



CH-3003 Bern

BAZL; brn

POST CH AG

Einschreiben (R)

Gemäss Verteilerliste

Aktenzeichen: BAZL-361.141-11/3/1/5/3
Ittigen, 31. März 2025

Verfügung

über die Genehmigung der Anpassung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich

A. Sachverhalt

1. Sanierungspflicht des Flughafens Zürich

- Der Flughafen Zürich ist eine bestehende ortsfeste Anlage im Sinne von Art. 7 Abs. 7 des Umweltschutzgesetzes (USG; SR 814.01) in Verbindung mit Art. 2 Abs. 1 der Lärmschutz-Verordnung (LSV; SR 814.41). Der Flugbetrieb führt zu erheblichen Lärmimmissionen in der Umgebung des Flughafens, welche die geltenden Immissionsgrenzwerte für Fluglärm überschreiten. Bestehende Anlagen, die wie der Flughafen Zürich den Umweltschutzbestimmungen nicht genügen, müssen saniert werden (Art. 16 USG), und zwar so weit, als dies technisch und betrieblich möglich sowie wirtschaftlich tragbar ist, wobei die Immissionsgrenzwerte grundsätzlich nicht überschritten werden dürfen (Art. 16 Abs. 2 USG in Verbindung mit Art. 13 Abs. 2 LSV).

2. Gesuch

- Mit Schreiben vom 10. Dezember 2024 hat die Flughafen Zürich AG (FZAG) beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) einen Antrag für die Überarbeitung der Lärmgebühren im Sinne einer Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 USG eingereicht.

- Die FZAG beantragt die Genehmigung des in Beilage 1 aufgeführten Lärmgebührenmodells. Dieses sieht eine Neuberechnung der Lärmklassen sowie eine Anpassung der Tageslärmgebühren und der Tagesrand- und Nachtzuschläge vor.

Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL
René Brenner
3003 Bern
Tel. +41 58 469 30 30 Fax +41 58 465 80 32
rene.brenner@bazl.admin.ch
<https://www.bazl.admin.ch/>



4. Die FZAG begründet ihren Antrag mit der Anordnung des BAZL vom 4. Dezember 2024. Basierend auf der Stellungnahme des Bundesamts für Umwelt (BAFU) zum Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2023 vom 11. November 2024 verlangt das BAZL eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge. Weiter führt die FZAG die Anträge des BAFU (Überarbeitung Lärmklassen und angemessene Erhöhung der Tageslärmgebühren) aus dem Verfahren zum Bericht «Lenkungswirkung des Lärmgebührenmodells am Flughafen Zürich» vom 10. September 2021 als Begründung an.

3. Instruktion

3.1. Anhörung zum Gesuch vom 10. Dezember 2024

5. Zum Gesuch der FZAG vom 10. Dezember 2024 führte das BAZL vom 7. Januar bis 10. Februar 2025 eine Anhörung durch. Dazu erfolgte am 7. Januar 2025 eine Publikation im Bundesblatt. Zudem wurden verschiedene Fluggesellschaften und Verbände vom BAZL direkt angeschrieben.
6. Mehrere Fluggesellschaften, Lärmschutzorganisationen und Gemeinden haben eine Stellungnahme eingereicht.
7. Das BAZL stellte den Antrag der FZAG am 7. Januar 2025 dem Preisüberwacher zu. Der Preisüberwacher reichte seine Stellungnahme gemäss Art. 15 Abs. 2^{bis} des Preisüberwachungsgesetzes (PüG; SR 942.20) am 10. Februar 2025 ein.
8. Mit Schreiben vom 7. Januar 2025 erhielt auch das BAFU Gelegenheit, sich zum Antrag der FZAG zu äussern. Das BAFU reichte seine Stellungnahme am 27. Januar 2025 ein. Es hat dem Antrag der FZAG vollumfänglich zugestimmt. Das BAFU begrüsst die Neueinteilung in die Lärmklassen und erachtet die Anpassungen der Lärmgebühren als zweckmässig. Ebenso unterstützt das BAFU den Antrag auf Entzug der aufschiebenden Wirkung.
9. Dem Antrag ebenfalls uneingeschränkt zugestimmt haben die Kantone Aargau, St. Gallen, Thurgau sowie das Amt für Mobilität des Kantons Zürich. Der Kanton Schaffhausen hat auf eine fachliche Stellungnahme verzichtet.
10. Die Organisation IG Nord hat mit Schreiben vom 10. Januar 2025 verschiedene Akten eingefordert. Diese wurden ihr am 14. Januar 2025 zugestellt. Die Organisation reichte ihre Stellungnahme am 7. Februar 2025 ein und verlangte neben weiteren Akten eine Fristverlängerung. Die gewünschten Akten (u. a. die eingegangenen Stellungnahmen zum Antrag der FZAG), soweit im Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren stehend, wurden der IG Nord am 12. Februar 2025 zugestellt. Mit E-Mail vom 27. Februar 2025 wurde die Eingabe der FZAG (siehe Ziffer 11) nachgereicht. Ebenso wurde die Frist für eine erneute Stellungnahme bis Ende Februar 2025 und auf entsprechende Anfrage bis am 7. März 2025 verlängert. Die IG Nord hat am 5. März 2025 eine ergänzende Stellungnahme eingereicht.
11. Mit Schreiben vom 11. Februar 2025 wurden die eingegangenen Stellungnahmen der FZAG zugestellt mit der Aufforderung zur Stellungnahme bis Ende Februar 2025. Am 26. Februar 2025 hat die FZAG eine Stellungnahme einreicht. Mit Frist bis zum 14. März 2025 erhielt die FZAG zudem die Möglichkeit, sich zur zweiten Stellungnahme der IG Nord (siehe Ziffer 10) zu äussern. Die FZAG hat auf eine erneute Stellungnahme verzichtet.
12. Auf den Inhalt der Stellungnahmen zum Gesuch der FZAG vom 10. Dezember 2024 wird, soweit für den Entscheid relevant und nicht in den vorangehenden Ziffern geschehen, in den Erwägungen eingegangen.

B. Erwägungen

1. Formelles

1.1. Zuständigkeit

13. Gebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes, einschliesslich der Lärmgebühren für Luftfahrzeuge, zählen nach Art. 1 Abs. 3 lit. a Ziff. 5 der Verordnung über die Flughafengebühren (FGV; SR 748.131.3) zu den Flugbetriebsgebühren. Gemäss Art. 39 Abs. 8 des Luftfahrtgesetzes (LFG; SR 748.0) und Art. 20 Abs. 1 lit. b FGV ist das BAZL für die Genehmigung der Flughafengebühren bzw. Flugbetriebsgebühren zuständig, falls die Verhandlungen zwischen dem Flughafenhalter und den Flughafennutzern zu keiner Einigung führen.
14. Vorliegend geht es nicht um eine Genehmigung im Falle einer Nichteinigung (Art. 20 Abs. 1 lit. b FGV), sondern um die Anordnung einer Sanierungsmassnahme nach dem USG. Gemäss Art. 16 Abs. 3 USG in Verbindung mit Art. 3 LFG ist dafür das BAZL zuständig.

1.2. Verfahren

15. Das Verfahren für Sanierungsmassnahmen richtet sich nach den Vorgaben des USG und des Bundesgesetzes über das Verwaltungsverfahren (VwVG; SR 172.021). Daneben sind die Bestimmungen des LFG und der FGV zu berücksichtigen.
16. Am 19. Juni 2024 hat das BAZL der FZAG seine Beurteilung des Monitorings der Lärmbelastung für das Jahr 2022 zugestellt. Die FZAG wird darin aufgefordert, mit dem Bericht über die Lärmbelastung für das Betriebsjahr 2023 weitere Massnahmen vorzuschlagen, mit welchen eine Zunahme verspäteter Flüge in der ersten und zweiten Nachtstunde verhindert und eine Trendwende in Richtung Abnahme gefördert werden. Gemäss den weiteren Ausführungen des BAZL steht dafür eine Anpassung bei den Lärmgebühren im Vordergrund. Im Nachweis der Lärmbelastung im Betriebsjahr 2023 vom 31. Juli 2024 beschreibt die FZAG verschiedene Massnahmen zur Reduktion von Verspätungen, darunter die Erhöhung der Lärmzuschläge (insbesondere nach 23 Uhr) und die Neueinteilung der Lärmklassen. Die FZAG beantragt, die Massnahmen zu genehmigen bzw. die entsprechenden Verfahren einzuleiten.
17. In seiner Stellungnahme zum Nachweis der Lärmbelastung 2023 vom 11. November 2024 verlangt das BAFU eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge (insbesondere in der zweiten Nachtstunde). Diese seien vom BAZL innerhalb von sechs Monaten zu verfügen, damit eine wirkungsvolle Lenkung für einerseits leisere Flugzeuge und andererseits weniger Flugbewegungen in der Nacht nach 22 Uhr und insbesondere nach 23 Uhr stattfinde. Die FZAG stimmte dem Antrag des BAFU in ihrer Stellungnahme vom 29. November 2024 zu. Auch aus den Stellungnahmen der Kantone zum Lärmmonitoring 2023 lässt sich keine Opposition gegen die Erhöhung der Lärmzuschläge sowie eine Neueinteilung der Lärmklassen entnehmen.
18. Auf Basis des in Ziffer 17 erwähnten Antrags des BAFU forderte das BAZL die FZAG auf, zeitnah einen Antrag zur Überarbeitung der Lärmklassen und zur Anpassung der Lärmgebühren einzureichen (Schreiben vom 4. Dezember 2024).
19. Mit Schreiben vom 10. Dezember 2024 hat die FZAG einen Antrag zur Anpassung der Lärmgebühren und der Lärmklassen eingereicht.
20. Die IG Nord fordert, dass die Lärmgebührenfrage in die Abklärungen und Entscheidungsgrundlagen für das weitere Vorgehen in das Projekt «Verkehr 45» des UVEK einzubeziehen sei. Dieses Projekt bezieht sich allerdings auf den Landverkehr (Schiene und Strasse), und es ist kein Zusammenhang zu den hier zu beurteilenden Lärmgebühren am Flughafen Zürich ersichtlich. Der Antrag ist deshalb abzulehnen.

21. Die Forderung der IG Nord, wonach das Verfahren zu sistieren sei, ist ebenfalls abzulehnen. Die Begründung, dass zunächst die Revision des LFG abzuwarten sei, ist nicht stichhaltig, da es keinen Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren gibt. Der Bedarf, kurzfristig Sanierungsmassnahmen gegen die überhöhte Lärmbelastung insbesondere in den Nachtstunden anzuordnen, ist hingegen ausgewiesen und grundsätzlich unbestritten.
22. Die IG Nord fordert weiter, dass die im Schreiben des BAZL vom 7. Januar 2025 (siehe Ziffer 5) genannten (Zwischen-)Entscheide in Wiedererwägung zu ziehen und zu widerrufen seien. Festzuhalten ist hierzu, dass das Schreiben des BAZL vom 7. Januar 2025 die Einladung zur Stellungnahme zum Antrag der FZAG enthielt, wohingegen damit keinerlei Entscheide oder Zwischenentscheide gefällt wurden, weshalb korrekterweise auch keine Rechtsmittelbelehrung angebracht wurde. Es ist kein Anlass ersichtlich und es wird von der IG Nord auch nicht weiter begründet, weshalb frühere, rechtskräftige Entscheide zu den Nutzungsgebühren und Lärmzuschlägen am Flughafen Zürich nachträglich überprüft oder gar widerrufen werden sollten. Neue Erkenntnisse, die die damaligen Entscheide im Nachhinein als falsch erscheinen liessen, liegen nicht vor.
23. Die Forderung der IG Nord nach Durchführung eines Hearings ist abzulehnen. Der Sachverhalt ist allen Beteiligten ausreichend bekannt. Aus der Durchführung eines Hearings sind keine zusätzlichen Erkenntnisse im Hinblick auf den vorliegenden Entscheid zu erwarten.
24. In ihrer Stellungnahme vom 5. März 2025 fordert die IG Nord, dass das Board of Airline Representatives (B.A.R.), die IATA, EasyJet und SWISS anzufragen seien, ob ihre Einwände nach der Eingabe der FZAG vom 26. Februar 2025 obsolet geworden seien. Die Positionen des B.A.R., der IATA, EasyJet und SWISS sind bekannt. Von einem erneuten Schriftenwechsel sind ebenfalls keine neuen Erkenntnisse zu erwarten.

2. Materielles

2.1. Umfang der Prüfung

2.1.1. Anwendbares Recht

25. Besteht eine umweltschutzrechtliche Sanierungspflicht, so finden die Lärmgebühren neben dem LFG auch eine Grundlage im USG. Dem Flughafen wird damit eine Pflicht zur Erhebung von lenkungswirksamen Benutzungsgebühren auferlegt (vgl. Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 30. Oktober 2013, A-769/2013, E. 6.1). Eine Sanierungspflicht ist beim Flughafen Zürich unbestrittenermassen gegeben (siehe Ziffer 1). Sanierungsmassnahmen können folglich auf Basis des USG auch Gebührenanordnungen umfassen. Sie gehen Gebührenverfahren gemäss FGV vor. Die Sanierung ist in Anwendung der Sanierungsvorschriften des USG und der LSV etappenweise anzuordnen, indem die jeweils umsetzungsreifen Sanierungs- bzw. Lärmschutzmassnahmen gebündelt initiiert werden. Die vorliegende Lärmgebührenanpassung ist in diesem Sinne als umsetzungsreife Sanierungsmassnahme gemäss Art. 16 USG einzuordnen.
26. Auch wenn die beantragte Anpassung der Lärmgebühren als Sanierungsmassnahme gemäss Art. 16 USG einzuordnen ist, müssen die materiellen Vorgaben des LFG und der FGV berücksichtigt werden. Gemäss Art. 39 Abs. 4 lit. c LFG muss bei der Festlegung der Flughafengebühren die Lärmerzeugung der Flugzeuge mitberücksichtigt werden. Art. 47 und Art. 48 Abs. 1 der FGV spezifizieren die materiellen Anforderungen an die Festlegung der lärmabhängigen Gebühren für Luftfahrzeuge. Gemäss Art. 49 FGV können zudem für Starts und Landungen während der morgendlichen und abendlichen Randstunden höhere Flugbetriebsgebühren festgelegt werden. Art. 49a FGV hält zudem fest, dass bei der Festlegung der Flugbetriebsgebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes die relevanten Bestimmungen des Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Luftfahrt (SIL) zu berücksichtigen sind.

27. Gemäss Art. 6 FGV wendet das BAZL im Rahmen seiner Aufsicht über die Flughafengebühren das PÜG sinngemäss an. Gemäss Art. 15 Abs. 2^{bis} PÜG steht dem Preisüberwacher bei Preisfestsetzungen, für deren Beurteilung eine andere Fachbehörde zuständig ist, ein Empfehlungsrecht zu. Der Einbezug des Preisüberwachers ist auch vorliegend angezeigt, auch wenn die Gebühren im Rahmen einer Sanierungsmassnahme festgelegt werden (Art. 16 USG) und nicht nach den Verfahrensvorschriften der FGV.
28. Gemäss Urteil des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer) vom 30. Oktober 2013 (A-769/2013) kommt der Haltung des BAFU in Bezug auf die Lenkungswirkung von Lärmgebühren besonderes Gewicht zu. Nehme dieses fallbezogen zu einem Problem, welches in sein Fachgebiet fällt, Stellung, so dürften die zuständigen Bundesbehörden darauf abstellen, es sei denn, es bestünden Hinweise auf eine unvollständige oder unsorgfältige Abklärung des massgeblichen Sachverhalts (E. 7.5.2).

2.1.2. Zu berücksichtigende Forderungen des Bundesgerichts (BGer)

29. Das BGer hat in seinem Urteil vom 22. Dezember 2010 (BGE 137 II 58) zum vorläufigen Betriebsreglement des Flughafens Zürich insbesondere nachfolgende Anforderungen an die Überarbeitung des Lärmgebührenmodells gestellt. Diese sind im Grundsatz auch bei der vorliegend beantragten Anpassung der Lärmgebühren zu berücksichtigen:
- i. Neueinteilung der Luftfahrzeuge in die Lärmklassen zur Verbesserung der Lenkungswirkung der lärmabhängigen Gebühren (E. 6.7.4).
 - ii. Schaffung von Anreizen für den Einsatz leiserer Flugzeuge zu besonders sensiblen Zeiten (Tagesrand- und Nachtzeiten) (E. 6.7.4).
 - iii. Erhebung von lenkungswirksamen Zuschlägen, die nach der Lärmerzeugung (siehe i) und der zeitlichen Einteilung (Starts und Landungen während der Nacht und zu sensiblen Tagesrandzeiten) gestaffelt sind. (E. 6.7.5).

Ergänzend erwähnt das BGer, dass bei der Ausgestaltung und Staffelung der Zuschläge dem Erhalt der Konkurrenzfähigkeit des Drehkreuzbetriebs Rechnung getragen werden kann (E. 6.7.4).

2.1.3. Zu berücksichtigende Forderungen des Bundesverwaltungsgerichts (BVGer)

30. Das BVGer hat in seinem Urteil vom 30. Oktober 2013 (A-769/2013) Dispo-Ziffer 1 der Verfügung des BAZL vom 7. Januar 2013 aufgehoben und insbesondere die folgenden konkreten Anforderungen an die Überarbeitung des Lärmgebührenmodells der FZAG gestellt (Erwägungen 7.5.3.1, 7.5.3.2). Diese sind im Grundsatz auch bei der vorliegend beantragten Anpassung der Lärmgebühren zu berücksichtigen:
- i. Analyse und Abschätzung der erforderlichen Gebührenhöhe, um die erwünschte Lenkungswirkung zu entfalten.
 - ii. Analyse und Abschätzung der betrieblichen Konsequenzen, falls Gebühren gemäss i. erhoben werden. Insbesondere ist abzuklären, ob lenkungswirksame Gebühren gemäss i. die Fluggesellschaften dazu veranlassen würden, ihre Langstreckenflüge einzustellen oder in einem den Hubbetrieb des Flughafens Zürich gefährdenden Ausmass zu reduzieren.
 - iii. Sollte sich herausstellen, dass der Hubbetrieb durch Gebühren gemäss i. 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.

2.1.4. Forderungen aus der letzten Anpassung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich

31. Die Lärmgebühren des Flughafens Zürich wurden vom BAZL letztmals mit Verfügung vom 5. Juni 2019 festgelegt. Gemäss Anordnung in der Verfügung wurden die neuen Lärmgebühren im September 2019 in Kraft gesetzt. Die FZAG wurde in jener Verfügung verpflichtet, zwei Jahre

nach Inkrafttreten der neuen Lärmgebühren einen Bericht über die Lenkungswirkung der Tagesrand- und Nachtgebühren zu erstellen und dem BAZL einzureichen (Dispo-Ziffer 3). Mit Schreiben vom 10. September 2021 hat die FZAG dem BAZL den erforderlichen Bericht über die Lenkungswirkung der Tagesrand- und Nachtlärmzuschläge eingereicht. In seiner Stellungnahme vom 20. Dezember 2021 hielt das BAFU fest, dass die FZAG den Verpflichtungen aus der Verfügung vom 5. Juni 2019 nachgekommen sei und nachvollziehbar Bericht über die Lenkungswirkung des Lärmgebührenmodells ablege. Das BAFU beantragte weiter, dass bei der nächsten Überprüfung des Lärmgebührenmodells die Flugzeuge den Lärmklassen neu zugeteilt und die Tageslärmgebühren angemessen erhöht werden. Mit Schreiben vom 26. Januar 2022 hat das BAZL der FZAG bestätigt, dass der Bericht die Anforderungen aus der Verfügung vom 5. Juni 2019 erfülle. Gleichzeitig wurde die FZAG aufgefordert, die Anträge des BAFU bei der nächsten Festlegung der Lärmgebühren zu berücksichtigen.

2.1.5. Zu berücksichtigende Festlegungen SIL-Objektblatts des Flughafens Zürich

32. Der SIL bzw. das Objektblatt für den Flughafen Zürich vom 11. August 2021 hält folgendes fest: *«Die Betriebszeiten zum Tag- und zum Nachtbetrieb gelten als verbindliche Vorgabe für das Betriebsreglement. Mit der Regelung, wonach der ordentliche Flugbetrieb nur bis 23.00 Uhr geplant werden darf, wird in Zürich eine im internationalen Vergleich sehr strenge Regelung für einen Flughafen mit interkontinentalen Direktverbindungen und Drehkreuzbetrieb getroffen. Zudem sollen Verspätungen, die bis 23.30 Uhr ohne besondere Bewilligung abgebaut werden dürfen, nach Möglichkeit vermieden werden. Die Flughafenhalterin unternimmt zusammen mit der Flugsicherung und den Fluggesellschaften alle betrieblich möglichen und wirtschaftlich tragbaren Anstrengungen dazu, indem sie insbesondere die zur Verfügung stehenden Kapazitäten im Tagesverlauf ausschöpft und gezielte Massnahmen zur Verbesserung dieser Kapazitäten trifft (z. B. Optimierung der Flugrouten und der Verfahrensabläufe im Flugverkehr), soweit dies im Rahmen der Vorgaben des vorliegenden Objektblatts möglich ist.»* Unter die erwähnten *«wirtschaftlich tragbaren»* Anstrengungen fällt auch die Erhebung von Tagesrand- und Nachtzuschlägen.

2.1.6. Forderungen aus dem Bericht zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements

33. Aus Anlass des Urteils des (BVGer vom 7. September 2021 (A-3484/2018)) hat das BAZL am 27. November 2024 einen Grundlagenbericht (nachfolgend SIL-Bericht genannt) zur Überarbeitung des SIL-Objektblatts und des Betriebsreglements vorgelegt. Das erwähnte Urteil des BVGer beurteilte die Teil-Genehmigung des Betriebsreglements 2014 des Flughafens Zürich durch das BAZL. Das BVGer betont, dass es sich beim Flughafen Zürich um eine sanierungsbedürftige Anlage handle. Daher seien in jedem Verfahren einer wesentlichen Änderung oder auf Antrag von Lärmbetroffenen alle Massnahmen zu prüfen, die zu einer Reduktion der Fluglärmbelastung beitragen können. Das BAZL hat daher im SIL-Bericht unter Einbezug aller Interessen eine umfassende Prüfung der Situation vorgenommen, die für eine Sanierung der Lärmsituation in der Nacht zur Verfügung stehenden Massnahmen evaluiert und bewertet. In Kapitel 8.2 (Seite 122) des Berichts werden die einzelnen diskutierten Massnahmen beurteilt. Eine Erhöhung der Tageslärmgebühren wird mittel- bis langfristig angestrebt. Das gleiche gilt für sehr hohe Gebühren in der zweiten Nachtstunde mit dem Ziel des Ersatzes lauter Flugzeuge (Lärmklasse 1 und Lärmklasse 2). Unmittelbar umgesetzt werden soll jedoch eine erste Erhöhung des Lärmzuschlages für die zweite Nachtstunde.
34. Die erwähnte kurzfristige Erhöhung der Lärmzuschläge in der Nacht wird auf Seite 66 des Berichts näher beleuchtet. Demnach könne die Vermeidung von Verspätungen kurzfristig über eine Anhebung der Lärmzuschläge in der zweiten Nachtstunde erfolgen. Die Erhöhung solle dabei so bemessen sein, dass sich für den Flughafen und die Airlines die Ergreifung von zusätzlichen Massnahmen einerseits lohne, andererseits aber dem Umstand Rechnung getragen werde, dass ein erheblicher Teil der Verspätungen auf Faktoren zurückzuführen sei, die nicht im

Einflussbereich von Flughafen und Airlines lägen. Gleichzeitig solle bereits die kurzfristige Flottenplanung beeinflusst werden. So solle beim Home-Carrier der Anreiz verstärkt werden, die Flottenablösung im Langstreckenverkehr zu beschleunigen und im Nachtbetrieb die neuste verfügbare Flugzeuggeneration einzusetzen. Dieses Ziel solle mit einer Erhöhung des Lärmzuschlags um einen Drittel für die zweite Nachtstunde verfolgt werden. Dies entspräche für die in Zürich von der Swiss derzeit verwendeten Langstreckenflugzeuge einer Erhöhung von CHF 3'000 auf CHF 4'000 für verspätete Abflüge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr.

2.1.7. Forderungen aus dem Monitoring der Lärmbelastung für das Jahr 2023

35. Am 31. Juli 2024 hat die FZAG dem BAZL den Nachweis der Lärmbelastung für das Betriebsjahr 2023 zusammen mit dem Bericht der Eidgenössischen Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) eingereicht. Mit Schreiben vom 4. Dezember 2024 hat das BAZL die FZAG aufgefordert, eine Neueinteilung der Lärmklassen und eine Erhöhung der Lärmzuschläge (insbesondere in der zweiten Nachtstunde) einzureichen. Die Aufforderung des BAZL basierte auf der Eingabe des BAFU vom 11. November 2024 (siehe Ziffern 17 und 18).

2.1.8. Anträge der IG Nord

36. Soweit die IG Nord fordert, dass die laufende Anpassung des SIL (Konzept- und Objektteil) abzuwarten sei, ist dies abzulehnen. Das USG und das bestehende SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich bieten eine ausreichende Grundlage für die Anpassung der Lärmgebühren am Flughafen Zürich. Ebenso ist kein Grund ersichtlich, warum die Anpassung der Richtplanungen der Kantone Zürich, Schaffhausen und Aargau abgewartet werden sollte. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen ist mit dem SIL-Objektblatt von 2017 erfolgt und erfordert keine Änderung. Das gleiche gilt für das Abwarten rechtskräftiger Urteile in den beim BVGer hängigen Fällen zum Plangenehmigungsverfahren Umrollung Piste 10-28 (A-3166/2024, A-3190/2024, A-3239/2024). Die dort zu beurteilenden Beschwerden haben keinen Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren.
37. Weiter fordert die IG Nord, es sei festzustellen, dass die Siedlungsentwicklung und der Schutz der Siedlungsqualität und der Grundstückswerte Teil der Zielsetzung der Festlegung der Flugbetriebsgebühren seien. Dieser Antrag ist abzulehnen. Die angestrebte Lenkungswirkung der Lärmgebühren zielt darauf ab, die festgelegten zulässigen Lärmimmissionen (Art. 37a LSV) einzuhalten. Diese bzw. die im SIL-Objektblatt festgelegte umhüllende Lärmkurve (sog. Abgrenzungslinie AGL), die dafür die raumplanerische Grundlage bildet, ist mit der kantonalen Sachplanung abgestimmt. Der von der IG Nord in diesem Zusammenhang erwähnten Art. 49a FGV ändert daran nichts. Die entsprechenden Erläuterungen vom 24. September 2024 (Revision der FGV vom 13. November 2024) halten fest: *«Soweit der Bundesrat im Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt (SIL) Vorgaben zur Gebührengestaltung macht, um Lärm- oder Schadstoffemissionen zu senken, so sind diese bei der Gebührensatzung zu beachten.»*
38. Die von der IG Nord zusätzlich geforderten Anpassungen beim Nachweis über die Lärmbelastung 2023 (Ergänzung mit raumplanerischen Abklärungen und Aussagen im Sinne der Anliegen der IG-Nord Gemeinden) haben keinen Zusammenhang mit dem vorliegenden Verfahren, weshalb sie abgewiesen werden. Zudem ist grundsätzlich festzuhalten, dass die Bewertung des Nachweises über die Lärmbelastung nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist.
39. Die IG Nord stellt eine Reihe von Fragen in Bezug auf die Anwendung des ICAO-Dokuments «Guidance on the Balanced Approach to Aircraft Management» (2008). In Kapitel 1 ihres Antrags vom 10. Dezember 2024 erwähnt die FZAG korrekterweise, dass die Schweiz den sogenannten «Balanced Approach» anzuwenden habe, wobei die Reihenfolge der nachstehenden Elemente einzuhalten sei:
1. Lärmreduktion an der Quelle.

2. Raumplanung rund um Flughäfen bzw. lokale Massnahmen Flughafenumfeld (darunter fallen die Lärmgebühren).
3. Lärmreduzierende Verfahren in der Luft und am Boden.
4. Lokale Flugeinschränkungen.

Für das vorliegende Verfahren ist Schweizer Recht massgebend (insbesondere das USG). Aus dem erwähnten ICAO-Dokument lassen sich keine weiteren vorliegend relevanten Vorgaben ableiten, die nicht ohnehin eingehalten werden.

40. Die IG Nord verlangt, dass Lärmgebühren so festgelegt werden, dass sie einen Anreiz für eine ausgeglichene Verteilung der Flugbewegungen geben. Derartige Vorgaben sind indes im Betriebsreglement oder dem SIL festzuhalten und nicht Teil des vorliegenden Verfahrens. Ohnehin ist darauf hinzuweisen, dass die Wahl der Piste weitestgehend ausserhalb des Einflussbereichs der Fluggesellschaft liegt, entsprechende Lärmgebühren also keine Lenkung entfalten und die Komplexität des Gebührensystems unnötig erhöhen würden. Die hier zu beurteilende Erhöhung der Lärmgebühren hat zum Ziel, die Fluggesellschaften dazu zu animieren, am Flughafen Zürich leisere Flugzeuge einzusetzen und Verspätungen zu vermeiden.
41. Abschliessend fordert die IG Nord, dass bei der Frage der Lenkungswirkung die Sicherheit in die Abklärungen und Bemessung der Lärmgebühren einzubeziehen sei. Dafür bieten weder Art. 39 LFG noch die FGV eine Grundlage. Ergänzend wird auf die Ausführungen in Ziffer 65 verwiesen.

2.2. Beurteilung der Neueinteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen

42. Das Lärmgebührenmodell bzw. die Einteilung in die Lärmklassen wurde letztmals 2013 neu berechnet. In Einklang mit der Forderung des BAFU ist aufgrund der technologischen Entwicklung eine Neuberechnung angezeigt. Der diesbezügliche Handlungsspielraum hat in den letzten Jahren zugenommen, u. a. aufgrund der mittlerweile besseren Verfügbarkeit nachweislich leiserer Flugzeuge. Insbesondere auf der Langstrecke verbessert sich die Verfügbarkeit des Airbus A350 (Lärmklasse IV) stetig und er steht zunehmend als Alternative zu den gebräuchlichen Langstreckenflugzeugen der Lärmklassen I und II zur Verfügung.
43. Die FZAG hat die Flugzeugtypen anhand der Lärmmessdaten 2023 (siehe Ziffer 45) aller Fluggesellschaften neu in die fünf Lärmklassen eingeteilt (siehe A.2 im Anhang zum Antrag der FZAG vom 10. Dezember 2024). Die Neueinteilung führt auch in der Praxis zu relevanten Anpassungen, u. a. wird die am Flughafen Zürich relativ häufig im Einsatz stehende Serie A330-300 neu in die Lärmklasse I eingeteilt. Zudem entsteht eine sinnvolle Differenzierung innerhalb der A320-Familie zwischen den bisherigen (A320ceo) und den neuen Typen (A320neo). In Bezug auf die finanziellen Auswirkungen der Neueinteilung der Lärmklassen auf die Fluggesellschaften sind die Ziffern 63 und 76 zu beachten.
44. EasyJet (Eingabe vom 10. Februar 2025), IATA (Eingabe vom 10. Februar 2025) und das B.A.R. (Eingabe vom 30. Januar 2025) kritisieren mangelnde Transparenz und Klarheit in Bezug auf die Methodik zur Einteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen. Was die Neueinteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen betrifft, hat das BAZL die Messwerte kontrolliert und keine Abweichungen festgestellt. Korrekt ist u.a. auch, dass nicht alle Versionen der A320neo in die Lärmklasse V eingereiht werden (beispielsweise ist der A320neo mit dem Triebwerktyp «Geared Turbofan GTF» aufgrund der Messwerte in die Lärmklasse IV einzureihen, im Gegensatz zum A320neo mit dem Triebwerktyp «Leading Edge Aviation Propulsion LEAP», der zur Lärmklasse V gehört). Die dem System zugrundeliegende Bandbreite der Lärmklassen von 3 dB (beispielhaft Lärmklasse III: von -1.5 dB bis +1.5 dB Abweichung vom jährlichen mittleren Lärmwert) ist nicht willkürlich gewählt, sondern entspricht einer Verdoppelung bzw. Halbierung der Schallenergie.
45. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 26. Februar 2025 weitere Präzisierungen zur Einteilung in die Lärmklassen geliefert hat. Für die Neuberechnung

wurden demnach in aller Regel die Daten aus dem Jahr 2023 verwendet. Bei selten eingesetzten Flugzeugtypen seien auch die vorangehenden Jahre berücksichtigt worden, bis eine repräsentative Anzahl an Messwerten erreicht werden konnte. Gegen dieses Vorgehen ist nichts einzuwenden.

46. Das B.A.R. fordert zudem einen fixen Referenzwert, um den Lärm zu messen (Stichdatum oder die offiziellen Messungen der Hersteller). Auch die IATA äussert Vorbehalte gegen die Einteilung der Flugzeuge aufgrund von Messwerten. Das am Flughafen Zürich zur Anwendung kommende System basiert auf Lärmmessungen vor Ort, die den am Flughafen Zürich abgewickelten Verkehr repräsentativ darstellen. Das System hat sich bewährt. Die FZAG weist in ihrer Stellungnahme vom 26. Februar 2025 richtigerweise darauf hin, dass es an Flughäfen mit Lärmmonitoring bewährte Praxis ist, die Flugzeuge anhand von Messwerten und nicht über Lärmzertifikate einzuteilen (z. B. Frankfurt, München, Wien).
47. Die SWISS kritisiert in ihrer Eingabe vom 10. Februar 2025, dass die Neueinteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen zu ihrem Nachteil erfolge. Durch Investitionen in leisere Flugzeuge senke SWISS den der Neueinteilung zugrundeliegenden Lärmmittelwert des Flottenmixes am Flughafen Zürich. Durch die Neueinteilung werde die SWISS für diese Bemühungen bestraft, indem ältere Flugzeugmuster stärker belastet würden. Dem ist entgegenzuhalten, dass es in der Natur der Sache liegt, dass Flugzeuganschaffungen des Hub-Carrier einen grossen Einfluss auf den massgeblichen Mittelwert haben. Dies wäre auch bei Verwendung einer anderen Methodik zur Einteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen nicht anders. Um für alle Fluggesellschaften einen kontinuierlichen Anreiz zur Anschaffung bzw. Verwendung möglichst leiser Flugzeuge zu schaffen, ist eine periodische Anpassung der Lärmklassen an die technologische Entwicklung unvermeidbar.
48. Die SWISS weist weiter darauf hin, dass grosse Teilflotten wie der A330-300, der A320ceo und A320neo GTF im Entwurf mindestens eine Lärmklasse schlechter eingestuft seien. Im Gegensatz zu anderen Airlines könne der Home-Carrier nur eingeschränkt agieren und nur bedingt auf lärmfreundlichere Flugzeuge in den Tagesrandstunden setzen. Auch hier ist grundsätzlich unbestritten, dass der Handlungsspielraum der SWISS als Betreiberin des Drehkreuzes kleiner ist als der von anderen Fluggesellschaften. In ihrer Stellungnahme vom 26. Februar 2025 weist die FZAG darauf hin, dass die Lufthansa Group (zu der die SWISS gehört) über Flugzeuge verfüge, die auch in Zürich eingesetzt werden könnten (z. B. verfüge die Lufthansa bereits heute über den A350 und betreibe bei den A320neo sowohl die GTF- als auch die LEAP-Variante, siehe Ziffer 44).
49. Zusammenfassend stellt die Neueinteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen sicher, dass die technologische Entwicklung berücksichtigt wird. Sie erfüllt damit die entsprechende Forderung des BAFU. Vor diesem Hintergrund spricht nichts gegen eine Genehmigung der Neueinteilung in die Lärmklassen.

2.3. Beurteilung der beantragten Tagesrand- und Nachtzuschläge

50. Gemäss Antrag der FZAG ist eine Anpassung der Lärmzuschläge nach 23.00 Uhr vorgesehen (siehe Kapitel 3.4 des Antrags der FZAG vom 10. Dezember 2024). Eine erste Erhöhung gegenüber dem heutigen Wert ist für Starts bis 23.15 Uhr vorgesehen. Für Starts zwischen 23.15 und 23.30 Uhr ist eine noch deutlichere Erhöhung vorgesehen. Die Zuschläge für Starts vor 23.00 und 7.00 Uhr sollen unverändert bleiben. Der Landezuschlag für die Zeitspanne von 23.00 bis 23.30 Uhr soll ebenfalls zweiteteilt werden (CHF 400 von 23.00 bis 23.15 Uhr und CHF 600 von 23.15 bis 23.30 Uhr). Eine Erhöhung des Landezuschlags ist damit nur für die Zeitperiode 23.15 bis 23.30 Uhr vorgesehen.
51. Aus dem SIL-Objektblatt für den Flughafen Zürich sowie aus dem genehmigten Betriebsreglement ergibt sich, dass der Flughafen für den Flugverkehr grundsätzlich täglich von 6.00 bis

23.30 Uhr geöffnet ist. Der Zeitraum zwischen 23.00 und 23.30 Uhr ist ausschliesslich für gegenüber dem Flugplan verspätete Starts und Landungen vorgesehen (sogenannter Verspätungsabbau); diese sind ohne besondere Bewilligung zugelassen. Geplant werden dürfen Starts und Landungen indessen nur bis 23.00 Uhr.

52. Die Zeitspanne zwischen 23.00 und 23.30 Uhr dient in erster Linie den verspäteten Abflügen der letzten Welle der SWISS am Drehkreuz Zürich. Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Hubs wird in den relevanten Grundlagendokumenten des Bundes festgehalten (SIL, SIL-Bericht, Luftfahrpolitischer Bericht des Bundes 2016). Die Betriebszeiten des Flughafens Zürich sind im Vergleich zu anderen Drehkreuzen vergleichbarer Grösse bereits sehr restriktiv ausgestaltet (siehe SIL-Bericht, Seite 13). Die SWISS ist zur Aufrechterhaltung des Drehkreuzbetriebs darauf angewiesen, in Ausnahmefällen auch nach 23.00 Uhr fliegen zu können. Prohibitiv hohe Gebühren nach 23.00 Uhr, wie von der Organisation Fluglärmsolidarität in ihrer Stellungnahme vom 13. Januar 2025 gefordert, würden dazu führen, dass SWISS die betreffenden Flüge immer vor Ablauf dieser Uhrzeit durchführen müsste und Passagiere, welche die Anschlussflüge aufgrund verspäteter Ankünfte nicht mehr erreichen können, in Zürich übernachten müssten. Eine solche Regelung würde schliesslich auch im Widerspruch zur gemäss geltendem Betriebsreglement des Flughafens Zürich vorgesehenen Nutzung der Zeitspanne von 23.00 bis 23.30 Uhr für den Verspätungsabbau stehen (siehe Ziffer 51).
53. Die Organisation Fluglärmsolidarität stellt zudem fest, dass durch die Genehmigung von Gebühren zwischen 23.00 Uhr und 23.30 Uhr indirekt die Betriebszeiten offiziell verlängert würden. Diesbezüglich ist auf die geltende Rechtsordnung zu verweisen (siehe Ziffer 51).
54. Andererseits zeigt das Lärmmonitoring 2023, dass der Handlungsbedarf in der zweiten Nachtstunde (also von 23.00 bis 24.00 Uhr) erwiesenermassen am dringendsten ist, da die zulässigen Lärmimmissionen (beispielsweise im Gegensatz zur ersten Nachtstunde) grossflächig überschritten werden. Zudem ist der Fluglärm nach 23.00 Uhr für Anwohnerinnen und Anwohner besonders belastend. Vor diesem Hintergrund ist es nachvollziehbar, dass der Fokus auf eine Reduktion der Starts im Verspätungsabbau (23.00 bis 23.30 Uhr) gelegt wird und die übrigen Zuschläge unverändert bleiben (Ausnahme: siehe Ziffer 50), nicht zuletzt, um eine genügend grosse Differenzierung zwischen Flügen vor und nach 23.00 Uhr zu erreichen.
55. In Bezug auf den weitgehenden Verzicht einer Anpassung bei den Tagesrand- und Nachtzuschlägen für Landungen nach 23.00 Uhr ist zu beachten, dass Notfalllandungen in der Nacht nicht unnötig bestraft werden sollten. Wie erwähnt, stellen spätabendliche Starts am Flughafen Zürich das wesentlich grössere Problem dar als spätabendliche Landungen.
56. Die Beurteilung der beantragten Anpassung der Lärmzuschläge zwischen 23.00 und 23.30 Uhr hat in erster Linie bezüglich ihrer Lenkungswirkung zu erfolgen. Diesbezüglich kann zwischen folgenden Lenkungszielen unterschieden werden:
- die Vermeidung von Verspätungen;
 - Lenkungswirkung in Bezug auf das eingesetzte Material, d.h. die Verwendung von möglichst leisen Flugzeugen.

Die Erreichung dieser Lenkungsziele ist im Grundsatz nur dann möglich, wenn ein Substitut vorhanden und die Preiselastizität gross genug ist.

57. Die Überschreitung des zulässigen Lärms in der zweiten Nachtstunde entsteht im Wesentlichen durch die verspäteten Abflüge der Langstreckenflugzeuge des Hub-Carrier SWISS (A340, Boeing 777). Die Lenkungswirkung ist deshalb in erster Linie in Bezug auf diese Abflüge zu beurteilen. Für die dafür eingesetzten Flugzeugtypen wird der Lärmzuschlag von CHF 3'000 auf CHF 4'000 (23.00 bis 23.15 Uhr) bzw. CHF 5'000 (23.15 bis 23.30 Uhr) erhöht.

58. Im Verfahren zur Genehmigung der Lärmgebühren im Jahr 2019 (Verfügung des BAZL vom 5. Juni 2019) hat die Universität St. Gallen (Dr. Andreas Wittmer) ein Gutachten erstellt. Basierend auf den Zahlen der SWISS hat der Gutachter die Deckungsbeiträge bzw. Margen berechnet und damit Bezugsgrössen für die Beurteilung der beantragten Gebühren geschaffen (Tabelle aus Kapitel 5.2.3 des Gutachtens):

Tabelle 16: Durchschnittliche Margen pro Flug nach Fluggerät

A320 (Kurzstrecke)	A330/A340 (Langstrecke)	B777 (Langstrecke)
ca. 800 CHF	ca. 7'000 - 8'000 CHF	ca. 10'000 CHF

59. Der bisherige Zuschlag von CHF 3'000 für einen Abflug zwischen 23.00 und 23.30 Uhr schöpfte bereits einen erheblichen Teil der Marge eines Langstreckenfluges (A340 / Boeing 777) ab. Dieser Anteil wird, auch unter Berücksichtigung der Inflation, mit der Erhöhung auf CHF 4'000 bzw. 5'000 deutlich erhöht.
60. Bei der Beurteilung der beantragten Gebührenhöhe für Starts zwischen 23.00 und 23.30 Uhr für Langstreckenflugzeuge ist zunächst zu berücksichtigen, dass bereits die aktuellen Zuschläge im internationalen Vergleich hoch sind. Wie in Ziffer 52 ausgeführt, wird keine prohibitive Erhöhung der Gebühren angestrebt. Die Erhöhung des Zuschlags ist so auszugestalten, dass sich die Ergreifung zusätzlicher Massnahmen für die Fluggesellschaften lohnt, andererseits aber auch die Tatsache Berücksichtigung findet, dass ein Teil der Verspätungen nicht im Einflussbereich der von den Zuschlägen betroffenen Fluggesellschaften liegt (wie die SWISS in ihrer Eingabe vom 10. Februar 2025 korrekterweise feststellt). Die Erhöhung der Lärmzuschläge für die relevanten Langstreckenjets um einen Drittel bzw. zwei Drittel ist vor diesem Hintergrund als angemessen zu erachten. Zumal es sich dabei auch nur um einen ersten Schritt gemäss aktueller Planung handelt (siehe Ziffer 62).
61. Ebenso ist die deutliche Erhöhung des Zuschlags dazu geeignet, beim Home-Carrier SWISS kurzfristig den Anreiz zu verstärken, die Flottenablösung (insbesondere für die Langstrecken) zu beschleunigen bzw. die neueste verfügbare Flugzeuggeneration einzusetzen. Aufgrund der nicht vollständigen Abschöpfung der Marge ist die wirtschaftliche Tragbarkeit für die Fluggesellschaften grundsätzlich gegeben. Bei einer noch stärkeren kurzfristigen Erhöhung würde die notwendige Planungszeit für eine Flottenablösung nicht angemessen berücksichtigt. Aufgrund fehlender alternativer Fluggeräte wäre von einer noch stärkeren Erhöhung keine Lenkung zu erwarten, sondern in erster Linie eine Kostensteigerung für den Home-Carrier SWISS. Bei ungenügender oder fehlender Kostendeckung sähe sich die SWISS gar gezwungen, solche Flugverbindungen aufzugeben, was neben wirtschaftlichen Einbussen auch ungewollte Auswirkungen auf die internationale Anbindung und die schweizerische Volkswirtschaft hätte.
62. Der Antrag der FZAG entspricht dem ersten Schritt der langfristigen Erhöhung der Lärmzuschläge, wie er im SIL-Bericht vorgesehen ist. Auch der Entwurf des SIL-Objektblatts des Flughafens Zürich sieht dies entsprechend vor: *«Zur Begrenzung der Lärmbelastung in der Nacht sind die Lärmzuschläge ab 23.00 Uhr für Starts von Flugzeugen der Lärmklasse 2 (gemäss Lärmklasseneinteilung 2024) schrittweise wie folgt zu erhöhen:*
- *Um einen Drittel auf die anstehende Gebührenperiode (2025);*
 - *um den Faktor drei langfristig (2033).»*

Unter Berücksichtigung der langfristigen Vorlaufzeit für eine Flottenerneuerung ist der nächste Schritt für 2033 vorgesehen. Die frühzeitige Festlegung dieses Schrittes im SIL-Objektblatt des Flughafens Zürich soll die Planbarkeit für die Fluggesellschaften erhöhen.

63. Die finanziellen Auswirkungen der Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge (inklusive Neueinteilung der Lärmklassen) wird in Abbildung 3 des Antrags der FZAG dargestellt. Auf Basis 2019 erhöhen sich die Erträge der FZAG aus den Tagesrand- und Nachtzuschlägen für alle Fluggesellschaften um 39 % und bei der SWISS um 44 %. Tritt die erwartete Lenkungswirkung der Lärmzuschläge ein, ist in den Folgejahren mit rückläufigen Erträgen zu rechnen.
64. Im SIL-Bericht nimmt das BAZL eine umfassende Bewertung der Erhöhung der Lärmzuschläge im Nachtbetrieb vor (Seite 66) und ordnet die einzelnen Massnahmen in den Gesamtkontext ein (Seite 122ff). Im Ergebnis wird kurzfristig eine Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge gegenüber einer deutlichen Erhöhung der Tageslärmgebühren (Grundgebühr) bevorzugt, um gezielt gegen die Lärmbelastung im Nachtflugbetrieb vorzugehen.
65. Die SWISS kritisiert, dass die von der FZAG beantragte Zweiteilung der Lärmzuschläge nach 23.00 Uhr weder vom BAFU noch von den Gerichten gefordert wurde. Zudem könne diese Zweiteilung auch einen potentiell negativen Einfluss auf die Flugsicherheit haben (z. B. durch die Beschleunigung von Safety Prozeduren). Es ist korrekt, dass eine solche Forderung seitens der Gerichte oder des BAFU vor der Einreichung des Antrags der FZAG nicht im Raum stand. Das BAFU hat dem Antrag der FZAG indes zugestimmt und sich nicht gegen die zusätzliche Staffelung der Lärmzuschläge nach 23.00 Uhr ausgesprochen. Es ist zudem zielführend, einen Anreiz zu schaffen, möglichst zeitnah nach 23.00 Uhr zu starten, wenn ein Start vor 23.00 Uhr nicht möglich ist. Es gilt selbstverständlich zu verhindern, dass diese Staffelung zu sicherheitsrelevanten Fehlanreizen führt. Es bestehen jedoch keine Hinweise, dass in Bezug auf diese Staffelung besondere Risiken bestehen. Es ist unbestritten, dass bei Fluggesellschaften und Crew die Sicherheit an erster Stelle zu stehen hat. Allfällige monetäre Folgekosten dürfen deshalb im Rahmen einer sicherheitsrelevanten Entscheidung ohnehin keine Rolle spielen.
66. Die IATA kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 10. Februar 2025, dass die Erhöhung der Lärmzuschläge (gemeinsam mit der Anpassung der Tageslärmgebühren und der Neueinteilung in die Lärmklassen) zu einer teils massiv höheren Gebührenbelastung führe. Auch wenn eine Kompensation über andere Gebührenkategorien vorgesehen sei, könne nicht von einer graduellen Anpassung die Rede sein. Wie dargelegt ist unbestritten, dass der Sanierungsbedarf des Flughafens Zürich griffige Massnahmen erfordert, die in Bezug auf die zeitliche Planung und die Verwendung von leiseren Flugzeugen eine Lenkungswirkung entfalten. Dass dazu eine (je nach Zeitperiode bzw. Lärmklasse) deutliche Erhöhung der Lärmzuschläge notwendig ist, liegt in der Natur der Sache.
67. Die Organisation Fluglärmsolidarität weist darauf hin, dass am Flughafen Genf nach 22.00 Uhr wesentlich höhere Zuschläge zur Anwendung kommen. Die Situation am Flughafen Genf ist indes nur schon aus betrieblicher Sicht nicht mit dem Flughafen Zürich vergleichbar. Beim Flughafen Genf handelt es sich, im Gegensatz zum Flughafen Zürich, nicht um einen Flughafen mit Drehkreuzbetrieb. Zudem gelten die erwähnten Zuschläge am Flughafen Genf erst nachdem eine Fluggesellschaft das ihr zugeteilte Kontingent an Abflügen nach 22.00 Uhr ausgeschöpft hat.
68. Der Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich (sbzf, Eingabe vom 29. Januar 2025) kritisiert ganz grundsätzlich, dass u. a. keine Lenkungswirkung in Bezug auf die bessere Einhaltung der Flugpläne nachts zu erwarten sei. Ebenso sei keine Lenkungswirkung auf die Gestaltung der Flugpläne zu erwarten (insbesondere eine Verschiebung der schädlichen Nachtflüge). In Bezug auf die erwartete Lenkungswirkung auf verspätete Flugbewegungen in der Nacht ist auf die vorangehenden Erwägungen zu verweisen. Was den Flugplan betrifft, ist auf Ziffern 52 und 60 zu verweisen. Demnach ist insbesondere der Zeitpunkt der Abflüge der letzten Langstreckenwelle der SWISS im Kontext des Drehkreuzbetriebes zu sehen. Diese letzte Welle kann nicht einfach vorverschoben werden, ohne den gewünschten Drehkreuzbetrieb zu gefähr-

den. Deshalb kann eine Anpassung des Flugplans des Hub-Carrier nicht das Ziel der Lärmzuschläge sein. Vielmehr geht es darum, die geplanten Flüge möglichst ohne bzw. mit möglichst geringer Verspätung durchzuführen.

69. Gemäss sbfz falle die Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge im Vergleich zu den Tageslärmgebühren zu gering aus (in Prozent steige der erwartete Ertrag aus den Tageslärmgebühren stärker als aus den Tagesrand- und Nachtzuschlägen). Dass die Erträge der Tageslärmgebühren in Prozent wesentlich stärker steigen, ist u. a. auf die prozentual (nicht aber in absoluten Zahlen) sehr stark ansteigenden Tageslärmgebühren für die Lärmklassen III (von CHF 40 auf CHF 200) und IV (von CHF 10 auf CHF 100) zurückzuführen. Jedenfalls steigen die Zuschläge für Abflüge nach 23.00 Uhr in der Lärmklasse II (die in dieser Zeitspanne aufgrund des Langstreckenflugzeuges Boeing 777 im Fokus steht) in absoluten Zahlen wesentlich stärker an.
70. Die Gemeinde Rümlang kritisiert in ihrer Stellungnahme vom 23. Januar 2025, dass ein verspäteter A350 (Lärmklasse IV, Abflug zwischen 23.00 und 23.30 Uhr) zukünftig günstiger ist als ein pünktlicher A330-300 (Lärmklasse I, Abflug zwischen 22.30 und 23.00 Uhr). Dazu ist anzumerken, dass das Lärmklassenmodell innerhalb einer bestimmten Zeitperiode zur Anwendung kommt. Die Zielsetzung ist nicht, dass ein Start nach 23.00 Uhr in jedem Fall und unabhängig von der Lärmklasse teurer sein muss als ein Start vor 23.00 Uhr. Wie u. a. in Ziffer 52 dargelegt, sind Abflüge nach 23.00 Uhr nicht in jedem Fall zu vermeiden. Insgesamt sollen die Fluggesellschaften einen Anreiz haben, möglichst leise Flugzeuge zu beschaffen und diese dann auch für Abflüge nach 23.00 Uhr zu verwenden (wenn ein Start im Verspätungsabbau nicht zu vermeiden ist). Die von der Gemeinde Rümlang vor diesem Hintergrund verlangte Erhöhung der Zuschläge nach 23.00 Uhr ist deshalb abzulehnen.
71. Die von der Gemeinde Rümlang zusätzlich geforderte restriktive Handhabung von Abflügen nach 23.00 Uhr durch die FZAG als Airport Authority ist nicht Gegenstand des vorliegenden Verfahrens.
72. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass die geplante Erhöhung der Lärmzuschläge dazu geeignet ist, die Verspätungen zu reduzieren und einen Anreiz zu schaffen, möglichst leises Flugmaterial einzusetzen. Damit werden die Lenkungsziele gemäss Ziffer 56 erreicht. Richtigerweise liegt der Fokus der Anpassung bei der Erhöhung der Zuschläge für die lärmtechnisch besonders kritischen Abflüge von Langstreckenflugzeugen während des Verspätungsabbaus (23.00 bis 23.30 Uhr). Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass Lärmzuschläge für Abflüge nach 23.00 Uhr zur Lösung der Verspätungsproblematik nach 23.00 Uhr nicht ausreichen. Das aktuell geltende SIL-Objektblatt und der Entwurf des SIL-Objektblatts vom 10. Dezember 2024 sehen verschiedene weitere Massnahmen vor, mit dem Ziel, die Situation nachhaltig zu verbessern.

2.4. Beurteilung der Tageslärmgebühren

73. Bei der von der FZAG beantragten Anpassung der Tageslärmgebühren (siehe Tabelle 1 des Antrags der FZAG vom 10. Dezember 2024) steht die Ablösung der Kurz- und Mittelstreckenflotte (A320-Familie) im Zentrum, wo die aktuellen Zuschläge zwischen CHF 0 (Lärmklasse V) und CHF 40 (Lärmklasse III) betragen. Diese Beträge bzw. die Differenzierung sind kaum lenkungswirksam. Demensprechend sollen die Gebühren in den Lärmklassen III und IV deutlich erhöht werden und damit insbesondere die Anschaffung von Flugzeugen der Lärmklasse V gefördert werden. Hingegen soll die Gebühr für die Lärmklasse I deutlich gesenkt werden. Hintergrund ist die Tatsache, dass mit dem A330 ein für den Drehkreuzbetrieb der SWISS wichtiges Flugzeug neu in der Lärmklasse I eingeteilt ist. Die FZAG argumentiert, dass die Lärmgebühren einen Anreiz für die Erneuerung der Flotten bieten sollen, jedoch nicht zu einer Gefährdung von Interkontinentalverbindungen führen dürfen. Der A330 werde zudem in den Tagesrand- und Nachtstunden ohnehin wesentlich stärker belastet (aufgrund Neueinteilung in die Lärmklasse I).

74. Das B.A.R. äussert sein Unverständnis über die Erhöhung der Tageslärmgebühr für die Lärmklasse IV (von heute CHF 10 auf CHF 100). Es sei nicht nachvollziehbar, warum gerade die Gebühr für diese leiseren Flugzeugtypen am stärksten erhöht werde. Es sei insbesondere unklar, warum die Erhöhung auf den gesamten Tag ausgeweitet werde, obwohl bekannt sei, dass die Lärmbelastung primär zu Randzeiten ein Problem darstelle. Auch EasyJet kritisiert die Erhöhung der Tageslärmgebühren für Flugzeuge der Kategorie III und IV. Dem ist entgegenzuhalten, dass immer ein Anreiz bestehen sollte, Flugzeuge der lärmgünstigsten Kategorie einzusetzen. Die Pflicht des Flughafens zur Erhebung lenkungswirksamer Zuschläge beschränkt sich nicht auf die tiefsten Lärmklassen, sondern gilt ganz generell. Mit den aktuellen Tageslärmgebühren wird kaum ein Anreiz geschaffen, um Flugzeuge der Lärmklasse V statt Lärmklasse IV zu verwenden (der Unterschied beträgt lediglich CHF 10). Zudem kann die Erhöhung der Grundgebühr, namentlich beim Home-Carrier, einen Anreiz für den Ersatz lauter Flugzeuge bieten. Weil die am Flughafen Zürich stationierten Flugzeuge nicht nur tagsüber, sondern auch in den Nachtstunden zum Einsatz kommen, kann eine Erhöhung der Tageslärmgebühren auch eine Lärmreduktion in der Nacht bewirken. Ergänzend weist die FZAG in ihrer Stellungnahme vom 26. Februar 2025 zu Recht darauf hin, dass die im Rahmen der Revision 2013 erfolgte massive Kürzung der Gebühren in den Lärmklassen III und IV dazu führte, dass sich im Gegensatz zu den vorangehenden Jahren keine Lenkungswirkung mehr entfaltete.
75. Der Fokus der Lärmsanierung des Flughafens Zürich liegt auf den Tagesrand- und Nachtstunden und insbesondere auf der zweiten Nachtstunde (23.00 bis 24.00 Uhr). Tagesrand- und Nachtzuschläge wirken gezielter auf die Reduktion von Flugbewegungen in der Nacht und schaffen für die betroffenen Fluggesellschaften ebenfalls einen Anreiz zur Flottenerneuerung.
76. Finanzielle Auswirkungen der Erhöhung der Tageslärmgebühren und der Neueinteilung in die Lärmklassen werden in Abbildung 2 des Antrags der FZAG ausgeführt. Auf Basis 2019 ist daraus ersichtlich, dass die SWISS als Betreiberin des Drehkreuzes prozentual in etwa gleich betroffen ist wie die anderen Fluggesellschaften.
77. Zusammenfassend ist festzuhalten, dass Tagesrand- und Nachtzuschläge grundsätzlich besser geeignet sind, einen Beitrag zur Verbesserung der Lärmsituation in der Nacht zu leisten. Es ist vor diesem Hintergrund richtig, den kurzfristigen Fokus der Gebührenanpassung auf die kritische Zeitspanne zu legen. Wie von der FZAG beantragt und vom BAFU gefordert, spricht aber nichts gegen eine gezielte Anpassung der Tageslärmgebühren, um den Anreiz zur Flottenerneuerung zu verstärken. Auch dass in diesem Rahmen auf eine übermässige Belastung des Hub-Carriers verzichtet wird, ist nicht zu beanstanden (Senkung der Tageslärmgebühr in Lärmklasse 1, siehe Ziffer 73). Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass ansonsten keine speziellen Entlastungsmassnahmen für den Hub-Carrier vorgesehen sind (siehe Abschnitt 2.5).
- 2.5. Aufhebung Anreizzahlung für Strahlflugzeuge und Entlastungsmechanismus für Strahlflugzeuge**
78. Die FZAG beantragt in Kapitel 3.5 des Antrags vom 10. Dezember 2024, dass die Anreizzahlung für Strahlflugzeuge (nachfolgend Anreizzahlung) und der Entlastungsmechanismus für Strahlflugzeuge (nachfolgend Entlastungsmechanismus) abgeschafft werden. Gemäss FZAG haben sich beide Modelle in der Vergangenheit nicht bewährt. Der Aufwand für die Berechnung sei hoch und die ausbezahlten Beträge im Vergleich zur Gesamtsumme bescheiden. Tatsächlich wurden im Rahmen des Entlastungsmechanismus in den Jahren 2019 bis 2024 lediglich Beträge zwischen 0.5 bis 6.9 % der Lärmgebührenerträge zurückgezahlt. Auf Basis der Anreizzahlung wurden 2019 CHF 2'000 ausbezahlt und 2023 CHF 15'000. In den Jahren dazwischen gab es keine Anreizzahlung. Die SWISS spricht sich in ihrer Eingabe vom 10. Februar 2025 gegen eine Abschaffung des Entlastungsmechanismus aus und verlangt eine Anpassung, um die Wirkung zugunsten hubrelevanter Flüge zu stärken.

79. Was den Entlastungsmechanismus betrifft, wurde in der Verfügung vom 5. Juni 2019 auf Basis des Urteils des BVGer vom 30. Oktober 2013 (E. 7.5.3.1) untersucht, ob die für die Funktion des Flughafens Zürich als Hub entscheidenden Flüge von einer weiteren Erhöhung der Start- und Landezuschläge ausgenommen werden müssen (siehe Ziffern 48ff der Verfügung vom 5. Juni 2019). Der vom BAZL mit der erwähnten Verfügung genehmigte Entlastungsmechanismus sah vor, dass hubrelevante Flüge (zur Definition siehe Ziffern 48 bis 56 der Verfügung vom 4. Juni 2019) mit geplanter und tatsächlicher Abflug- bzw. Ankunftszeit zwischen 21.00 bis 23.00 Uhr oder 6.00 bis 7.00 Uhr von der Erhöhung der Tagesrand- und Nachtzuschläge ausgenommen werden.
80. An der Schlussfolgerung gemäss Ziffer 60 der Verfügung vom 4. Dezember 2019 ist festzuhalten. Demnach würde eine zeitliche Komprimierung des Drehkreuzbetriebs unweigerlich zu einer erheblichen Redimensionierung des Hubbetriebs und einem Verlust an direkt angeflogenen Langstreckendestinationen führen. Das von der SWISS operierte 6-Wellen System (zum Begriff siehe Ziffer 57 der Verfügung vom 5. Juni 2019) ermöglicht es ihr, zeitlich konkurrenzfähige Umsteigeverbindungen anzubieten und ihre Flotte optimal auszunutzen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Flughafen Zürich bei den Betriebszeiten nach wie vor die ungünstigsten zeitlichen Rahmenbedingungen für eine Netzwerkgesellschaft unter allen wichtigen europäischen Flughäfen bietet.
81. Wie ausgeführt, haben die Bedingungen des Entlastungsmechanismus in den letzten Jahren nur in eingeschränktem Umfang zu einer Entlastung hubrelevanter Flüge geführt. Entscheidend ist vor diesem Hintergrund die Frage, ob die weitgehend fehlende Entlastung hubrelevanter Flüge die Fluggesellschaften (insbesondere die SWISS) dazu veranlasst hat, Langstreckendestinationen einzustellen oder in einem den Hubbetrieb gefährdenden Ausmass zu reduzieren. Es liegen keinerlei Hinweise vor, dass dies der Fall gewesen ist. Zwar wurden verschiedene Langstreckendestinationen in der fraglichen Zeit seit 2019 tatsächlich temporär eingestellt. Dafür waren jedoch die Reiseeinschränkungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie verantwortlich. Stand Januar 2025 fliegt die SWISS nicht weniger Langstreckendestinationen ab Zürich an als im Jahr 2019. Zudem lassen auch die Geschäftsergebnisse der SWISS (nach Überwindung der COVID-19-Pandemie) keinen Zweifel am finanziellen Erfolg des Drehkreuzbetriebs am Flughafen Zürich.
82. Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass der Hubbetrieb bzw. das Angebot an Langstreckendestinationen durch die in der Praxis weitgehend fehlende Entlastung zwischen 21.00 bis 23.00 Uhr oder 6.00 bis 7.00 Uhr seit 2019 nicht gefährdet war. Es ist vor diesem Hintergrund unerheblich, ob eine andere Formulierung der Kriterien zu einer weitergehenden Entlastung der SWISS oder anderen Fluggesellschaften geführt hätte. Da zudem die Tagesrand- und Nachtzuschläge zwischen 21.00 bis 23.00 und 6.00 bis 7.00 Uhr nicht angepasst werden, ist die Notwendigkeit für den Erhalt des Entlastungsmechanismus nicht gegeben.
83. Was die Anreizzahlung betrifft, zeigen alleine die sehr geringen Auszahlungsbeträge, dass die praktische Relevanz dieses Mechanismus nicht gegeben und der administrative Aufwand für die Berechnung nicht zu rechtfertigen ist. Es spricht deshalb nichts gegen die von der FZAG vorgesehene Streichung der Anreizzahlung.

2.6. Einhaltung Kostendeckungsprinzip

84. Die Erträge der vorliegend im Rahmen einer Sanierungsverfügung festgelegten Lärmgebühren fliessen als Bestandteil in das am 1. April 2025 beginnende Verfahren zur Festlegung der übrigen Flugbetriebsgebühren des Flughafens Zürich ein.
85. Gemäss BVGer (A-7097/2013, E. 9) handelt es sich bei den Flughafengebühren um Kausalabgaben bzw. kostenabhängige Benutzungsgebühren, welche u. a. durch das verfassungsmässige Kostendeckungsprinzip begrenzt werden (Art. 39 Abs. 5 LFG). Gemäss BVGer (A-

7097/2013, E. 9.1.1) besagt das Kostendeckungsprinzip, dass die Gesamteingänge an Kausalabgaben den Gesamtaufwand für den betreffenden Verwaltungszweig nicht oder nur geringfügig überschreiten dürfen. Das Kostendeckungsprinzip bezieht sich also auf die Gesamtsumme der erhobenen Gebühren und kommt nicht bei jeder einzelnen Gebühr zur Anwendung (siehe dazu BVGer A-7097/2013, E. 9.2.2).

86. Art. 39 Abs. 5 LFG verlangt indes nicht, dass in jedem Einzelfall die Gebühr für eine bestimmte Tätigkeit genau den verursachten Kosten entspricht. Gemäss Art. 1 FGV sind Gebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes (also auch Lärmgebühren) Teil der Flughafenengebühren bzw. der Flugbetriebsgebühren. Es ist demnach möglich, andere Flughafenengebühren zu senken, um eine aus Lenkungssicht notwendige Erhöhung der Lärmgebühren zu kompensieren (siehe dazu BVGer A-769/2013, E. 8.2.3).
87. In Bezug auf die Einhaltung des Kostendeckungsprinzips ist zudem auf Art. 18 FGV zu verweisen. Demnach wird in eine während einer Gebührenperiode am Flughafen Zürich realisierte Über- oder Unterdeckung bei der Gebührenfestlegung für die anstehende Gebührenperiode berücksichtigt. Art. 18 FGV kommt erstmals für die kommende Gebührenperiode am Flughafen Zürich zur Anwendung (d. h. für die Gebührenperiode, die nach dem definitiven Abschluss des am 1. April 2025 zu startenden Verfahrens beginnt).
88. Bis Ende 2020 hatte die FZAG die Einnahmen aus Lärmgebühren im Rahmen einer Vorfinanzierung gemäss Art. 14 FGV verwendet. Das heisst, die Einnahmen wurden in der Jahresrechnung der FZAG dem Airport Zurich Noise Fund (AZNF) zugeführt. Dieser dient der Finanzierung der Verpflichtungen der FZAG im Bereich Lärm. Aktuell sind dem BAZL keine Planungen bekannt, die Alimentierung des AZNF wieder aufzunehmen.
89. Die Einhaltung des Kostendeckungsprinzips muss unter Berücksichtigung des mit der vorliegenden Verfügung genehmigten Lärmgebührenmodells im Rahmen des anstehenden Gebührenfestlegungsverfahrens (ab 1. April 2025) sichergestellt werden. D. h. die aus dem Lärmgebührenmodell zu erwartenden Einnahmen müssen über eine andere Gebührenkategorie kompensiert werden.
90. Wie nachfolgend (Kapitel 2.8) festgelegt wird, sollen die neuen Lärmgebühren spätestens per 1. Januar 2027 in Kraft gesetzt werden. Sollte das anstehende Gebührenfestlegungsverfahren für die übrigen Flugbetriebsgebühren (bspw. aufgrund eines Beschwerdeverfahrens) bis dahin nicht abgeschlossen sein, die aktuelle Gebührenperiode weiterlaufen und das Kostendeckungsprinzip verletzt werden, gilt Art. 11 Abs. 2 FGV (in Anwendung von Art. 51b Abs. 1 FGV). Der Preisüberwacher fordert im Fall einer Verletzung des Kostendeckungsprinzips eine lenkungsneutrale Rückerstattung der Lärmgebühren an die Fluggesellschaften (z. B. pro Fluggast). Die Möglichkeit einer lenkungsneutralen Rückerstattung von zu viel bezahlten Gebühren zur Sicherstellung des Kostendeckungsprinzips ist im LFG oder in der FGV jedoch nicht erwähnt. Was die vom Preisüberwacher geforderte Berichterstattung über die Einnahmen aus dem Lärmgebühren betrifft, ist auf Art. 19 FGV zu verweisen. Eine darüberhinausgehende Berichterstattung ist nicht nötig.
91. In ihrer Stellungnahme vom 7. Februar 2025 stellt die IG Nord verschiedene Fragen im Zusammenhang mit dem Kostendeckungsprinzip bzw. der Verwendung der Einnahmen aus Lärmgebühren. Diesbezüglich ist grundsätzlich auf die vorangehenden Erwägungen zu verweisen. Festzuhalten ist ergänzend, dass die Entschädigung von Grundeigentümern durch den Flughafen Zürich nicht per se ausgeschlossen ist. Eine Entschädigung ist jedoch nur auszurichten, wenn alle Voraussetzungen einer formellen oder materiellen Enteignung erfüllt sind. In diesem Zusammenhang hat sich eine gefestigte Gerichtspraxis etabliert.

2.7. Geltungsdauer der angepassten Lärmgebühren

92. Die angepassten Lärmgebühren sind grundsätzlich in die übernächsten Verhandlungen über die Flugbetriebsgebühren gemäss Art. 20 FGV zu integrieren. Vorbehalten bleibt eine Anpassung im Rahmen einer nächsten Sanierungsmassnahme gestützt auf Art. 16 USG (siehe dazu auch nachfolgende Ziffer).
93. Mehrere Organisationen fordern, dass die Lenkungswirkung der angepassten Lärmgebühren nach Ablauf von zwei Jahren überprüft werden müsse, um nötigenfalls eine weitere Erhöhung der Lärmgebühren vornehmen zu können. Was die Lärmsituation am Flughafen Zürich betrifft, besteht mit dem von der FZAG jährlich einzureichenden Bericht über die Lärmbelastung bereits ein Monitoringinstrument. Die Dauer einer Gebührenperiode (voraussichtlich 4 bis 5 Jahre) ist zudem ein angemessener Zeitrahmen für die Überprüfung der Lenkungswirkung der Lärmgebühren. Grundsätzlich muss ohnehin jede Erhöhung der Lärmgebühren im Kontext des Kostendeckungsprinzips mit den anderen Flugbetriebsgebühren abgestimmt werden. Dies spricht ebenfalls für eine Überprüfung der Lärmgebühren nach Ablauf der Gebührenperiode. Es besteht vor diesem Hintergrund keine Notwendigkeit für eine vorgezogene Überprüfung der Lenkungswirkung der Lärmgebühren nach zwei Jahren.

2.8. Inkrafttreten und Entzug der aufschiebenden Wirkung

94. Grundsätzlich ist anzustreben, dass die überarbeiteten Lärmgebühren (inklusive Neueinteilung in die Lärmklassen) gemeinsam mit den übrigen Flugbetriebsgebühren in Kraft treten. Die genaue Zeitdauer des am 1. April 2025 beginnenden Verfahrens für die Festlegung der übrigen Flugbetriebsgebühren ist nicht prognostizierbar. Es hängt u. a. davon ab, ob auf dem Verhandlungsweg eine Lösung gefunden wird (Kapitel 2, Abschnitt 3 der FGV) oder eine umfassende Kostenberechnung mit Verfügung des BAZL notwendig ist (Kapitel 2, Abschnitt 4 der FGV). Allfällige Beschwerdeverfahren können den Abschluss weiter verzögern. Aufgrund des unbestrittenen Handlungsbedarfs in der zweiten Nachtstunde ist eine allzu lange Verzögerung bei der Inkraftsetzung der Lärmgebühren nicht hinnehmbar. Die Lärmgebühren sollen deshalb spätestens per 1. Januar 2027 in Kraft gesetzt werden, auch wenn eine Inkraftsetzung der übrigen Flugbetriebsgebühren zu diesem Zeitpunkt nicht möglich ist.
95. In seiner Stellungnahme vom 6. Februar 2025 fordert das Fluglärmforum Süd eine Inkraftsetzung der angepassten Lärmgebühren bereits per 1. Januar 2026. Diesbezüglich ist auf die Erwägungen im Zusammenhang mit der Einhaltung des Kostendeckungsprinzips zu verweisen (Kapitel 2.6).
96. Gegen eine Verfügung des BAZL kann Beschwerde beim Bundesverwaltungsgericht eingereicht werden. Gemäss Art. 55 Abs. 1 VwVG hat die Beschwerde aufschiebende Wirkung. Hat die Verfügung keine Geldleistung zum Gegenstand, so kann die Vorinstanz darin einer allfälligen Beschwerde die aufschiebende Wirkung entziehen (Art. 55 Abs. 2 VwVG). Dies wird sie immer dann tun, wenn eine Interessenabwägung ergibt, dass die durch die Behörde zu wahren öffentlichen Interessen höher einzustufen sind, als das Interesse des Verfügungsadressaten, die Wirkungen der Verfügung erst nach einer Überprüfung durch die zuständige Instanz eintreten zu lassen.
97. Vor dem Hintergrund der Überschreitung der zulässigen Fluglärmimmissionen in der zweiten Nachtstunde sind weitere Verzögerungen bei der Einführung der erhöhten Tagesrand- und Nachtzuschläge zu verhindern. Da verschiedene weitere Massnahmen zur Einhaltung des Lärms in den Nachtstunden derzeit blockiert sind, kommt einer Erhöhung der Lärmzuschläge zudem eine grosse Bedeutung zu.
98. Die Umsetzung der beantragten Lärmgebühren spätestens per 1. Januar 2027 schafft zudem für keine Partei einen irreversiblen Vor- oder Nachteil. Sollte sich in einem Beschwerdeverfahren

herausstellen, dass die Gebühren zu hoch angesetzt wurden, ist eine Kompensation zu viel bezahlter Gebühren in der laufenden oder nächsten Gebührenperiode möglich. Aus diesen Gründen ist einer allfälligen Beschwerde gegen die vorliegende Verfügung die aufschiebende Wirkung ab 1. Januar 2027 zu entziehen.

3. Gebühren

99. Nach Art. 3 der Verordnung über die Gebühren des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (GebV-BAZL; SR 748.112.11) hat eine Gebühr zu bezahlen, wer eine Verfügung des BAZL veranlasst. Gestützt auf Art. 5 GebV-BAZL ist die Gebühr nach Aufwand zu berechnen. Die Gebühr für die vorliegende Verfügung ist der FZAG aufzuerlegen und wird gemäss Art. 13 GebV-BAZL mit einer separaten Gebührenverfügung erhoben.

4. Publikation und Eröffnung

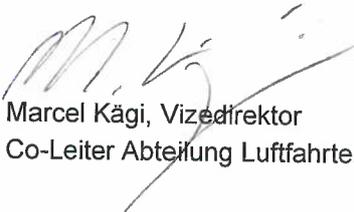
100. Diese Verfügung ist der FZAG und den Verfassern von Stellungnahmen zu eröffnen. Weiteren interessierten Stellen wird sie zur Kenntnis zugestellt. Gemäss Art. 7 FGV ist die Verfügung zudem im Bundesblatt zu veröffentlichen.

C. Verfügung

Aus den dargelegten Gründen wird verfügt:

1. Der Antrag der Flughafen Zürich AG vom 10. Dezember 2024 zur Anpassung der Lärmgebühren und die Einteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen wird genehmigt.
2. Die überarbeiteten Lärmgebühren und die Einteilung in die Lärmklassen sind in der nächsten Gebührenperiode gemeinsam mit den übrigen Flugbetriebsgebühren in Kraft zu setzen. Sollte sich der Abschluss des am 1. April 2025 zu startenden Verfahrens zur Festlegung der übrigen Flugbetriebsgebühren verzögern, sind die Lärmgebühren und die Einteilung in die Lärmklassen spätestens per 1. Januar 2027 in Kraft zu setzen.
3. Entgegenstehende Anträge aus den Stellungnahmen werden im Sinne der Erwägungen abgewiesen.
4. Einer allfälligen Beschwerde gegen Ziffern 1 und 2 dieser Verfügung wird die aufschiebende Wirkung ab 1. Januar 2027 entzogen.
5. Die Gebühr für diese Verfügung wird der FZAG auferlegt. Sie wird mit separater Gebührenverfügung erhoben.
6. Diese Verfügung wird im Bundesblatt veröffentlicht.

Bundesamt für Zivilluftfahrt


Marcel Kägi, Vizedirektor
Co-Leiter Abteilung Luftfahrtentwicklung


René Brenner
Sektion Wirtschaftsfragen

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Verfügung oder Teile davon kann innert 30 Tagen Verwaltungsbeschwerde erhoben werden beim Bundesverwaltungsgericht, Postfach, 9023 St. Gallen.

Die Beschwerdefrist beginnt bei persönlicher Eröffnung an die Parteien an dem auf die Eröffnung folgenden Tag, bei Publikation in einem amtlichen Blatt an dem auf die Publikation folgenden Tag zu laufen. Die Beschwerdefrist steht still vom siebten Tag vor Ostern bis und mit dem siebten Tag nach Ostern.

Die Beschwerde ist in einer Amtssprache abzufassen und hat die Begehren, deren Begründung mit Angabe der Beweismittel und die Unterschrift der Beschwerdeführer zu enthalten. Die angefochtene Verfügung und die als Beweismittel angerufenen Urkunden sind beizulegen, soweit die Beschwerdeführer sie in den Händen haben. Ferner ist die Vollmacht einer allfälligen Vertreterin oder eines allfälligen Vertreters beizulegen.

Beilage:

- Antrag der Flughafen Zürich AG für die Anpassung der Lärmgebühren (10. Dezember 2014)

Verteiler (Einschreiben):

- Flughafen Zürich AG
- Regierungsrat des Kantons Aargau
- Regierungsrat des Kantons Schaffhausen
- Regierungsrat des Kantons St. Gallen
- Regierungsrat des Kantons Thurgau
- Amt für Mobilität Kanton Zürich
- Fluglärm Forum Süd
- IG Nord
- Region Ost
- Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Zürich
- Fluglärmsolidarität
- Gemeinde Rümlang
- Board of Airlines Representatives in Switzerland
- EasyJet Switzerland SA
- IG Air Cargo Switzerland
- Swiss Business Aviation Association
- Swiss International Airlines Ltd
- International Air Transport Association (IATA)
- Motorfluggruppe Zürich
- Aero-Club Zürich
- Aircraft Owners and Pilots Association
- SPEDLOGSWISS Zürich

Zur Kenntnis an (per E-Mail):

- Preisüberwachung PUE
- Bundesamt für Umwelt BAFU