

Gebührenreglement für den Flughafen Zürich

GÜLTIG AB 1. SEPTEMBER 2016

STAND PER 1. JULI 2021



Inhaltsverzeichnis

Begriffsbestimmungen	3
1. Allgemein.....	4
1.1. Grundsätzliche Bestimmungen.....	4
1.2. Verhältnis zur Publikation im AIP	4
1.3. Haftung	4
1.4. Verrechnung	4
1.5. Inkasso	5
2. Flugbetriebsgebühren	5
2.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Flugbetriebsgebühren	5
2.2. Flugereignisbezogene Gebühren	8
2.3. Passagierbezogene Gebühren.....	15
2.4. Frachtbezogene bzw. postbezogene Gebühr.....	16
3. Nutzungsentgelte.....	17
3.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Nutzungsentgelten	17
3.2. Nutzungsentgelt De-Icing	18
3.3. Nutzungsentgelt Flugzeugenergie- und Klimaversorgung.....	19
3.4. Nutzungsentgelt Gepäcksystem.....	20
3.5. Nutzungsentgelt Check-in	21
3.6. Nutzungsentgelt Handlingabstellflächen	21
3.7. Nutzungsentgelt Triebwerkstandläufe	22
3.8. Nutzungsentgelt Flugzeugtoilettenentleerungsstation.....	22
3.9. Nutzungsentgelt Airport Operational Systems (AOS).....	22
4. Zugangsentgelte	23
4.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Zugangsentgelten	23
4.2. Die einzelnen Zugangsentgelte	24
5. Weitere, nicht nach FGV regulierte Entgelte	25
5.1. Anfluggebühren	25
5.2. Entgelte für Slotkoordination	25
6. Anhang	26
A.1. Übersicht über die MTOM-Klassen	26

A.2. Übersicht über die Lärmklassen für Strahlflugzeuge.....	28
A.3. Übersicht über die Lärmklassen für Propellerflugzeuge.....	30
A.4. Wesentliche Reglemente mit Bezug zu Flugbetriebsgebühren, Nutzungs- und Zugangsentgelten.....	31

Begriffsbestimmungen

ABT	Airborne Time
AOS	Airport Operational Systems
BAZL	Bundesamt für Zivilluftfahrt
CHF	Schweizer Franken
EASA	European Aviation Safety Agency
FGV	Flughafengebührenverordnung, SR 748.131.3
FZAG	Flughafen Zürich AG
GA/BA	General Aviation/Business Aviation: GA/BA-Flüge sind Flüge, die maximal 24 Passagiere und maximal 200kg Fracht befördern und die zur Abfertigung keine Terminalinfrastruktur (z.B. Check-In, Gepäcksortierung, Systemanbindung etc.) benötigen und Flüge mit solchem Charakter (z.B. Technikflüge, welche im Normalbetrieb als GA/BA-Flüge betrieben werden).
gewerblicher Passagier	Passagier auf einem Flug, der der Allgemeinheit gegen Entgelt entweder separat oder als Teil einer Pauschalreise angeboten wird
HCC Dp/Foo	zertifizierter LTO Hydrocarbonausstoss pro Axialschub
ICAO	International Civil Aviation Organization
L/C	Linie/Charter: Kommerzielle Flüge, die zur Abfertigung Terminalinfrastruktur benötigen und Flüge mit solchem Charakter (z.B. Technikflüge, welche im Normalbetrieb als Linie/Charter-Flüge betrieben werden).
Lokalpassagier	Passagier, dessen Flugreise mit einem Abflug am Flughafen Zürich beginnt bzw. mit einer Ankunft am Flughafen Zürich endet und der nicht Transfer- oder Transitpassagier ist
LT	Local Time, Lokalzeit
LTO cycle	Landing and take-off cycle, Landung und Start
MTOM	Maximum Take-off Mass, Höchstabflugmasse
MwSt	Mehrwertsteuer
PRM	Passenger with reduced mobility, Passagier mit eingeschränkter Mobilität nach VO (EG) 1107/2006
RFS	Road Feeder Service
t	Tonne
TDT	Touch down time
Transferpassagier	Passagier, der seine Flugreise am Flughafen Zürich unterbricht und spätestens 24 Stunden nach Ankunft (Scheduled Time of Arrival) mit einem anderen Flugzeug unter anderer Flugnummer fortsetzt (Scheduled Time of Departure). Hierbei dürfen Abflugs- und Zielort nicht identisch sein.
Transitpassagier	Passagier, der seine Flugreise am Flughafen Zürich unterbricht und spätestens 24 Stunden nach Ankunft (Scheduled Time of Arrival) unter gleicher Flugnummer fortsetzt (Scheduled Time of Departure). Hierbei dürfen Abflugs- und Zielort nicht identisch sein.

1. Allgemein

1.1. Grundsätzliche Bestimmungen

Gestützt auf Art. 39 des Bundesgesetzes über die Luftfahrt (LFG, SR 748.0) sowie die Verordnung über die Flughafengebühren (FGV, SR 748.131.3) erlässt die FZAG nachfolgendes Gebührenreglement.

Einsprachen gegen Gebührenrechnungen der FZAG sind innert 10 Tagen nach Rechnungsstellung bei der FZAG, Debitorenbuchhaltung, Postfach, 8058 Zürich-Flughafen einzureichen. Über bestrittene Gebührenrechnungen entscheidet die FZAG durch Verfügung. Beschwerden gegen Verfügungen der FZAG sind innert 30 Tagen nach Eröffnung an das Bundesverwaltungsgericht zu richten.

Erfüllungsort ist der Flughafen Zürich.

Ausschliesslicher Gerichtsstand für zivilrechtliche Streitigkeiten im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gebührenreglement ist Bülach. Es gilt Schweizer Recht.

1.2. Vorrang gegenüber Publikation im AIP

Die Tarife gemäss diesem Gebührenreglement werden auch im Aeronautical Information Publication (AIP) publiziert. Das vorliegende Gebührenreglement in seiner jeweils gültigen Fassung und in deutscher Sprache hat Vorrang vor dem AIP und der englischen Übersetzung.

1.3. Haftung

Im Anwendungsbereich des vorliegenden Gebührenreglements richtet sich die Haftung der FZAG nach dem Verantwortlichkeitsgesetz des Bundes (SR 170.32) sowie Art. 4 des Betriebsreglements für den Flughafen Zürich vom 30. Juni 2011.

Aus dem vorliegenden Gebührenreglement begründet sich keine Leistungsgarantie der FZAG. Entsprechend ist jede Haftung der FZAG soweit gesetzlich zulässig ausgeschlossen, einschliesslich der Haftung für Folgeschäden und entgangenen Gewinn, Schäden infolge Verzögerungen und Mehraufwand im Abfertigungsprozess, sowie infolge Datenverlusts. Die FZAG haftet nicht für eigene Fahrlässigkeit, sowie ihrer Mitarbeitenden und Hilfspersonen.

1.4. Verrechnung

Die Verrechnung von Forderungen seitens des Schuldners mit Flughafengebühren ist ausgeschlossen.

1.5. Inkasso

Die FZAG kann Dritte mit dem Inkasso der Flughafengebühren beauftragen.

2. Flugbetriebsgebühren

2.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Flugbetriebsgebühren

2.1.1. Schuldner

Sofern nichts anderes geregelt ist, so ist Schuldnerin oder Schuldner der Flugbetriebsgebühren bei Flügen, die unter einer Streckenkonzession durchgeführt werden, die Konzessionärin.

Kann die Konzessionärin nicht belangt werden oder wird der Flug nicht unter einer Streckenkonzession durchgeführt, so tritt der Halter des an- oder abfliegenden Luftfahrzeugs an ihre Stelle. Kann auch der Halter nicht belangt werden, so tritt der Eigentümer des an- oder abfliegenden Luftfahrzeugs an seine Stelle.

Als Halter gilt diejenige natürliche oder juristische Person oder Gesellschaft, die den Flug auf eigene Rechnung ausführt und Verfügungsgewalt über das Flugzeug besitzt. Mehrere Halter eines Flugzeuges schulden die Flugbetriebsgebühren solidarisch. Ist der Halter des Flugzeuges nicht mit dem Eigentümer identisch, schulden Halter und Eigentümer die Flugbetriebsgebühren solidarisch.

2.1.2. Ausnahmen

Die folgenden Nutzer sind von den Flugbetriebsgebühren befreit:

- die Schweizerische Eidgenossenschaft für offizielle Flüge des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) und des Flugunfalluntersuchungsbüros während der Erfüllung ihres dienstlichen Auftrages;
- schweizerische Staatsflüge;
- ausländische Staatsflüge, sofern sie ein Staatsoberhaupt auf einem offiziellen Staatsbesuch befördern und
- Such- und Rettungsflüge, welche von der schweizerischen Leitstelle des Such- und Rettungsdienstes für die zivile Luftfahrt angeordnet worden sind.

2.1.3. Tarife

Die Tarife der Flugbetriebsgebühren sind in Schweizer Franken (CHF) und exklusive Mehrwertsteuer (MwSt) ausgewiesen.

Vom 1. April 2021 bis zum 31. Dezember 2021 werden die Tarife der Flugbetriebsgebühren gemäss Ziffer 2.2.1 Landegebühr, Ziffer 2.2.4 Flugzeugabstellgebühr, Ziffer 2.3 Passagierbezogene Gebühren und Ziffer 2.4 Frachtbezogene bzw. postbezogene Gebühr jeweils um 10% reduziert.

2.1.4. Rechnungsstellung und Zahlung

Die Rechnungsstellung erfolgt in CHF.

Die Flugbetriebsgebühren werden nach der jeweiligen Leistungserbringung durch die FZAG und vor dem Start am Flughafen Zürich fällig.

Die FZAG kann Schuldner, welche den Flughafen Zürich regelmässig anfliegen, und

- den Sitz oder eine Zweigniederlassung in der Schweiz oder
 - ein Spezialdomizil im Sinne des Art. 50, Abs. 2 des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs (SR 281.1) in der Schweiz für die Forderungen der FZAG aus diesem Gebührenreglement begründet haben,
- eine spätere Zahlung erlauben.

Wenn eine spätere Zahlung erlaubt worden ist und sofern nichts Abweichendes vereinbart wurde, ist die Zahlung innerhalb von 10 Tagen nach Rechnungsstellung zu leisten. Im Falle einer späteren Zahlung hat der Schuldner der FZAG Garantien einer Bank mit Sitz in der Schweiz (direkte oder indirekte Ausstellung), ein Zahlungsdepot oder ähnliche Sicherheiten für das Rechnungsvolumen von mindestens einem Monat zu leisten. Die FZAG kann in Ausnahmefällen auf die Leistung einer Garantie verzichten.

Befindet sich der Schuldner mit der Zahlung in Verzug, hat die FZAG das Recht,

- Verzugszinsen in Höhe von 5% zu verlangen,
- den Abflug zu verweigern und dem Schuldner die daraus entstehenden Kosten inklusive Schadenersatz aufzuerlegen.

2.1.5. Dokumentationspflichten

Die Schuldner der Flugbetriebsgebühren haben jährlich bis zum 1. April über diejenigen Flugzeuge, die sie in eigener Verantwortung von und nach Zürich einsetzen, die folgende Dokumentation einzureichen:

- Registration
- Hersteller, Flugzeugtyp und Modell
- Höchstabflugmasse (MTOM) gemäss Aircraft Flight Manual (AFM), Basic Section on Weight Limitation
- Triebwerktypen

Der Dokumentation müssen die entsprechenden Seiten aus dem AFM beigelegt sein.

Zudem sind die Nutzer verpflichtet, unterjährige Änderungen dieser Daten umgehend an die FZAG mitzuteilen. Rückwirkende Reklamationen bezüglich MTOM können nicht berücksichtigt werden.

Die Dokumentation dient auch der Verrechnung der Anfluggebühren, welche die FZAG für Skyguide Ltd. ausführt (vgl. Ziffer 5.2).

Daten zur Verrechnung und Statistik (Loadmessages und Passenger-Transfer-Messages, Inbound-Connection-Listen) werden grundsätzlich von den Handling Agents an die FZAG übermittelt. Fluggesellschaften sind verpflichtet, solche Daten entsprechend zur Verfügung zu stellen. Die fristgerechte Zustellung korrekter Daten ist Bedingung für eine korrekte Fakturierung.

2.1.6. Inkrafttreten und Dauer

Die Anpassungen zu den Flugbetriebsgebühren gemäss der Vereinbarung vom 15. Juli 2020 werden per 1. April 2021 umgesetzt. Im Übrigen bleiben die Flugbetriebsgebühren gemäss Gebührenreglement vom 1. September 2016 (Stand per 1. Juli 2020) unverändert.

Die FZAG eröffnet das nächste Verfahren zur Anpassung der Flugbetriebsgebühren gemäss Art. 20ff FGV mit der Information über das Verfahren gemäss Art. 20a FGV zu dem Zeitpunkt, an dem basierend auf dem letzten verfügbaren Geschäftsbericht der FZAG in den regulierten Segmenten (Art. 19 Abs. 1 lit. a bis e FGV) seit dem 1. Juli 2016 das kumulierte Ergebnis (ökonomischer Mehrwert, EVA) zuzüglich des Ergebnisses des letzten Geschäftsjahres ergänzt um die Veränderung des Ergebnisses vom vorletzten zum letzten Jahr¹ erstmals ausgeglichen oder positiv ist, frühestens jedoch nach Vorliegen des Abschlusses für das Geschäftsjahr 2020 und spätestens am 1. April 2025.

¹ Damit werden die Erträge und Kosten des ablaufenden Geschäftsjahres inklusive der Veränderung gegenüber Vorjahr im Sinne der Berücksichtigung der Kosten und Erträge während dem Gebührenfestlegungsverfahren bewusst doppelt gewertet.

2.2. Flugereignisbezogene Gebühren

2.2.1. Landegebühr

MTOM-Klasse²	
Klasse 1	14.80
Klasse 2	37.10
Klasse 3	96.50
Klasse 4	183.30
Klasse 5	309.00
Klasse 6	567.40
Klasse 7	1091.10
Klasse 8	1817.80
Klasse 9	3005.00

Tabelle 1 Landegebühr Pro Landung

Die Landegebühr wird pro Landung (auch für „touch and go“ Landungen und für „missed approaches“) erhoben.

Auf Landegebühren für Schulungsflüge im Bereich General Aviation wird eine Reduktion von 66 2/3% gewährt. Dieser Rabatt wird per 1. Januar 2023 auf einen Drittel (33 1/3%) reduziert und per 1. Januar 2024 aufgehoben.

2.2.2. Flugzeuglärmgebühr

Strahlflugzeuge

Die Lärmmessung als Grundlage zur Einteilung der Lärmklassen³ 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	400.00	40.00	10.00	0.00

Tabelle 2 Tageslärmgebühren pro Landung

² Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen

³ Vgl. A.2: Übersicht über die Lärmklassen für Strahlflugzeuge

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 23:30:01-00:00:00 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 3 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start

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	400.00
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 4 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 5 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 6 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

Für Propellerflugzeuge mit einem MTOM von bis zu 8.7 t gilt eine folgende Klassierung und Tarifierung⁴:

Klasse	
Klasse A	7.00
Klasse B	4.00
Klasse C	2.00
Klasse D	0.00

Tabelle 7 Tageslärmgebühren, pro Landung und pro Tonne MTOM

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

Das MTOM wird auf die nächsthöhere Tonne gerundet. Es gilt das MTOM, das im AFM festgelegt ist.

Unabhängig vom MTOM gelten für Propellerflugzeuge in den Tagesrand- und Nachtstunden dieselben Zuschläge pro Start und pro Landung wie für Strahlflugzeuge gemäss Lärmklasse 5.

2.2.3. Emissionsgebühr

Strahlflugzeuge

Für Flugzeuge, die nach ICAO Annex 16, Vol. II reguliert sind, und Flugzeuge, die nicht reguliert sind, zu denen jedoch Emissionsdaten beim BAZL vorliegen, wird die Emissionsgebühr pro Landung aufgrund der

⁴ Vgl. A.3: Übersicht über die Lärmklassen für Propellerflugzeuge.

Richtlinie 33-05-27 des BAZL betreffend „Aircraft Engine Emission Charges in Switzerland“ vom 1. Juni 2009 ermittelt und erhoben. Hierbei kommt die folgende Formel zur Anwendung:

Emissionsgebühr = EmissionValueAircraft * Emissionstarif

wobei

Emissionstarif	2.50
-----------------------	------

$$EmissionValue_{(aircraft)} = a * \# engines * \sum_{LTO\text{-}modes} \left(\frac{60 * time * fuelflow * NOx_{Emissionfactor}}{1000} \right)$$

wobei

a = 1, sofern der zertifizierte LTO Hydrocarbonsausstoss pro Axial Schub (HCC Dp/Foo) kleiner oder gleich dem jeweils gültigen ICAO-Standard ist oder für nicht regulierte Triebwerke.

a > 1, sofern der zertifizierte LTO Hydrocarbonsausstoss pro Axial Schub (HCC Dp/Foo) grösser als der jeweils gültige ICAO-Standard für nicht regulierte Triebwerke ist. a = HC Dp/Foo/19.6, mit einem Maximalwert von a = 4.0

Es gelten die folgenden Zertifizierungswerte der ICAO bzw. der BAZL engine emission database für den LTO Hydrocarbonsausstoss:

Modus	Zeit
Abflug	0.7 Min
Steigflug	2.2 Min
Anflug	4.0 Min
Taxi	26.0 Min

Tabelle 8 Zertifizierungswerte für LTO Hydrocarbonsausstoss

fuelflow = Treibstoffdurchsatz pro Modus in kg/Sekunde

NOx_{Emissionsfaktor}: Gemessener NOx-Ausstoss-Faktor pro Modus in g/kg Treibstoff

Andere Flugzeuge

Propellerflugzeuge und Helikopter sowie alle Flugzeuge, für deren Triebwerke keine Daten beim Bundesamt für Zivilluftfahrt vorliegen, unterliegen ebenfalls der Emissionsgebühr gemäss der folgenden Tabelle:

# Triebwerke	1	2	3	4
Kolbenmotoren: Turbodiesel, ultraleicht und ecolight	0.1	0.2	-	-
Kolbenmotoren konventionell ≤ 200 PS	0.2	0.4	0.6	0.8
Kolbenmotoren konventionell > 200, ≤ 400 PS	0.4	0.8	1.2	1.6
Kolbenmotoren konventionell > 400 PS	0.5	1.0	1.5	2.0
Helikopter < 1000 WPS	0.2	0.4	-	-
Helikopter > 1000 WPS	0.7	1.4	2.1	2.8
Jets < 16 kN	0.5	1.0	1.5	-
Jets >16, < 26.7 kN	1.0	2.0	3.0	-
Turboprops	0.8	1.6	2.4	3.2

Tabelle 9 Emissionsgebühren für Propellerflugzeuge, Helikopter und Weitere

2.2.4. Flugzeugabstellgebühr

Linie/Charter (L/C)

Flugzeugabstellgebühren im Bereich L/C werden, abgestuft anhand der MTOM-Klassierung zur Erhebung der Landegebühr pro Minute und eingeteilt in Hochtarife und Niedertarife erhoben. Die Flugzeugabstellgebühren werden nach actual time of arrival (ATA) und actual time of departure (ATD) berechnet.

- Für die MTOM-Klassen 1 – 6 sind die ersten 30 Minuten gebührenfrei, ab der 31. Minute bis und mit der 180. Minute gilt der Hochtarif, anschliessend der Niedertarif.
- Für die MTOM-Klassen 7 und 8 sind die ersten 60 Minuten gebührenfrei, ab der 61. Minute bis und mit der 240. Minute gilt der Hochtarif, anschliessend der Niedertarif.
- Für die MTOM-Klasse 9 sind die ersten 90 Minuten gebührenfrei, ab der 91. Minute bis und mit der 300. Minute gilt der Hochtarif, anschliessend der Niedertarif.

In der Zeit von 23:00:01 bis 06:00:00 Uhr LT wird keine Flugzeugabstellgebühr erhoben. Während dieser Zeit wird die Zählung der Parkzeit ausgesetzt. Falls ein Parkvorgang im Hochtarif durch die gebührenfreie Parkzeit unterbrochen wird, läuft der Hochtarif nach Ablauf der gebührenfreien Parkzeit weiter. Wird der Parkvorgang im Niedertarif unterbrochen, gilt nach Ablauf der gebührenfreien Parkzeit der Niedertarif weiter. Wird ein Parkvorgang während der ersten, gebührenfreien, Zeit unterbrochen, gilt anschliessend die gebührenfreie Zeit weiter.

Wird die Parkzeit durch Versteller auf einen nicht gebührenpflichtigen Standplatz unterbrochen, beginnt die Parkzeit neu, sobald das Flugzeug wieder auf einen gebührenpflichtigen Standplatz verstellt wird.

MTOM-Klasse5	Hochtarif	Niedertarif
Kl. 1 – 3	29.00	7.00
Kl. 4	48.30	11.60
Kl. 5	87.00	20.80
Kl. 6	145.00	34.70
Kl. 7	241.70	57.80
Kl. 8	338.30	80.90
Kl. 9	435.00	104.00

Tabelle 10 Parkgebühr (pro Stunde) im Bereich L/C

Flugzeugabstellgebühren im Bereich GA/BA (bis 31. Dezember 2023):

Unabhängig von der Einteilung in Klasse 1 bis 9 werden die Flugzeugabstellgebühren für Flüge im Bereich GA/BA ab der 6. Stunde wie folgt erhoben:

MTOM	
> 0t und ≤ 1t	0.40
> 1t und ≤ 2t	0.80
> 2t und ≤ 3t	1.10
> 3t und ≤ 4t	1.50
> 4t und ≤ 5t	2.10
> 5t und ≤ 10t	4.10
> 10t und ≤ 15t	5.50
> 15t und ≤ 25t	7.70
> 25t und ≤ 50t	15.40
> 50t und ≤ 100t	30.90
> 100t und ≤ 200t	61.70
> 200t und ≤ 400t	123.50
> 400t	247.10

Tabelle 11 Flugzeugabstellgebühr (pro Stunde) für Flüge im Bereich GA/BA

In der Zeit von 23:00:01 bis 06:00:00 Uhr LT wird keine Flugzeugabstellgebühr erhoben. Während dieser Zeit wird die Zählung der Parkzeit ausgesetzt.

⁵ Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen.

Wird die Parkzeit durch Versteller auf einen nicht gebührenpflichtigen Standplatz unterbrochen, beginnt die Parkzeit neu, sobald das Flugzeug wieder auf einen gebührenpflichtigen Standplatz verstellt wird.

Der Tarif Flugzeugabstellgebühren GA/BA wird zwei Tage (Beginn um 06:00:01 LT) vor bis und mit zwei Tage nach der Durchführung des World Economic Forum (Ende um 23:00:00 LT) um 200% erhöht.

Ab dem 1. Januar 2024 werden die Flugzeugabstellgebühren im Bereich GA/BA gleich verrechnet, wie im Bereich L/C. Im Bereich GA/BA gilt ab dem 1. Januar 2024, unabhängig von der MTOM-Klasse, eine gebührenfreie Zeit von 120 Minuten.

2.3. Passagierbezogene Gebühren

2.3.1. Generell

Die passagierbezogenen Gebühren werden pro abfliegenden Passagier erhoben.

Von den nachfolgend beschriebenen passagierbezogenen Gebühren ausgenommen sind:

- Kinder unter zwei Jahren,
- Crew Mitglieder in operativer Funktion während dem betreffenden Flug (inkl. emergency flights), einschliesslich operationellen Flügen, Trainings-, Mess- oder Testflügen
- Crew Mitglieder auf dem Transport zum Einsatz, sofern diese nicht im Besitz eines Flugtickets sind (dead head crew) und
- Transitpassagiere

2.3.2. Passagiergebühr

Gebühr pro abfliegenden Passagier	
Lokalpassagier	21.00
Transferpassagier	8.00
GA/BA-Passagier	4.30

Tabelle 12 Passagiergebühr pro abfliegenden Passagier

Rabatt auf Passagiergebühren

Die FZAG gewährt Fluggesellschaften (L/C) auf der Passagiergebühr gemessen an der Anzahl ab dem Flughafen Zürich abfliegender Passagiere (Total der Lokal- und Transferpassagiere) pro Kalenderjahr einen Rabatt zwischen 1% und 10%. Massgebend ist die Anzahl abfliegender (verrechneter) Passagiere der jeweiligen Fluggesellschaft im entsprechenden Kalenderjahr.

Der Rabatt beträgt $10\% * \frac{\text{abfliegende Passagiere pro Jahr}}{1'000'000}$

Fluggesellschaften mit einem Passagiervolumen unter 100'000 abfliegenden Passagieren und Fluggesellschaften, welche eine oder mehrere Gebührenrechnungen im betreffenden Kalenderjahr nicht fristgerecht bezahlt haben, sind nicht rabattberechtigt. Ab 1'000'000 abfliegender Passagiere beträgt der Rabatt 10%. Der Rabatt wird der Fluggesellschaft spätestens drei Monate nach Ende des betreffenden Kalenderjahres vergütet.

2.3.3. Passagiersicherheitsgebühr

Gebühr pro abfliegenden Passagier	
Lokalpassagier	13.00
Transferpassagier	7.00
GA/BA-Passagier	13.00

Tabelle 13 Sicherheitsgebühr pro abfliegenden Passagier

2.3.4. PRM-Gebühr

Gewerblicher Passagier	1.00
Nicht gewerblicher Passagier	0.00

Tabelle 14 PRM-Gebühr pro abfliegenden Passagier

2.4. Frachtbezogene bzw. postbezogene Gebühr

Die frachtbezogene Gebühr ist vom Halter des Flugzeuges und vom Spediteur solidarisch geschuldet. Als Spediteur gilt jeder Empfänger gemäss Transportauftrag und für Luftpost Die Schweizerische Post AG bzw. die gemäss WPV bezeichnete Postorganisation eines Mitgliedstaates.

Transferfrachtgebühren werden dem ankommenden Luftfrachtführer (Carrier) in Rechnung gestellt.

Die frachtbezogene Gebühr betrifft Fracht, welche mit dem Flugzeug transportiert wird, sowie Fracht, welche mit Road Feeder Service (RFS) transportiert wird.

Die Frachtgebühr wird pro ausgeladenes kg (brutto) Fracht erhoben.

Luftpost gilt im Rahmen dieser Ziffer als Fracht, wird aber basierend auf dem Exportvolumen verrechnet.

Gebühr pro ausgeladenes kg Fracht/Post	
Import (bzw. Export für Luftpost)	0.06
Transfer-in (bzw. Transfer-out für Luftpost)	0.02

Tabelle 15 Frachtgebühr

3. Nutzungsentgelte

3.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Nutzungsentgelten

3.1.1. Gültigkeit

Für die Bereitstellung und den Betrieb zentraler Infrastruktureinrichtungen erhebt FZAG die im Folgenden aufgeführten Nutzungsentgelte. Sie treten, sofern nichts anderes geregelt ist, am 1. Sept. 2016 in Kraft.

3.1.2. Schuldner

Sofern nicht anders geregelt, richtet sich die Schuldnerdefinition nach Ziffer 2.1.1.

3.1.3. Tarife

Die Tarife der Nutzungsentgelte sind in CHF und exklusive MwSt ausgewiesen.

3.1.4. Rechnungsstellung und Zahlung

Die Rechnungsstellung erfolgt in CHF.

Nutzungsentgelte werden mit Inanspruchnahme der betreffenden Infrastruktur und Dienste durch den Schuldner fällig und sind, sofern nichts anderes geregelt ist, innerhalb von 10 Tagen nach Rechnungsstellung zahlbar.

Die FZAG hat das Recht,

- vom Schuldner Sicherheiten wie Bankgarantien einer Bank mit Sitz in der Schweiz (direkte oder indirekte Ausstellung), Barhinterlegungen oder Vorauszahlungen und
- bei Verzug Verzugszinsen in Höhe von 5% zu verlangen.

Handelt es sich beim Schuldner um eine Fluggesellschaft oder einen Luftfahrzeugbetreiber, gilt bezüglich Rechnungsstellung und Zahlung Ziffer 2.1.4.

3.1.5. Haftung

Der Nutzer zentraler Infrastruktureinrichtungen haftet gegenüber der FZAG für jedes Verschulden bei Schäden, die er, seine Arbeitnehmer oder Hilfspersonen gegenüber FZAG verursachen. Vorbehalten bleiben

besondere Bestimmungen im jeweiligen Benutzungsreglement, insbesondere darin definierte Sorgfaltspflichten des Nutzers.

Wird die FZAG aus Umständen oder Ereignissen haftbar gemacht, für die der Nutzer einzustehen hat, ist der Nutzer verpflichtet, die FZAG schadlos zu halten.

Handelt es sich bei der zentralen Infrastruktureinrichtung um ein Werk im Sinne von Art. 58 OR, gilt für die Haftpflicht gegenüber Dritten im Verhältnis zwischen dem Nutzer und der FZAG folgendes:

- Die FZAG trägt die Werkeigentümerhaftung nach Art. 58 OR.
- Jede andere Haftung gegenüber Dritten trägt der Nutzer, soweit er deren Ursache zu verantworten hat.
- Der Nutzer übernimmt auch die Haftung der FZAG aus Werkeigentum, soweit ein Schaden zurückzuführen ist auf
 - einen durch den Geschäftsbetrieb des Nutzers verursachten Mangel,
 - einen Mangel, der infolge unterlassener Meldung durch den Nutzer an die FZAG nicht rechtzeitig behoben werden konnte
 - das Unterlassen von gebotenen Sofortmassnahmen des Nutzers zur Vermeidung oder Verminderung von Schäden während der Zeit bis zur Behebung des Mangels durch die FZAG;
 - eine andere vom Nutzer zu vertretende Ursache.

3.2. Nutzungsentgelt De-Icing

3.2.1. Deicing pro Landung

MTOM-Klasse⁶	
Klasse 1 - 2	0.00
Klasse 3	5.80
Klasse 4	11.64
Klasse 5	22.10
Klasse 6	43.60
Klasse 7	87.20
Klasse 8	174.40
Klasse 9	290.65

Tabelle 16: Tarife De-Icing Entgelt pro Landung

⁶ Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen.

3.2.2. Deicingdurchsatz

Schuldner des Nutzungsentgelts Deicingdurchsatz ist der jeweilige Applikator.

Entgelt pro durchgesetzten Liter	1.15
---	------

Tabelle 17 Tarif Deicing Durchsatz pro Liter Fluid

Das Nutzungsentgelt Deicingdurchsatz ist zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsstellung.

3.3. Nutzungsentgelt Flugzeugenergie- und Klimaversorgung

Das Nutzungsentgelt Flugzeugenergie- und Klimaversorgung wird für Flugereignisse im Bereich L/C erhoben.

3.3.1. Energieversorgung

Die Energieversorgung wird verrechnet mittels Grundtarif sowie einem Zeitabhängigen Stundentarif, welche nach einer Gebührenfreien Zeit erhoben wird. Die Abrechnung erfolgt minutengenau ab Einschalten der Anlage.

MTOM-Klasse⁷	Grundtarif	Stundentarif	Gebührenfreie Zeit (Minuten)
Klasse 1 - 3	3.75	3.75	120
Klasse 4	5.65	6.00	120
Klasse 5	11.25	11.25	120
Klasse 6	18.75	18.75	120
Klasse 7	31.90	32.25	180
Klasse 8	43.15	43.50	240
Klasse 9	59.25	56.25	240

Tabelle 18 Tarife Flugzeugenergieversorgungsanlage

In der Zeit von 00:00:01 bis 05:00:00 Uhr LT wird kein Nutzungsentgelt Flugzeugenergieversorgung erhoben. Während dieser Zeit wird die Zählung der Bezugszeit ausgesetzt. Grund- und Stundentarif laufen nach der Aussetzung weiter.

⁷ Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen.

3.3.2. Klimaversorgung

Die Abrechnung erfolgt minutengenau ab Einschalten der Anlage.

MTOM-Klasse⁸	Stundentarif
Klasse 1 – 3	7.50
Klasse 4	11.25
Klasse 5	22.50
Klasse 6	37.50
Klasse 7	63.75
Klasse 8	86.25
Klasse 9	112.50

Tabelle 19 Tarif Klimaversorgung

In der Zeit von 00:00:01 bis 05:00:00 Uhr LT wird kein Nutzungsentgelt Flugzeugklimaversorgung erhoben. Während dieser Zeit wird die Zählung der Bezugszeit ausgesetzt. Das Entgelt läuft nach der Aussetzung weiter.

3.4. Nutzungsentgelt Gepäcksystem

Das Nutzungsentgelt Gepäcksystem wird nur für Flugereignisse im Bereich L/C erhoben.

MTOM-Klasse⁹	
Klasse 1 - 3	70.00
Klasse 4	105.00
Klasse 5	211.00
Klasse 6	351.00
Klasse 7	597.00
Klasse 8	807.00
Klasse 9	1053.00

Tabelle 20 Tarif Nutzungsentgelt GSA pro Landung

⁸ Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen.

⁹ Vgl. A.1: Übersicht über die MTOM-Klassen.

3.5. Nutzungsentgelt Check-in

Abfertigungsschalter

Schuldner des Nutzungsentgelts Abfertigungsschalter ist das Bodenabfertigungsunternehmen, welchem der betreffende Schalter zugeteilt worden ist.¹⁰

Check-in-Schalter Wechselnutzung (pro Schalter und Minute)	0.15
Check-in-Schalter Dauernutzung (pro Schalter und Tag)	90.00
Supervisor-Schalter, Supervisor-Support-Schalter Wechselnutzung (pro Minute)	0.05
Supervisor-Support-Schalter Dauernutzung (pro Tag)	22.50

Tabelle 21 Tarife Check-in Schalter

Self Service Bag Drop (SSBD)

Schuldner für das Nutzungsentgelt SSBD ist die Airline, gemäss Ziffer 2.1.1, beziehungsweise die Airline, welche SSBD-Automaten dedicated belegt.

Common Use SSBD (pro abgefertigtes Gepäckstück)	0.50
Dedicated SSBD (pro Monat und Schalter)	6'700.00

Tabelle 22 Tarife SSBD

Das Nutzungsentgelt SSBD wird erstmals drei Monate nach Anschluss des DCS der entsprechenden Airline an die SSBD bzw. drei Monate nach Inbetriebnahmen der SSBD-Automaten erhoben.

3.6. Nutzungsentgelt Handlingabstellflächen

Schuldner des Nutzungsentgelts Handlingabstellflächen ist das Bodenabfertigungsunternehmen, welchem die betreffende Fläche zugeteilt worden ist.¹¹

Entgelt pro m² pro Monat	3.30
--	------

Tabelle 23 Tarif Handlingabstellflächen

Das Nutzungsentgelt Handlingabstellflächen ist zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsstellung.

¹⁰ Die Schaltervergabe und –nutzung richtet sich nach dem Benutzungsreglement Abfertigungsschalter.

¹¹ Die Flächennutzung und –zuteilung richtet sich nach dem Benutzungsreglement Handlingabstellflächen.

3.7. Nutzungsentgelt Triebwerkstandläufe

Schuldner des Entgelts Triebwerkstandläufe ist der jeweilige Nutzer der Vorrichtungen für Triebwerkstandläufe.¹²

Entgelt pro erste 45 Minuten	235.00
Entgelt pro weitere 15 Minuten	80.00

Tabelle 24 Tarife Triebwerkstandläufe

3.8. Nutzungsentgelt Flugzeugtoilettenentleerungsstation

Schuldner des Nutzungsentgelts Flugzeugtoilettenentleerungsstation ist das Bodenabfertigungsunternehmen, welches die Anlage benutzt.

Entgelt pro m³	58.45
----------------------------------	-------

Tabelle 25 Tarif Flugzeugtoilettenentsorgungsanlage

Das Nutzungsentgelt Flugzeugtoilettenentleerungsstation ist zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsstellung.

3.9. Nutzungsentgelt Airport Operational Systems (AOS)¹³

Schuldner des Nutzungsentgelt AOS ist das Bodenabfertigungsunternehmen, welches den betreffenden Flug publiziert.

¹² Die Nutzung der Schallschutzhalle für Triebwerkstandläufe erfolgt gemäss dem Benutzungsreglement Schallschutzhalle.

¹³ Die Benutzung von AOS richtet sich nach dem AOS-AODB Benutzungsreglement; weitere Zusatzleistungen zu AOS können gemäss dem ICT-Servicekatalog der FZAG bezogen werden.

Anzahl Flugbewegungen pro Fluggesellschaft und Monat	Entgelt pro Masterflight	Entgelt pro Slaveflight
0 - 1'500	7.50	2.50
1'501 - 3'000	6.75	2.25
3'001 - 4'500	6.00	2.00
4'501 - 6'000	5.25	1.75
6'001 - 7'500	4.50	1.50
7'501 - 9'000	3.75	1.25
9'001 - 10'500	3.38	1.13
> 10'501	3.00	1.00

Tabelle 26 Tarife AOS

Das Nutzungsentgelt AOS ist zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsstellung.

4. Zugangsentgelte

4.1. Allgemeine Bestimmungen zu den Zugangsentgelten

4.1.1. Schuldner

Schuldner der Zugangsentgelte ist die juristische oder natürliche Person, die die jeweiligen Zugänge beantragt.

4.1.2. Tarife

Die Tarife der Zugangsentgelte sind in CHF und inklusive MwSt ausgewiesen.

4.1.3. Rechnungsstellung und Zahlung

Die Rechnungsstellung erfolgt in CHF.

Die Zugangsentgelte werden fällig mit Bestellung des betreffenden Ausweises¹⁴. Es besteht kein Anspruch auf Rückerstattung der Zugangsentgelte. Dies gilt auch, wenn ein bestellter Ausweis nicht ausgestellt oder bezogen wird.

Die FZAG kann für juristische und natürliche Personen, welche regelmässig am Flughafen Zürich tätig sind, eine spätere Zahlung auf Rechnung erlauben. Eine solche Rechnung ist zahlbar innerhalb von 30 Tagen nach Rechnungsstellung.

Die FZAG hat das Recht, Verzugszinsen in Höhe von 5% zu verlangen.

Weiterhin hat die FZAG das Recht, die entsprechenden Ausweise / Zutrittsberechtigungen zu entziehen und dem Schuldner die daraus entstehenden Kosten aufzuerlegen, sofern ein Schuldner mit der Zahlung im Verzug ist.

4.2. Die einzelnen Zugangsentgelte

Es werden folgende Entgelte erhoben:

- Entgelt Flughafenausweis wird für alle Flughafenausweise, inclusive Winterdienstausweise, erhoben.
- Entgelt Führungsberechtigung wird für alle ein- und mehrtägigen Führungsberechtigungen, mit und ohne Besucherausweis, erhoben.
- Entgelt Fahrberechtigung wird für alle Fahrberechtigungen auf der Luftseite des Flughafens erhoben.
- Entgelt Fahrzeugzulassung wird für alle Fahrzeugzulassungen auf der Luftseite des Flughafens erhoben.

Die Tarife sind wie folgt:

Entgelt pro Flughafenausweis	70.00
Entgelt Führungsberechtigung	40.00
Entgelt Fahrberechtigung	50.00
Entgelt Fahrzeugzulassung	40.00

Tabelle 27 Tarife Zugangsentgelte

¹⁴ Anwendbar mit der Inbetriebnahme des Kundenportals

5. Weitere, nicht nach FGV regulierte Entgelte

5.1. Anfluggebühren

Die FZAG ist von der Skyguide Ltd. beauftragt das Inkasso der Anfluggebühren durchzuführen.

Die Anfluggebühren sind im AIP Switzerland, GEN 4.2, Art. 1 publiziert. Die Ziffern 1.4 bis 2.1.5 gelten analog.

Insbesondere sind Airlines verpflichtet die, Dokumentationen gemäss Ziffer 2.1.5 einzureichen.

Werden die notwendigen Daten bei der FZAG nicht eingehen, erfolgt keine Mahnung an die Fluggesellschaft oder den Flugzeugbetreiber und es wird das jeweils höchste bekannte MTOM für den jeweiligen Flugzeugtyp angewandt.

Sollten bei der FZAG falsche Dokumentationen eingehen, erfolgt eine Mahnung and die jeweilige Fluggesellschaft oder den Flugzeugbetreiber die Unterlagen zu korrigieren. Bis korrekte Dokumentationen eingereicht werden wird das jeweils höchste bekannte MTOM für den jeweiligen Flugzeugtyp angewandt.

Wenn eine Fluggesellschaft oder ein Flugzeugbetreiber die Dokumentation verspätet einreicht, wird bis zur Einreichung der entsprechenden Dokumentation das jeweils höchste bekannte MTOM für den jeweiligen Flugzeugtyp angewandt.

Fluggesellschaften oder ein Flugzeugbetreiber haben die FZAG über unterjährige Änderungen zu informieren und entsprechende Dokumentation einzureichen. Sofern solche Änderungen zumindest fünf Arbeitstage vor dem Ende eines Monats eingehen, werden sie zu Beginn des nächsten Monats angewandt; andernfalls zu Beginn des Folgemonats.

MTOM's werden nicht rückwirkend angepasst und es werden keine Gutschriften ausgestellt für Abrechnungsperioden, in denen die FZAG keine korrekte und vollständige Dokumentation erhalten halt.

5.2. Entgelte für Slotkoordination

Die FZAG ist von der Slot Coordination Switzerland beauftragt das Inkasso der Entgelte für Slotkoordination durchzuführen. Die Gebühr beträgt CHF 1.90 pro Start und pro Landung.

Die Entgelte für die Slotkoordination werden im AIP Switzerland, GEN 4.1, publiziert. Die Ziffern 1.4 bis 2.1.5 gelten analog.

6. Anhang

A.1. Übersicht über die MTOM-Klassen

Neue Flugzeuge, die am Flughafen Zürich landen und nicht in der MTOM-Klassierung berücksichtigt sind, werden auf Basis des MTOM, das im Aircraft Flight Manual angegeben ist, eingruppiert, bis sich ein belastbarer Durchschnitt zur definitiven Zuteilung bilden lässt.

Die MTOM-Klasse 1 wird ab dem 1. 1. 2024 aufgehoben und mit der MTOM-Klasse 2 zusammengefasst.

Die MTOM-Klasse 2 wird ab dem 1. 1. 2025 aufgehoben und mit der MTOM-Klasse 3 zusammengefasst.

Gewicht	MTOM-Klasse
> 0 t und ≤ 2 t	1
> 2 t und ≤ 5 t	2
> 5 t und ≤ 15 t	3
> 15 t und ≤ 25 t	4
> 25 t und ≤ 50 t	5
> 50 t und ≤ 100 t	6
> 100 t und ≤ 200 t	7
> 200 t und ≤ 400 t	8
> 400 t	9

Tabelle 28 Einordnung MTOM in MTOM-Klassen

MTOM-Klassen

1			2		3		4		5	6		7	8	9
A210	E400	R22	A109	C511	A139	E55P	AT43	F900	AN72	A221	MD88	A306	A124	A388
AA50	EC20	R44	A110	C512	AS32	FA10	AT45	F901	AN74	A223	MD90	A30B	A332	
AC11	F260	R90R	A119	C525	ASTR	FA20	AT72	F902	B461	A318	YK42	A310	A333	
AR15	G120	RF6	AC90	E50P	B190	G100	AT73	F903	B462	A319		B752	A339	
B06	G115	S05R	AC95	EA50	B350	G150	C750	FA50	B463	A320		B757	A342	
BE35	G2CA	S208	AEST	EC30	BE20	H25B	C751	FA51	CONI	A321		B762	A343	
BE36	GLAS	SC01	AS50	EC35	BE21	H25C	CL30	FA52	CRJ7	AN12		B763	A345	
BE77	H269	SF25	AS51	EC45	BE30	LJ31	CL31	GALX	CRJ9	B712		DC86	A346	
C10T	H270	SIRA	AS52	EC55	BE31	LJ32	CL32	HA4T	CRJX	B721		IL62	B742	
C150	H500	SR20	AS55	EXPL	BE40	LJ35	CL60	J328	DC6	B722		IL76	B743	
C152	L5	SR22	AS65	MU2	C25A	LJ40	CL61	SB20	DC93	B731		T154	B744	
C172	LAMA	TOBA	B105	P46T	C25B	LJ45	CL62	SB21	DH8D	B732		T204	B74S	
C177	LNC4	TRIN	B407	PA23	C25C	LJ55	CL63		E170	B733			B764	
C180	M20P	XA42	B430	PAY1	C501	LJ60	CL64		E175	B734			B772	
C182	M20T		BE9L	PAY2	C526	MU30	CRJ1		E190	B735			B773	
C210	MD60		BE9T	PAY3	C527	P180	CRJ2		F100	B736			B77L	
C72R	P06T		BE55	PC12	C528	P181	CRJ3		F70	B737			B77W	
C77R	P210		BE58	PC6T	C550	PAY4	CRJ4		FA7X	B738			B788	
COL4	P28A		BE60	PC7	C551	PC24	D329		GA5C	B739			B789	
D11	P28B		C208	S76	C552	PRM1	DH8C		GL5T	C130			DC10	
DA20	P28R		C209	TBM7	C560	SBR1	E135		GLEX	C30J			IL96	
DA40	P28T		C303	TBM8	C56X	SF34	E136		GLF3	CS10			MD11	
DA42	PA11		C310	TEX2	C650	SW6	E137		GLF4	CS30				
DIMO	PA18		C340		C651	SW2	E138		GLF5	E195				
DR10	PA32		C402		C680	SW3	E145		RJ1H	E295				
DR40	PA34		C414		D228	SW4	E146		RJ70	MD81				
DV20	PA38		C421		D229	SW5	F2TH		RJ85	MD82				
	PA46		C441		D328		F50		SU95	MD83				
			C510						YK40	MD87				

Tabelle 29 MTOM Klassen

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 30 Herleitung der Lärmklassen

Lärmklasseneinteilung

Lärmklasse I	
<ul style="list-style-type: none"> • 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 • McDonnell Douglas MD11 	<ul style="list-style-type: none"> • McDonnell Douglas MD80/ -81/ -82/ -83 • Fokker F28 -1000/ -2000/ -3000/ -4000/ -5000/ -6000 • Iljuschin IL62/ -62M • Iljuschin IL76 M/ T/ TD • Iljuschin IL86 • Tupolew TU134 A • Tupolew TU154/ A/ B/ B1/ B2 • Gulfstream GLF I/ II • Hawker Siddeley HS 125 Serie -400/ -600
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 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 • Iljuschin IL96 M Serie -300 • Tupolew TU154 M • Yakovlev Yak 40/ -42 • Falcon FA50

Lärmklasse III	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A321 • Boeing B737 Serie -300/ -400/ -800/ -900 • Boeing B757 Serie -200/ -300 • Boeing B777 Serie -200 • Cessna C650 Citation III, VI, VII 	<ul style="list-style-type: none"> • Falcon FA Serie -20/ -900/ 7X/ -200 • Mitsubishi MU-300 • Sabreliner SAB NA-265 Serie 65 / 70 / 80 • Westwind IAI-1124 / -1125 / AJ25 • Tupolew TU204 Serie -100/ -200
Lärmklasse IV	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A318 • Airbus A319 • Airbus A320 • Airbus A20N / A21N (GTF) • Airbus A350 Serie -900/ -1000 • Boeing B717 Serie -200 • Boeing B737 Serie -500/ -600/ -700 • Boeing B787 Serie -8/ -9 • Bombardier BD700 Global Express 6000/ -6500 (GLEX) 	<ul style="list-style-type: none"> • Bombardier BD700 Global 5000/ 5500 • Bombardier CL30 / CL35 • Canadair CRJ 700/ -900/ -1000 • Embraer ERJ 170/ -175/ -190/ -195 • McDonnell Douglas MD90 • Fokker F70/ F100 • Falcon FA Serie -10/ -2000 • Gulfstream G150/G200/ G IV/ G V/ G VI (G650/G280) • Learjet LR Serie -50
Lärmklasse V	
<ul style="list-style-type: none"> • Airbus A20N / A21N (LEAP) • BEA BA-146 Serie -100/ -200/ -300 • Beechcraft Premier 1 • Airbus A221 / A223 • Cessna C500, C510, C525, C550, C560, C680, C700, C750 • Canadair CL601/ CL604/ CL605/ CL650 • Dornier DO328 Serie -300 	<ul style="list-style-type: none"> • Embraer EMB 135/ -145ER • Embraer Phenom 100 / 300 • Hawker Siddeley HS125 Serie -700/ -800/ -900/ -1000 • Embraer E290 • Learjet LR Serie -30/ -45/ -60/ -70/ -75 • AVRO RJ -70/ -85/ -100 • Canadair RJ100/ RJ200/ ER/ LR

Tabelle 31 Lärmklassen

A.3. Übersicht über die Lärmklassen für Propellerflugzeuge

Die Propellerflugzeuge werden gemäss ihrem Lärmniveau (gemessenes Lärmniveau, korrigiert um den Leistungsfaktor des Flugzeuges bzw. des Flugzeugtyps) im Vergleich zum Limit gemäss ICAO-Annex 16 in Lärmklassen eingeteilt:

URL: <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/fachleute/luftfahrzeuge/laermabhaengige-landegebuehren.html>

A.4. Wesentliche Reglemente mit Bezug zu Flugbetriebsgebühren, Nutzungs- und Zugangsentgelten

Insbesondere folgende Reglemente sind in ihrer jeweils gültigen Fassung zu beachten:

- Allgemeine Geschäftsbedingungen ICT
- Benutzungsreglement Abfertigungsschalter
- AOS-AODB Benutzungsreglement
- Benutzungsreglement Handlingabstellflächen
- Betriebsreglement für den Flughafen Zürich
- Dritt- und Selbstabfertigungsberechtigung
- Frachtordnung
- ICT Service Level Agreement
- Terminal Regulation

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1 Landegebühr Pro Landung.....	8
Tabelle 2 Tageslärmgebühren pro Landung	8
Tabelle 3 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start.....	9
Tabelle 4 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung	9
Tabelle 5 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Start (Stand 31. Dezember 2014).....	10
Tabelle 6 Tagesrand- und Nachtzuschläge pro Landung (Stand 31. Dezember 2014)	11
Tabelle 7 Tageslärmgebühren, pro Landung und pro Tonne MTOM	11
Tabelle 8 Zertifizierungswerte für LTO Hydrocarbonausstoss	12
Tabelle 9 Emissionsgebühren für Propellerflugzeuge, Helikopter und Weitere.....	13
Tabelle 10 Parkgebühr (pro Stunde) im Bereich L/C	14
Tabelle 11 Flugzeugabstellgebühr (pro Stunde) für Flüge im Bereich GA/BA.....	14
Tabelle 12 Passagiergebühr pro abfliegenden Passagier	15
Tabelle 13 Sicherheitsgebühr pro abfliegenden Passagier.....	16
Tabelle 14 PRM-Gebühr pro abfliegenden Passagier	16
Tabelle 15 Frachtgebühr	16
Tabelle 16: Tarife De-Icing Entgelt pro Landung	18
Tabelle 17 Tarif Deicing Durchsatz pro Liter Fluid	19
Tabelle 18 Tarife Flugzeugenergieversorgungsanlage.....	19
Tabelle 19 Tarif Klimaversorgung	20
Tabelle 20 Tarif Nutzungsentgelt GSA pro Landung	20
Tabelle 21 Tarife Check-in Schalter	21
Tabelle 22 Tarife SSBD.....	21
Tabelle 23 Tarif Handlingabstellflächen	21
Tabelle 24 Tarife Triebwerkstandläufe	22
Tabelle 25 Tarif Flugzeugtoilettenentsorgungsanlage	22
Tabelle 26 Tarife AOS	23
Tabelle 27 Tarife Zugangsentgelte.....	24
Tabelle 28 Einordnung MTOM in MTOM-Klassen	26
Tabelle 29 MTOM Klassen.....	27
Tabelle 30 Herleitung der Lärmklassen.....	28
Tabelle 31 Lärmklassen	29

Versionenverzeichnis

Nr.	Datum	Neuerungen und Änderungen
1.0	Sep. 2016	Überarbeitung bezüglich neu einzuführender Gebühren per 1. September 2016
1.01	6. Okt. 2016	Anhang A.2: Ergänzung B737-800/-900 in Lärmklasse 4
1.02	07. Nov. 2016	Ergänzung Entgelt Slotkoordination
1.03	23. Mai 2017	Ergänzung A319 zu Lärmklasse 4 Ergänzung CS100 zu Lärmklasse 5
1.04	15. Jun. 2017	Entfernung Fussnote bezgl. Aussetzung der frachtbezogenen Gebühr auf Postsendungen
1.05	22. Mär. 2018	Neue LFZ in Lärmklassen
1.06	02. Okt. 2018	Neue LFZ in Lärmklassen
1.07	01. Jan. 2019	Neuer Tarif Carbura Beitrag
1.08	23. Mai 2019	Fälligkeit Zugangsentgelte
2.0	1. Aug. 2019	Anpassung Schuldnerdefinition Anpassung Lärmgebühren Ergänzung Entgelt Self Service Bag Drop Aktualisierung Slot Service Gebühr
2.01	11. Okt. 2019	Aktualisierung MTOW-Klassen
2.02	1. Jan. 2020	Anpassung Carbura-Beitrag, Aktualisierung MTOW-Klassen, Neue LFZ in Lärmklassen
2.03	1. Juli 2020	Aktualisierung Slot Service Gebühr
3.0	1. April 2021	Anpassung in Kapitel 1.2 und 2 gemäss Vereinbarung zu den Flugbetriebsgebühren vom 15. Juli 2020 Begriffliche Anpassung Ziffer 3.9
3.1	1. Juli 2021	Anpassung Nutzungsentgelte gemäss Publikation AIC vom 22. April 2021 Ergänzung der Flugzeugtypen A221 für CS10, A223 für CS30 und E295 Ergänzung/Anpassung der Einteilung der Flugzeuge in die Lärmklassen

Kontakt

Flughafen Zürich AG
Finance
Postfach 8058 Zürich-Flughafen