeing B737 Max 9
- Boeing B757 Serie -200/ -300
- ~~Boeing B777 Serie -200~~
- Bombardier BD700 Global 7500/8000
- ~~Sabreliner SAB NA-265 Serie 65 / 70 / 80~~
- ~~Westwind IAI-1124/ -1125/ AJ25~~
- Tupolew TU204 Serie -100/ -200

Lärmklasse IV

- Airbus A318
- Airbus A319
- ~~Airbus A320~~
- Airbus A20N ~~/A21N~~ (GTF)
- Airbus A21N (LEAP)
- Airbus A350 Serie -900/ -1000
- ~~Boeing B717 Serie -200~~
- Boeing B737 Serie -500/ -600/ -700
- Boeing B737 Max 8
- Boeing B787 Serie -8/ -9
- Beechcraft Primer 1
- Bombardier BD700 Global 5000/ 5500
- Bombardier BD700 Global Express 6000/ -6500 (GLEX)
- Bombardier CL30 / CL35
- Canadair CRJ 700/ -900/ -1000
- McDonnell Douglas MD90
- Dornier DO328 Serie -300
- Embraer EMB 135 BJ Legacy 650
- Embraer Phenom 300
- ~~Embraer ERJ-170/ -175/ -190/ -195~~
- Falcon FA Serie -10/ -2000
- Fokker F70/ F100
- Gulfstream G450/G200/ G280)
- Gulfstream ~~G-IV/ G V~~ (G500/G550)/ G VI (G650)
- Hawker Beechcraft 4000 Horizon
- Learjet LR Serie -30/ -50

Lärmklasse V

- Airbus A221 / A223
- Airbus A20N ~~/A21N~~ (LEAP)
- AVRO RJ -70/ -85/ -100
- BEA BA-146 Serie -100/ -200/ -300
- ~~Beechcraft Premier 1~~
- Canadair CL601/ CL604/ CL605/ CL650
- Canadair RJ100/ RJ200/ ER/ LR
- Cessna C500, C510, C525, C550, C560, C680, C700, C750
- ~~Dornier DO328 Serie -300~~
- Embraer EMB 135 BJ Legacy 600/ -145ER
- Embraer Phenom 100 ~~/300~~
- Embraer E290 / E295
- Hawker Siddeley HS125 Serie -700/ -800/ -900/ -1000
- Learjet LR Serie ~~-30/~~ -45/ -60/ -70/ -75

Tabelle 2 Lärmklassen

Neueinteilungen der Flugzeugtypen

Flugzeugtypen, die am Flughafen Zürich nicht mehr operieren
Einfügen neuer Flugzeugtypen, Neuaufteilung von Flugzeuggruppen
Korrekturen