

BFO, 8307 Effretikon

Bundesamt für Zivilluftfahrt
Sektion Wirtschaftsfragen
3003 Bern

Lindau, 5. Juni 2017

Vernehmlassung Anpassung Lärmgebührentarif

Sehr geehrte Damen und Herren

Wir, der Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO) nutzt die Gelegenheit, zum Antrag der Flughafen Zürich AG (FZAG) vom 19 Dezember 2014 (aktualisiert am 13. April 2017) Stellung zu beziehen.

Das vorgeschlagene Gebührenmodel der FZAG lehnen wir wegen dessen absehbaren Wirkungslosigkeit ab und verlangen ein Gebührenmodel, das, wie mit dem Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 30. Oktober 2013 verfügt, lenkungswirksame Gebühren verlangt.

Die Anzahl der Nachtflüge steigen ungebremst und damit die Belastung der Bevölkerung durch die Flugimmissionen. Seit 1970 wurden zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr noch nie so viele Nachtflugbewegungen durchgeführt wie im vergangenen Jahr.

Dies manifestiert die Wirkungslosigkeit des heute angewandten Lärmgebührentarifs. Der beantragte Lärmgebührentarif führt aus unserer Sicht diese Wirkungslosigkeit fort.

Folgende Feststellungen zum beantragten Lärmgebührentarif:

Bundesverwaltungsgerichtsurteil vom 30. Oktober 2013

Das Bundesverwaltungsgericht (BVG) verfügte am 20. Oktober 2013, dass der bisherige Lärmgebührentarif aus dem Jahr 2001 durch einen lenkungswirksamen zu ersetzen sei. Der von der FZAG 2013 eingeführte Lärmgebührentarif entspricht in keiner Weise der vom BVG geforderten Lenkungswirkung.

Dieser als rechtswidrig erkannte Lärmgebührentarif wird nunmehr seit vier Jahren angewandt. Dem Erlass eines rechtskonformen, lenkungswirksamen Lärmgebührentarifs wird auf unzulässige, empörende Art und Weise nicht nachgekommen; resp. massiv verzögert.

Der nun zur Vernehmlassung stehende Lärmgebührentarif soll offensichtlich diesen rechtswidrigen Zustand weiter hinziehen. Oder gar mit dieser Verzögerungstaktik manifestieren.

Mit der Einführung des als rechtswidrigen Lärmgebührentarifs wurde der unspezifisch und nicht lenkungswirksame, für alle Flugpassagiere erhobene „Lärmfüflier“ aufgehoben. Allein der „Lärmfüflier“ belastete die Fluggesellschaften um das Fünffache gegenüber dem nun beantragten Lärmgebührentarif (Basis: Flugzeug mit 200 Passagieren, 22:30 Uhr – 23.00 Uhr).

Von einem lenkungswirksamen Lärmgebührentarif kann also keine Rede sein.

Keine grundsätzliche Änderung / unakzeptables in die Länge ziehen von Fristen

Der BFO sieht in dem zur Vernehmlassung stehenden Lärmgebührentarif keine grundsätzliche Änderung gegenüber dem seit 2013 bestehenden, rechtswidrigen Tarifmodell. Dem Urteil des BVGs vom 30. Oktober wird mit dem zur Diskussion stehenden Lärmgebührentarif nicht nachgekommen.

Schon gar nicht nachgekommen ist die FZAG den Vorgaben des Bundesgerichtsurteils (Urteil BGE 137 II 58 ff. und weitere) vom 22. Dezember 2010, welches von der FZAG verlangt, lenkungswirksame Zuschläge zu erheben. Ebenso hintertreibt die FZAG die vom Bundesgericht verlangte Gebührenüberarbeitung innerhalb von neun Monaten und das Inkrafttreten innerhalb weiterer 18 Monate. Hätte sich die FZAG an die gerichtlichen Vorgaben gehalten, wäre ein lenkungswirksamer Lärmgebührentarif seit Ende März 2013 in Kraft.

Das Desinteresse an einer tauglichen Lösung durch die FZAG ist offensichtlich. Vier Jahre sind nun vergangen. Vier Jahre lang wurde ein lenkungswirksamer Lärmgebührentarif verhindert um nun einen, nicht den gerichtlichen Anordnungen folgenden Lärmgebührentarif in die Vernehmlassung zu schicken.

Tagesrand- und Nachtzuschläge

Tagesrand- und Nachtzuschläge sind aus unserer Sicht entscheidendes und zentrales Element im Entscheid der vom Bundesgericht verlangten Gebühren. Der Lärmgebührentarif soll in den lärmintensivsten Tageszeiten eine Lenkungswirkung erzeugen. Die im zur Diskussion stehenden Lärmgebührentarif vorgeschlagenen Lärmzuschläge sind jedoch derart klein, als dass sie keine irgendwie geartete Lenkung erzielen werden.

Den schlagenden Beweis der Untauglichkeit dieses Lärmgebührentarifs erbringt in ihrer Stellungnahme die SWISS gleich selber, indem sie schreibt, dass die Zuschläge keine Flugplanänderung bewirken.

Auch ist der vorgeschlagene Rückvergütungsmechanismus inakzeptabel. In der Summe führt der vorgeschlagene Lärmgebührentarif zu keiner Änderung gegenüber dem heutigen, rechtswidrigen Gebührenmodell.

Der neue Lärmgebührentarif enthält keine Lenkungswirkung oder relativiert diese durch die Rückerstattung. Das BVG-Urteil verlangt jedoch für alle Flüge, inklusive der hubrelevanten, Lenkungsabgaben. Diese sollen zum Einsatz von lärmarmen Flugzeugen führen.

Damit widerspricht der neue Lärmgebührentarif dem BVG-Urteil vom 30. Oktober 2013.

Der BFO verlangt deshalb einen lenkungswirksamen Lärmgebührentarif.

Forderungen des BFO

Der Lärmgebührentarif ist so auszugestalten:

- Dass damit eine lärmindernde Wirkung erzielt wird.
- Dass er Auswirkungen auf die Ausgestaltung des Flugplans, insbesondere der Tagesrand- und Nachtflüge, hat.
- Dass damit generell eine echte Lenkungswirkung erzielt wird.

Diese Forderungen nach einem lenkungswirksamen Lärmgebührentarif sind mit dem beantragten Lärmgebührentarif nicht erfüllt.

Ebenso kann der FZAG unterstellt werden, dass sie auf Zeit und gegen die Ruhebedürfnisse der Bevölkerung spielt.

Die Drohungen mit der Verlagerung der Verkehrsströme auf andere Hubs gehen in die gleiche Richtung und sollen einen wirkungsvollen Lärmgebührentarif verhindern.

- Das BAZL hat dafür zu sorgen, dass die unrechtmässigen Verzögerungen beendet werden und das Urteil des BVGs unverzüglich und zum Schutz der Bevölkerung durchgesetzt wird.

Fazit

Der BFO kommt zum Schluss, dass der durch die FZAG beantragte Lärmgebührentarif in keiner Art und Weise einem lenkungswirksamen Instrument zur Eindämmung der gesundheitsschädigenden Immissionen des Luftverkehrs genügt.

Der FZAG offensichtlich der Wille und die Fähigkeit abgeht, ein lenkungswirksames Instrument zum Schutz der Bevölkerung zu erstellen. Daher sehen wir das BAZL in der Pflicht, einseitig und hoheitlich das Urteil des BVG vom 30. Oktober 2013 so umzusetzen, dass die im BVG-Urteil festgehaltene Lenkungswirkung erzielt wird.

Vor allem muss das Augenmerk bei der Ausgestaltung auf die heiklen Tagesrand- und Nachtstunden gelegt werden. Diese werden, wie eingangs aufgezeigt, durch die lasche Haltung des BAZL und der FZAG massiv und zu Ungunsten der Bevölkerung missbraucht.

Das BAZL hat aus nicht erklärbaren Gründen die Ausgestaltung des Lärmgebührentarifs der FZAG übertragen, die ihrerseits offensichtlich nicht fähig ist oder kein Interesse an einer wirklichen Lenkungsgebühr hat und die Umsetzung, wie erwähnt, unrechtmässig und mit Drohungen versehen, in die Länge zieht.

Für den BFO ist nicht ersichtlich, wie das BAZL als Aufsichtsbehörde zulässt, dass ein solches Urteil zugunsten der Bevölkerung durch die FZAG massiv verzögert und schlussendlich, mit dem beantragten Lärmgebührentarif, nicht einmal ansatzweise umgesetzt wird.

Antrag

Der beantragte Lärmgebührentarif erfüllt in keiner Art und Weise das Urteil des BVG. Aus den vorgenannten Gründen ist dem beantragten Lärmgebührentarif die Genehmigung zu verweigern.

Der derzeit angewandte, nicht rechtmässige Tarif muss rasch möglichst durch einen, dem BVG-Urteil vom 30. Oktober 2013 entsprechenden Lärmgebührentarif ersetzt werden.

Da die FZAG offensichtlich nicht Willens oder in der Lage ist, einen Lärmgebührentarif zu erlassen, der den Forderungen nach einer Lenkungswirkung, wie BVG-Urteil vom 30. Oktober 2013 verlangt, zu erlassen, ist das BAZL zu einer zeitnahen Ausarbeitung zu verpflichten.

Freundliche Grüsse

Bürgerprotest Fluglärm Ost (BFO)



Georg Brunner (Präsident)

georg.brunner@fluglaerm-ost.ch
+41 52 385 11 33