

# Verordnung über die Flughafengebühren

vom 25. April 2012

---

*Der Schweizerische Bundesrat,*

gestützt auf Artikel 39 des Luftfahrtgesetzes vom 21. Dezember 1948<sup>1</sup> (LFG), in Ausführung der Richtlinie 2009/12/EG<sup>2</sup>, der Richtlinie 96/67/EG<sup>3</sup> und der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006<sup>4</sup> in der für die Schweiz gemäss Anhang Ziffern 1 und 7 des Abkommens vom 21. Juni 1999<sup>5</sup> zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Europäischen Gemeinschaft über den Luftverkehr jeweils verbindlichen Fassung,

*verordnet:*

## 1. Kapitel: Allgemeine Bestimmungen

### Art. 1 Gegenstand und Geltungsbereich

<sup>1</sup> Diese Verordnung regelt die Festlegung und die Erhebung von Gebühren für die Benutzung der dem Flugbetrieb dienenden Flughafeneinrichtungen und für den Zugang zu diesen Einrichtungen (Flughafengebühren).

<sup>2</sup> Flughafengebühren sind:

- a. Flugbetriebsgebühren;
- b. Entgelte für den Zugang zu den Flughafenanlagen (Zugangsentgelte);
- c. Entgelte für die Benutzung der zentralen Infrastruktur (Nutzungsentgelte).

<sup>3</sup> Unter die Flugbetriebsgebühren fallen:

- a. die Gebühren im Segment Flugverkehr, insbesondere:
  1. Landegebühren,
  2. Passagiergebühren,
  3. Luftfahrzeug-Abstellgebühren,

SR 748.131.3

<sup>1</sup> SR 748.0

<sup>2</sup> Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über Flughafenentgelte

<sup>3</sup> Richtlinie 96/67/EG des Rates vom 15. Okt. 1996 über den Zugang zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf den Flughäfen der Gemeinschaft

<sup>4</sup> Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juli 2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität

<sup>5</sup> SR 0.748.127.192.68

4. Frachtgebühren,
  5. Gebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes;
- b. die Gebühren für Einrichtungen und Dienste für Passagierinnen und Passagiere mit einer Behinderung oder mit eingeschränkter Mobilität (Segment PBEM) nach der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006;
  - c. die Gebühren für Massnahmen im Bereich der Luftsicherheit (Segment Luftsicherheit).
- <sup>4</sup> Diese Verordnung gilt für die Flughäfen nach Artikel 36a Absatz 1 LFG.

## Art. 2 Begriffe

In dieser Verordnung bedeuten:

- a. *Flughafenhalter*: Inhaber der Betriebskonzession nach Artikel 36a LFG;
- b. *Flughafennutzer*: jede natürliche oder juristische Person, die für die Beförderung von Fluggästen, Post oder Fracht auf dem Luftweg zu oder von dem betreffenden Flughafen verantwortlich ist;
- c. *flugbetriebsrelevanter Bereich*: der Bereich des Flughafens, der die Segmente Flugverkehr, Luftsicherheit sowie PBEM umfasst; ebenfalls in den flugbetriebsrelevanten Bereich fallen Einrichtungen und Dienste, für die der Flughafenhalter Zugangs- oder Nutzungsentgelte erhebt;
- d. *zentrale Infrastruktur*: Einrichtungen und Dienste, die aufgrund ihrer Komplexität oder aus Kosten- oder Umweltschutzgründen nicht geteilt oder in mehrfacher Ausführung bereitgestellt werden können;
- e. *Luftseite*: derjenige Teil des Flughafens, der für die Öffentlichkeit nur mit spezieller Ermächtigung zugänglich ist;
- f. *Landseite*: derjenige Teil des Flughafens, der für die Öffentlichkeit ohne spezielle Ermächtigung zugänglich ist;
- g. *ökonomischer Mehrwert*: Gewinn, der erwirtschaftet wird nach Abzug einer angemessenen Kapitalverzinsung (Art. 17) vom Betriebsergebnis vor Zinsen und nach Abzug der Steuern oder steuerähnlicher Abgaben.

## Art. 3 Erhebung von Flughafengebühren

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter erhebt die Flughafengebühren.

<sup>2</sup> Er kann Dritte mit dem Inkasso der Gebühren beauftragen.

## Art. 4 Veröffentlichung der Flughafengebühren

Der Flughafenhalter veröffentlicht die Flughafengebühren im Luftfahrthandbuch (Aeronautical Information Publication, AIP) der Schweiz.<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Das AIP kann gegen Entgelt bezogen werden bei: Skyguide, Postfach 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch). Es kann gratis eingesehen werden beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.

**Art. 5**           Gebürensschuldnerin oder Gebürensschuldner

<sup>1</sup> Schuldnerin oder Schuldner der Flugbetriebsgebühren ist die Halterin oder der Halter des an- oder abfliegenden Luftfahrzeugs; bei Frachtgebühren haften die Halterin oder der Halter und der Spediteur solidarisch.

<sup>2</sup> Ist die Halterin oder der Halter nicht bekannt, so tritt an ihre oder seine Stelle die Eigentümerin oder der Eigentümer des Luftfahrzeugs.

<sup>3</sup> Schuldnerin oder Schuldner der Zugangsentgelte ist die juristische oder natürliche Person, die den Zugang zur Luftseite beansprucht. Personen, die nur vereinzelt Zugang beanspruchen, können vom Flughafenhalter von der Entrichtung des Zugangsentgeltes befreit werden.

<sup>4</sup> Schuldnerin oder Schuldner der Nutzungsentgelte ist die juristische oder natürliche Person, welche die zentralen Infrastruktureinrichtungen benutzt.

**Art. 6**           Aufsicht

Das Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) wendet im Rahmen seiner Aufsicht über die Flughafengebühren das Preisüberwachungsgesetz vom 20. Dezember 1985<sup>7</sup> sinngemäss an.

**Art. 7**           Entscheide des BAZL

<sup>1</sup> Das BAZL entscheidet über die Genehmigung von Flughafengebührenregelungen in Form von Verfügungen.

<sup>2</sup> Die Verfügungen werden im Bundesblatt veröffentlicht.

<sup>3</sup> Sie treten frühestens 60 Tage nach ihrer Veröffentlichung in Kraft.

**Art. 8**           Entscheidfristen des BAZL

Überschreitet das BAZL eine in dieser Verordnung vorgegebene Entscheidungsfrist, so können die Betroffenen verlangen, dass es die Überschreitung der Frist schriftlich begründet und mitteilt, bis wann der Entscheid voraussichtlich zu erwarten ist.

**Art. 9**           Auskunftspflicht

Der Flughafenhalter muss dem BAZL auf Anfrage Einblick in das betriebliche Rechnungswesen des Flughafens gewähren.

## **2. Kapitel: Flugbetriebsgebühren der Flughäfen Genf und Zürich**

### **1. Abschnitt: Allgemeine Bestimmungen**

#### **Art. 10**            Gebührenperioden

<sup>1</sup> Die Gebührenreglemente der Flughäfen Genf und Zürich müssen vorsehen, wann der Flughafenhalter das nächste Verfahren zur Anpassung der Flugbetriebsgebühren eröffnet.

<sup>2</sup> Dieser Termin darf höchstens vier Jahre nach dem Inkrafttreten des Gebührenreglements liegen.

#### **Art. 11**            Anpassung vor dem vorgesehenen Termin

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter kann ein Änderungsverfahren für die Flugbetriebsgebühren vor dem festgelegten Termin nur beginnen:

- a. bei aussergewöhnlichen Umständen, die Auswirkungen auf die Kosten des Flughafenbetriebs haben;
- b. bei Anpassungen des regulatorischen Umfeldes des Flughafens, die nicht voraussehbar waren und erhebliche Auswirkungen auf die Kosten haben.

<sup>2</sup> Das BAZL kann die Durchführung eines Änderungsverfahrens oder direkt die Änderung der Gebühren jederzeit anordnen, wenn diese den Vorgaben der Gesetzgebung nicht entsprechen.

#### **Art. 12**            Auslastungszuschläge

<sup>1</sup> Auf Flügen, die während Zeiten nachgewiesener Kapazitätsknappheit abgefertigt werden, können Zuschläge erhoben werden. Fluggesellschaften mit erheblichem Umsteigeverkehr dürfen dadurch im allgemeinen Marktumfeld nicht benachteiligt werden.

<sup>2</sup> Die Höhe des Zuschlags berechnet sich nach den Zusatzkosten für Dienste und Einrichtungen, die für die Befriedigung der Nachfrage während der Spitzenkapazitäten erforderlich sind.

#### **Art. 13**            Differenzierte Gebühren

Die Flugbetriebsgebühren können entsprechend dem Umfang und der Qualität der durch den Flughafenhalter angebotenen Einrichtungen und Dienste differenziert festgelegt werden, sofern deren Kosten sich deutlich unterscheiden. Dabei gilt:

- a. Die Kriterien nach Artikel 10 der Richtlinie 2009/12/EG müssen eingehalten werden.
- b. Es darf keine Querfinanzierung zwischen den einzelnen Einrichtungen und Diensten stattfinden.

**Art. 14** Vorfinanzierung

<sup>1</sup> Über die Flugbetriebsgebühren können prognostizierte Ausgaben im Umweltbereich und, wenn die erforderlichen behördlichen Genehmigungen vorliegen, Investitionen in Einrichtungen des flugbetriebsrelevanten Bereichs des Flughafens vorfinanziert werden.

<sup>2</sup> Die Vorfinanzierung ist zu befristen.

<sup>3</sup> Die Gebühreneinnahmen aus der Vorfinanzierung und deren Verzinsung sind in der Buchhaltung des Flughafenhalters einem gesonderten Konto zuzuweisen. Dieses darf nur für Ausgaben zugunsten des betreffenden Investitionsprojekts belastet werden.

<sup>4</sup> Im Anhang zu seiner Jahresrechnung gibt der Flughafenhalter Aufschluss über die Einnahmen und Ausgaben in Bezug auf seine gesonderten Konti.

**Art. 15** Teuerungsbedingte Kostensteigerungen

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter muss die teuerungsbedingten Kostensteigerungen, die er in die Berechnungsgrundlagen für die Flughafengebühren aufnimmt, nachweisen.

<sup>2</sup> Der Nachweis ist wenn möglich mittels Verträgen insbesondere mit Lieferanten und Angestellten zu erbringen. Andernfalls sind die Teuerungsprognosen der Schweizerischen Nationalbank massgeblich.

<sup>3</sup> Von den teuerungsbedingten Kostensteigerungen muss ein angemessener Anteil in Abzug gebracht werden, um Kosteneinsparungen aufgrund von Produktivitätssteigerungen auszugleichen.

**Art. 16** Abschreibungen

<sup>1</sup> Die Abschreibungen beruhen auf den historischen Anschaffungs- oder Herstellungswerten des Anlagevermögens.

<sup>2</sup> Sie berechnen sich aufgrund der sachgerechten Nutzungsdauer pro Anlagenkomponente.

**Art. 17** Angemessene Kapitalverzinsung

Die angemessene Verzinsung des auf dem Flughafen investierten Kapitals berechnet sich nach Anhang 1.

**Art. 18** Informations- und Konsultationspflichten

Die Informations- und Konsultationspflichten des Flughafenhalters und der Flughafenutzer richten sich nach den Artikeln 6 und 7 der Richtlinie 2009/12/EG.

**Art. 19** Rechnungslegung

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter weist in seiner Kostenrechnung die folgenden Segmente getrennt aus:

- a. Flugverkehr;
- b. Luftsicherheit;
- c. PBEM;
- d. Strassenfahrzeug-Parking;
- e. öffentlicher Landverkehr;
- f. nicht flugbetriebsrelevanter Bereich auf der Luftseite des Flughafens;
- g. nicht flugbetriebsrelevanter Bereich auf der Landseite des Flughafens.

<sup>2</sup> Für die Segmente nach Absatz 1 sind die folgenden Kosten getrennt auszuweisen:

- a. die Betriebskosten;
- b. die Abschreibungen;
- c. die Kosten aus Verrechnungen zwischen den Segmenten;
- d. die Zinsen und Steuern.

<sup>3</sup> Die in den Segmenten nach Absatz 1 generierten Erträge, einschliesslich der Erträge aus Transferzahlungen aus dem Strassenfahrzeug-Parking und dem nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens (Art. 34) sowie der Erträge aus intersegmentären Verrechnungen, sind transparent und einzeln auszuweisen.

<sup>4</sup> Wird das Verfahren für die Festlegung der Flughafengebühren gemäss Artikel 24 Absatz 2 getrennt für einzelne Benutzergruppen durchgeführt, so sind die Kosten und die Erträge nach den Absätzen 1–3 für diese Benutzergruppen gesondert auszuweisen. Diese Segmentierung ist in der Jahresrechnung nicht zu publizieren.

<sup>5</sup> Der Flughafenhalter führt im Anhang zu seiner Jahresrechnung die Ergebnisse der Segmente Flugverkehr, Luftsicherheit und PBEM jeweils getrennt auf. Die Richtigkeit ist durch ein staatlich beaufsichtigtes Revisionsunternehmen nach Artikel 7 des Revisionsaufsichtsgesetzes vom 16. Dezember 2005<sup>8</sup> zu bestätigen.

**2. Abschnitt: Verfahrensablauf****Art. 20**

<sup>1</sup> Für die Festlegung der Flugbetriebsgebühren auf den Flughäfen Genf und Zürich gelten die folgenden Verfahrensregeln:

- a. Der Flughafenhalter führt mit Flughafennutzern Verhandlungen über die Flugbetriebsgebühren; kommt eine Einigung zustande, so legt er die Gebühren basierend auf diesem Ergebnis fest (3. Abschnitt).

<sup>8</sup> SR 221.302

- b. Kommt keine Einigung zustande oder wird das Verhandlungsergebnis vom BAZL abgelehnt (Art. 26 Abs. 5), so kann der Flughafenhalter dem BAZL einen Gebührevorschlag zur Genehmigung unterbreiten; er berechnet die Gebühren:
  1. aufgrund einer umfassenden Kostenberechnung nach dem 4. Abschnitt, oder
  2. aufgrund einer Vergleichsstudie nach dem 5. Abschnitt; genehmigt das BAZL die Gebühren aufgrund der Vergleichsstudie nicht, so kann der Flughafenhalter einen Gebührevorschlag aufgrund einer umfassenden Kostenberechnung vorlegen.

<sup>2</sup> Der Flughafenhalter kann Verfahrensschritte wiederholen.

<sup>3</sup> Ist der Flughafenhalter aufgrund dieser Verordnung oder geltender Vereinbarungen verpflichtet, die Flughafengebühren anzupassen, so darf er das Verfahren nicht abbrechen. Er darf Verfahrensschritte nicht wiederholen, mit Ausnahme der umfassenden Kostenberechnung bei Ablehnung des Gebührevorschlags durch das BAZL.

### 3. Abschnitt: Einvernehmliche Festlegung der Gebühren

#### Art. 21 Grundsatz

Die aufgrund von Verhandlungen festgelegten Flugbetriebsgebühren (Art. 20 Abs. 1 Bst. a) müssen sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben halten; insbesondere dürfen sie keinen Ertrag abwerfen, der die im flugbetriebsrelevanten Bereich des Flughafens ausgewiesenen Kosten überschreitet (Art. 39 Abs. 5 LFG).

#### Art. 22 Verhandlungsteilnehmer

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter lädt folgende Flughafennutzer zu den Verhandlungen ein:

- a. die zwei in Bezug auf das Passagiervolumen am betreffenden Flughafen grössten, voneinander unabhängigen Fluggesellschaften;
- b. eine Interessenvertretung der in der Schweiz operierenden Linienfluggesellschaften;
- c. eine Interessenvertretung der in der Schweiz operierenden Geschäftsflughafengesellschaften;
- d. eine Interessenvertretung der Leichtaviatik und des Luftsports in der Schweiz;
- e. eine Interessenvertretung der Speditionsunternehmen in der Schweiz.

<sup>2</sup> Das BAZL nimmt am Verhandlungsverfahren als Beobachter teil.

**Art. 23** Vorverfahren

<sup>1</sup> Auf Aufforderung des Flughafenhalters übermitteln die an den Verhandlungen teilnehmenden Flughafennutzer folgende Angaben:

- a. Informationen zu den voraussichtlichen Entwicklungen in ihrem Flugbetrieb in den nächsten drei Jahren;
- b. voraussichtliche Zusammensetzung und beabsichtigter Einsatz der Flotte;
- c. geplante Ausweitung der Tätigkeit auf dem betreffenden Flughafen;
- d. Anforderungen an den Betrieb und die Infrastruktur des betreffenden Flughafens.

<sup>2</sup> Spätestens einen Monat vor dem vereinbarten Verhandlungsbeginn übermittelt der Flughafenhalter den an den Verhandlungen teilnehmenden Flughafennutzern einen Gebührenvorschlag und detaillierte Informationen zu den für die Berechnung des Vorschlages verwendeten rechnerischen und finanziellen Grundlagen.

**Art. 24** Organisation der Verhandlungen

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter organisiert die Verhandlungen.

<sup>2</sup> Er kann getrennte Verhandlungen führen mit den Fluggesellschaften nach Artikel 22 Absatz 1 Buchstaben a und b einerseits und mit einzelnen oder allen übrigen Nutzern andererseits.

<sup>3</sup> Für das Verfahren ist ein Zeitrahmen von mindestens drei Monaten vorzusehen.

**Art. 25** Abschluss der Vereinbarung oder Scheitern der Verhandlungen

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter schliesst mit den an den Verhandlungen teilnehmenden Flughafennutzern eine Vereinbarung ab. Werden die Verhandlungen zwischen einzelnen Benutzergruppen getrennt geführt, so sind mit den jeweiligen Benutzergruppen gesonderte Vereinbarungen abzuschliessen.

<sup>2</sup> Die von den Verhandlungsparteien abgeschlossenen Vereinbarungen enthalten Bestimmungen über:

- a. das Gebührensystem;
- b. die Gebührenhöhe;
- c. die Dauer der Gebührenperiode.

<sup>3</sup> Werden bis vier Monate nach dem Verhandlungsbeginn keine Vereinbarungen abgeschlossen, so sind die Verhandlungen gescheitert. Das BAZL kann diese Frist auf gemeinsamen Antrag aller Verhandlungsparteien einmalig um zwei Monate verlängern.



**Art. 26** Überprüfung, Anpassung und Genehmigung der Vereinbarungen

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter informiert die betroffenen Flughafennutzer oder deren Verbände sowie den Preisüberwacher über das Verhandlungsergebnis. Er stellt mindestens Informationen über das Gebührensystem, die Gebührenhöhe sowie über die wesentlichen Berechnungsgrundlagen zur Verfügung.

<sup>2</sup> Innerhalb von drei Wochen nach der Information können gegenüber dem Flughafenhalter Anträge zur Änderung des Verhandlungsergebnisses stellen:

- a. die betroffenen Flughafennutzer und ihre Verbände, die zu den Verhandlungen weder direkt zugelassen noch indirekt über einen Verband vertreten sind;
- b. die betroffenen Flughafennutzer und ihre Verbände, die zu den Verhandlungen indirekt über einen Verband zugelassen sind, das Verhandlungsergebnis jedoch abgelehnt haben;
- c. der Preisüberwacher.

<sup>3</sup> Die Verhandlungsparteien prüfen, ob sie die Vereinbarungen aufgrund der eingegangenen Anträge anpassen.

<sup>4</sup> Der Flughafenhalter informiert die betroffenen Flughafennutzer oder deren Verbände innerhalb eines Monats nach Ablauf der Antragsfrist über den Ausgang der Konsultation und über allfällige Anpassungen der Vereinbarungen. Ein Nutzer oder ein Verband nach Absatz 2 kann innerhalb von 30 Tagen nach der Information beim BAZL eine Überprüfung des Verhandlungsergebnisses beantragen, wenn seine Anträge nicht berücksichtigt wurden.

<sup>5</sup> Das BAZL genehmigt die Vereinbarungen, wenn die Kriterien nach dem 1. Abschnitt dieses Kapitels und nach Artikel 21 erfüllt sind. Es informiert innerhalb von 30 Tagen über seinen voraussichtlichen Entscheid. Es fällt den Entscheid innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrages.

**Art. 27** Erlass des Gebührenreglements

Der Flughafenhalter erlässt das Gebührenreglement gemäss den Vereinbarungen.

**4. Abschnitt:  
Genehmigung der Gebühren aufgrund einer umfassenden  
Kostenberechnung****Art. 28** Gebührenvorschlag

<sup>1</sup> Unterbreitet der Flughafenhalter dem BAZL einen Gebührenvorschlag aufgrund einer umfassenden Kostenberechnung (Art. 20 Abs. 1 Bst. b Ziff. 1), so muss er die detaillierten Berechnungsgrundlagen beilegen.

<sup>2</sup> Er muss dem BAZL weitere Unterlagen einreichen, soweit diese für die Beurteilung der Gebührenhöhe erforderlich sind.

**Art. 29** Berechnungsregeln

<sup>1</sup> Die Berechnung der Gebühren erfolgt getrennt für die Segmente Flugverkehr, Luftsicherheit und PBEM.

<sup>2</sup> Grundlage für die Berechnung der Flugbetriebsgebühren bilden die folgenden Kosten:

- a. die prognostizierten jährlichen betrieblichen Kosten der Einrichtungen und Dienste des jeweiligen Segments unter Berücksichtigung der Teuerung (Art. 15 Abs. 1 und 2) und der Produktivitätssteigerungen (Art. 15 Abs. 3);
- b. die prognostizierten Aufwendungen für Steuern und steuerähnliche Abgaben, unter Ausschluss rückforderungsfähiger Mehrwertsteuern;
- c. die prognostizierten jährlichen Abschreibungen (Art. 16);
- d. eine angemessene Kapitalverzinsung (Art. 17).

<sup>3</sup> Von den Kosten in Abzug gebracht werden die folgenden Erträge:

- a. Erträge, die im jeweiligen Segment aus anderen Quellen als den Flugbetriebsgebühren generiert werden;
- b. im Segment Flugverkehr: Transferzahlungen aus dem nicht flugbetriebsrelevanten Teil gemäss Artikel 34;
- c. Subventionen.

**Art. 30** Verursacherprinzip

Für die Zuweisung von Gemeinkosten und für die interne Leistungsverrechnung zwischen den Kostenstellen des flugbetriebsrelevanten Bereichs sowie zwischen dem flugbetriebsrelevanten und dem nicht flugbetriebsrelevanten Bereich gilt das Verursacherprinzip.

**Art. 31** Einrichtungen und Dienste im Segment Flugverkehr

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter weist dem Segment Flugverkehr die Einrichtungen und Dienste nach Anhang 2 zu.

<sup>2</sup> Er kann weitere Einrichtungen und Dienste dem Segment Flugverkehr zuweisen, wenn sie die folgenden Voraussetzungen erfüllen:

- a. Sie werden ausschliesslich durch den Flughafenhalter oder unter dessen Verantwortung bereitgestellt.
- b. Sie fallen nicht in die Segmente Luftsicherheit oder PBEM.
- c. Sie werden nicht über Zugangs- und Nutzungsentgelte finanziert.
- d. Sie sind für die Sicherstellung des Luftfahrtbetriebes zwingend, insbesondere für:
  1. Starts und Landungen von Luftfahrzeugen, einschliesslich die Benützung der Abrollwege und des Vorfeldes;
  2. das Parkieren von Luftfahrzeugen;

3. die Abfertigung von Passagieren und deren Gepäck im Zusammenhang mit den Starts und Landungen; oder
4. die Abfertigung von Luftfracht unmittelbar zu und von den Luftfahrzeugen.

**Art. 32** Einrichtungen und Dienste im Segment Luftsicherheit

<sup>1</sup> Zum Segment Luftsicherheit gehören sämtliche Einrichtungen und Dienste, die unter der Verantwortung des Flughafenhalters für die Luftsicherheit bereitgestellt werden müssen.

<sup>2</sup> Einrichtungen und Dienste im Bereich der Luftsicherheit, die der Flughafenhalter für den Zugang durch andere Personen als Passagierinnen und Passagiere zum Flughafengelände bereitstellt, können alternativ über Zugangsentgelte refinanziert werden.

**Art. 33** Einrichtungen und Dienste im Segment PBEM

Zum Segment PBEM gehören sämtliche Einrichtungen und Dienste, die gemäss der Verordnung (EG) Nr. 1107/2006 vom Flughafenhalter bereitgestellt werden müssen.

**Art. 34** Transferzahlung für das Segment Flugverkehr

<sup>1</sup> Maximal 30 Prozent des ökonomischen Mehrwerts im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich auf der Luftseite des Flughafens sowie im Bereich des Strassenfahrzeug-Parkings werden als Transferzahlungen zur Finanzierung der Kosten des Segments Flugverkehr des flugbetriebsrelevanten Bereichs verwendet

<sup>2</sup> Kann in einem von der Transferzahlung gemäss Absatz 1 betroffenen Bereich während einer Gebührenperiode im Durchschnitt die angemessene Kapitalverzinsung nicht erwirtschaftet werden, so darf die Differenz, höchstens im Umfang des Prozentsatzes gemäss Absatz 1, verteilt auf die nächsten zwei Gebührenperioden von der Transferzahlung abgezogen werden.

<sup>3</sup> Der Flughafenhalter kann die Transferzahlung innerhalb des Segmentes Flugverkehr auf einzelne Gebührenbereiche aufteilen, entsprechend deren Beitrag an die Erwirtschaftung des ökonomischen Mehrwerts.

**Art. 35** Entscheid des BAZL und Erlass des Gebührenreglements

<sup>1</sup> Das BAZL informiert innerhalb von 30 Tagen über seinen voraussichtlichen Entscheid. Es fällt diesen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Gebührenvorschlags.

<sup>2</sup> Der Flughafenhalter erlässt das Gebührenreglement gemäss dem Genehmigungsentscheid.

## **5. Abschnitt: Genehmigung der Gebühren auf der Grundlage einer Vergleichsstudie**

### **Art. 36** Antrag auf Genehmigung

Unterbreitet der Flughafenhalter dem BAZL einen Gebührenvorschlag basierend auf einer Vergleichsstudie (Art. 20 Abs. 1 Bst. b Ziff. 2), so muss er die folgenden Unterlagen beilegen:

- a. die detaillierten Ergebnisse der Vergleichsstudie;
- b. detaillierte Erläuterungen zu den Annahmen und Datengrundlagen für die Studie; und
- c. detaillierte Angaben zu den Vergleichsflughäfen, insbesondere zum Gebührenreglement, zur Angebots- und Nachfragestruktur, zum regulatorischen und operationellen Umfeld und zur Kapazitäts- und Verkehrsentwicklung.

### **Art. 37** Anforderungen an die Vergleichsstudie

<sup>1</sup> Die Vergleichsstudie muss eine ausreichende Grundlage für die Beurteilung der Gebühren darstellen. Sie muss das operationelle und regulatorische Umfeld des betreffenden Flughafens sowie der Vergleichsflughäfen berücksichtigen. Der Flughafenhalter muss nachweisen, dass die Vergleichsflughäfen einem Wettbewerb ausgesetzt sind, sei es auf der Seite des Angebots oder der Nachfrage.

<sup>2</sup> Im Übrigen muss die Vergleichsstudie nach Anhang 3 durchgeführt werden.

### **Art. 38** Entscheid des BAZL und Erlass des Gebührenreglements

<sup>1</sup> Das BAZL genehmigt den Gebührenvorschlag, wenn die Gebühren in Bezug auf die relevanten Vergleichsgrössen gemäss Anhang 3 nicht höher liegen als der Durchschnitt der Gebühren der Vergleichsflughäfen.

<sup>2</sup> Es informiert innerhalb von 30 Tagen über seinen voraussichtlichen Entscheid. Es fällt diesen innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Gebührenvorschlags.

<sup>3</sup> Der Flughafenhalter erlässt das Gebührenreglement gemäss dem Genehmigungsentscheid.

## **3. Kapitel: Flugbetriebsgebühren der übrigen Flughäfen**

### **Art. 39** Berechnungsgrundlagen

<sup>1</sup> Die Gebühren der anderen Flughäfen als Genf und Zürich dürfen insgesamt höchstens in solcher Höhe festgesetzt werden, dass sie die Kosten für die Einrichtungen und Dienste im flugbetriebsrelevanten und im nicht flugbetriebsrelevanten Teil des Flughafens abzüglich sämtlicher nicht durch Flugbetriebsgebühren erzielten Erträge nicht übersteigen.

<sup>2</sup> Der Flughafenhalter kann Dienste und Einrichtungen in den Segmenten Luftsicherheit und PBEM für die Gebührenberechnung in getrennte Bereiche unterteilen. In diesen Bereichen dürfen die Gebühren die vollen Kosten decken.

**Art. 40** Rechnungslegung

<sup>1</sup> Das Segment Flugverkehr und gegebenenfalls die Segmente Luftsicherheit und PBEM sind mit getrennten Kostenrechnungen auszuweisen.

<sup>2</sup> Die auf dem Flughafen generierten Erträge aus den Flugbetriebsgebühren sind transparent und einzeln auszuweisen.

**Art. 41** Konsultationsverfahren bei Gebührenanpassungen

<sup>1</sup> Allfällige Gebührenanpassungen sind den betroffenen Flughafenutzern spätestens vier Monate vor dem geplanten Inkrafttreten mitzuteilen.

<sup>2</sup> Den betroffenen Flughafenutzern sind folgende Angaben zur geplanten Gebühreänderung zur Verfügung zu stellen:

- a. die Kostengrundlagen für die Gebührenberechnung;
- b. die relevanten Flugverkehrsprognosen.

<sup>3</sup> Der Flughafenhalter hört die betroffenen Flughafenutzer oder deren Verbände zur beabsichtigten Gebühr in einem mündlichen oder schriftlichen Verfahren an.

<sup>4</sup> Für das schriftliche Verfahren beträgt die Frist zur Stellungnahme mindestens einen Monat ab der Mitteilung.

<sup>5</sup> Für das mündliche Verfahren sind die Anhörungsunterlagen den Anhörungsmitgliedern spätestens zwei Wochen vor der Anhörung zuzustellen. Die Ergebnisse des mündlichen Verfahrens sind den Anhörungsmitgliedern in einem Protokoll mitzuteilen.

**Art. 42** Veröffentlichung und Überprüfung

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter veröffentlicht die Gebührenänderungen spätestens 30 Tage vor dem Inkrafttreten im Informationszirkular für die Luftfahrt (Aeronautical Information Circular, AIC)<sup>9</sup>.

<sup>2</sup> Jeder betroffene Flughafenutzer kann beim BAZL innerhalb von 30 Tagen nach Veröffentlichung im AIC die Überprüfung der Gebühren beantragen.

<sup>3</sup> Das BAZL entscheidet über die Genehmigung des Gebührenvorschlags innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

<sup>9</sup> Das AIC kann gegen Entgelt bezogen werden bei: Skyguide, Postfach 23, 8602 Wangen bei Dübendorf; [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch). Es kann gratis eingesehen werden beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), Mühlestrasse 2, 3063 Ittigen.

## 4. Kapitel: Gemeinsame Bestimmungen für alle Flughäfen

### 1. Abschnitt: Zugangsentgelte und Nutzungsentgelte

#### Art. 43 Zugangsentgelte

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter kann ein Zugangsentgelt für Einrichtungen und Dienste im Bereich der Luftsicherheit erheben, die er für den Zugang zur Luftseite durch andere Personen als Passagierinnen und Passagiere bereitstellt.

<sup>2</sup> Zugangsentgelte können insbesondere erhoben für:

- a. Zugänge für Fahrzeuge und Personen;
- b. Zutritts- und Sicherheitskontrollen von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und von Fahrzeugen.

<sup>3</sup> Einrichtungen und Dienste, die einzelnen Unternehmen für den Zugang zur Luftseite exklusiv zur Verfügung gestellt werden, können nicht über Zugangsentgelte finanziert werden.

#### Art. 44 Nutzungsentgelte

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter kann ein Nutzungsentgelt für die Bereitstellung und den Betrieb zentraler Infrastruktureinrichtungen zur Erbringung von Bodenabfertigungs- und Wartungsdiensten erheben.

<sup>2</sup> Der Flughafenhalter bestimmt die zentralen Infrastruktureinrichtungen im Betriebsreglement.

<sup>3</sup> Werden zentrale Infrastruktureinrichtungen im Auftrag des Flughafenhalters durch Dritte bereitgestellt und betrieben, so finden die Bestimmungen über die Nutzungsentgelte keine Anwendung.

<sup>4</sup> Zusatzleistungen, die zugunsten einzelner Nutzer bereitgestellt werden, können nicht über Nutzungsentgelte finanziert werden.

#### Art. 45 Bemessung der Zugangs- und der Nutzungsentgelte

<sup>1</sup> Für die Nutzungs- und die Zugangsentgelte werden getrennte Segmente geführt. Eine allfällige Unterdeckung im Segment Zugangsentgelte kann dem Segment Luftsicherheit belastet werden.

<sup>2</sup> Die Zugangs- und die Nutzungsentgelte bemessen sich nach den folgenden Kosten:

- a. betriebliche Kosten;
- b. Aufwendungen für Steuern und steuerähnliche Abgaben, unter Ausschluss von rückforderungsfähigen Mehrwertsteuern;
- c. Abschreibungen (Art. 16);
- d. angemessene Kapitalverzinsung (Art. 17).

<sup>3</sup> Die Bemessung der einzelnen Tarife hat auf der Grundlage verursachergerechter Kriterien zu erfolgen. Es können Pauschalbeträge festgelegt werden.

<sup>4</sup> Die Kosten und die Erträge sind pro Segment transparent auszuweisen und im Anhang zur Jahresrechnung zu publizieren.

#### **Art. 46**            Veröffentlichung und Überprüfung

<sup>1</sup> Der Flughafenhalter veröffentlicht die Zugangs- und die Nutzungsentgelte spätestens 30 Tage vor dem Inkrafttreten im AIC<sup>10</sup>.

<sup>2</sup> Die betroffenen Flughafenutzer können beim BAZL innerhalb von 30 Tagen nach Veröffentlichung im AIC die Überprüfung der Höhe der Zugangs- und der Nutzungsentgelte beantragen.

<sup>3</sup> Das BAZL entscheidet innerhalb von 60 Tagen nach Eingang des Antrags.

## **2. Abschnitt: Gebühren mit Lenkungswirkung im Bereich des Umweltschutzes**

#### **Art. 47**            Berücksichtigung der Lärm- und Schadstoffemissionen

<sup>1</sup> Bei der Festlegung der Flugbetriebsgebühren sind Luftfahrzeuge mit geringen Auswirkungen auf die Umwelt bevorzugt zu behandeln.

<sup>2</sup> Die Beurteilungsmethoden zur Festlegung dieser Auswirkungen müssen dem anerkannten Stand der Technik entsprechen. Das BAZL kann geeignete Beurteilungsmethoden empfehlen.

<sup>3</sup> Zu berücksichtigen sind mindestens die folgenden Emissionen:

- a. die Lärmentwicklung der Luftfahrzeuge beim Start entlang des Flugweges;
- b. die Emissionen von Stickoxid und von Kohlenwasserstoff (Hydrocarbon, HC) der Luftfahrzeuge im Start- und Landezyklus.

#### **Art. 48**            Messgeräte und Berechnungsverfahren

<sup>1</sup> Messgeräte, die zur Ermittlung der Lärmimmissionen verwendet werden, unterliegen der Messmittelverordnung vom 15. Februar 2006<sup>11</sup> und den entsprechenden Ausführungsbestimmungen des Eidgenössischen Justiz- und Polizeidepartements.

<sup>2</sup> Für die Feststellung der Schadstoffemissionen sind international anerkannte und harmonisierte Berechnungsverfahren internationaler Zivilluftfahrtorganisationen zu verwenden.

<sup>10</sup> Siehe Fussnote zu Art. 42 Abs. 1.

<sup>11</sup> SR **941.210**

**Art. 49** Randstunden

Für Starts und Landungen während der morgendlichen und der abendlichen Randstunden können höhere Flugbetriebsgebühren festgelegt werden.

**5. Kapitel: Schlussbestimmungen****Art. 50** Änderung bisherigen Rechts

Die Verordnung vom 23. November 1994<sup>12</sup> über die Infrastruktur in der Luftfahrt wird wie folgt geändert:

*2. Titel 3. Kapitel (Art. 32–35)*

*Aufgehoben*

**Art. 51** Übergangsbestimmungen

<sup>1</sup> Die Flugbetriebsgebühren müssen dieser Verordnung angepasst sein:

- a. auf den Flughäfen Genf und Zürich: spätestens am 1. Januar 2014;
- b. auf den übrigen Flughäfen: spätestens mit der ersten Gebühreanpassung nach dem Inkrafttreten dieser Verordnung.

<sup>2</sup> Die Zugangs- und die Nutzungsentgelte müssen spätestens am 1. Juni 2015 dieser Verordnung angepasst sein.

<sup>3</sup> Die vor dem Inkrafttreten dieser Verordnung anwendbaren Gebühren bleiben gültig bis zum Inkrafttreten der neuen Gebühren.

<sup>4</sup> Weist der Flughafenhalter nach, dass seine jährliche Durchschnittsrendite für den gesamten Flughafenbetrieb während der letzten zehn Jahre vor Inkrafttreten dieser Verordnung unter der für den entsprechenden Zeitraum angemessenen Kapitalverzinsung (Art. 17 und Anhang 1) liegt, so kann er beim BAZL beantragen, dass ein Teil dieser Differenz bei der Festlegung der Flughafengebühren berücksichtigt wird. Dabei gilt Folgendes:

- a. Die Renditedifferenzen sind detailliert auszuweisen und durch ein staatlich beaufsichtigtes Revisionsunternehmen nach Artikel 7 des Revisionsaufsichtsgesetzes vom 16. Dezember 2005<sup>13</sup> zu bestätigen.
- b. Das BAZL kann eine Finanzierung von höchstens 50 Prozent der Renditedifferenz bewilligen.
- c. Die Berücksichtigung der Renditedifferenz bei der Festlegung der Flughafengebühren gemäss diesem Absatz ist längstens bis zum 31. Oktober 2018 erlaubt. Das BAZL kann die Frist auf Antrag des Flughafenhalters einmalig um drei Jahre verlängern.

<sup>12</sup> SR 748.131.1

<sup>13</sup> SR 221.302



**Art. 52** Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am 1. Juni 2012 in Kraft.

25. April 2012

Im Namen des Schweizerischen Bundesrates

Die Bundespräsidentin: Eveline Widmer-Schlumpf

Die Bundeskanzlerin: Corina Casanova

## Berechnung einer angemessenen Kapitalverzinsung der Flughäfen Genf und Zürich

- 1 Für die jährliche Verzinsung der betriebsnotwendigen Vermögenswerte ist Folgendes zu berücksichtigen:
  - 1.1 Als betriebsnotwendige Vermögenswerte gelten:
    - 1.1.1 die Anschaffungs- bzw. Herstellrestwerte der bestehenden Anlagen, die sich aufgrund der Abschreibungen per Ende des Geschäftsjahres ergeben; und
    - 1.1.2 das betriebsnotwendige Nettoumlaufvermögen.
  - 1.2 Der Zinssatz berechnet sich gemäss dem Modell der gewichteten Kapitalkosten (Weighted Average Cost of Capital, WACC). Der WACC wird auf Stufe des Betriebsergebnisses nach kalkulatorischen Steuern oder steuerähnlichen Abgaben, jedoch vor Zinsen eingesetzt ( $WACC_s$ ).
  - 1.3 Der  $WACC_s$  bemisst sich nach der folgenden Formel:

$$WACC_s = k_e \cdot \frac{EK}{EK + FK} + k_f \cdot \frac{FK}{EK + FK} \cdot (1 - s)$$

- 1.4 Die Bedeutung der einzelnen Parameter der Formel nach Ziffer 1.3 ist die Folgende:
  - 1.4.1 EK = Buchwert des Eigenkapitals
  - 1.4.2 FK = Buchwert des Fremdkapitals
  - 1.4.3  $k_e$  = Eigenkapitalkostensatz =  $r_f + \beta \cdot (r_M - r_f)$

wobei:

- $r_f$  = Rendite für sichere Anlagen: Diese bemisst sich nach dem Durchschnitt (arithmetisches Mittel) der monatlichen Renditen der 10-jährigen schweizerischen Bundesobligationen in den vergangenen 10 Jahren.
- $\beta$  = systematisches, nicht diversifizierbares Aktienrisiko: Das  $\beta$  des Flughafens wird auf der Grundlage des Durchschnitts des Unlevered  $\beta$  (es wird eine Eigenkapitalquote von 100 % unterstellt) des betreffenden Flughafens und von mindestens 10 vergleichbaren Flughäfen errechnet. Die Auswahl der Flughäfen ist im Zeitverlauf stabil zu halten. Bei der Berechnung des Unlevered  $\beta$  pro Flughafen wird das  $\beta$  als lineare Regression über die vergangenen 5 Jahre des monatlichen Renditeverlaufs der Aktie des betreffenden Flughafens gegenüber dem Renditeverlauf des breitest abgestützten landesspezifischen Aktienmarktindex errechnet.

$(r_M - r_f)$  = Marktrisikoprämie: Sie wird als Differenz berechnet zwischen der aufgrund von Vergangenheitswerten gemittelten Aktienmarktrendite ( $r_M$ ) und der Rendite für sichere Anlagen ( $r_f$ ). Die gemittelte Aktienmarktrendite entspricht dem arithmetischen Mittel der am Schweizer Aktienmarkt seit 1926 erzielten Jahresrenditen.

1.4.4  $k_f$  = Fremdkapitalkostensatz =  $r_f + P$

wobei:

$P$  = Risikoprämie des Fremdkapitals: Diese bemisst sich nach dem Durchschnitt der über 10 Jahre ermittelten monatlichen Differenz (Spread) zwischen der Rendite von Anleihen in einer dem Flughafen entsprechenden Bonitätsklasse (Rating) und von Bundesobligationen mit gleicher Laufzeit. Die Ermittlung der anzuwendenden Bonitätsklasse erfolgt aufgrund eines Vergleichs der Bonitätsklassen der Vergleichsflughäfen, die für die Berechnung des  $\beta$  herangezogen wurden. Kann nachgewiesen werden, dass die effektiven jährlichen Fremdkapitalkosten während der Gebührenperiode signifikant höher sein werden als die gemäss Formel auf Marktbasis geschätzten Fremdkapitalkosten, so kann  $k_f$  auf der Grundlage der effektiven Fremdkapitalkosten berechnet werden.

1.4.5  $s$  = Steuersatz: Dieser wird als 5-Jahres-Durchschnitt (arithmetisches Mittel) des Quotienten zwischen jährlichem Steueraufwand und jährlichem Gewinn vor Steuern ermittelt.

1.5 Kapitalstruktur (Verhältnis von Fremdkapital zu Eigenkapital): Sie wird auf der Grundlage des 5-jährigen Durchschnitts der Kapitalstrukturen zu Marktwerten der Vergleichsflughäfen ermittelt, die bereits für die Berechnung des  $\beta$  herangezogen wurden.

2 Bei der Berechnung der angemessenen Kapitalverzinsung kann den besonderen Verhältnissen im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich Rechnung getragen werden. Der Flughafenhalter kann dazu die Berechnung wie folgt modifizieren:

2.1 Er kann das im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich vorhandene besondere Geschäfts- und Finanzierungsrisiko berücksichtigen.

2.2 Er kann für die Berechnung der angemessenen Kapitalverzinsung im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich einen zusätzlichen Parameter verwenden, welcher nachweisbar höhere Renditeerwartungen klein kapitalisierter Unternehmen berücksichtigt (sogenannte «Size Premium»). Zur Berechnung der Size Premium wird auf «Best Practices» und auf Daten von anerkannten Dienstleistern abgestützt.

- 2.3 Die angemessene Kapitalverzinsung im nicht flugbetriebsrelevanten Bereich kann, in Abweichung von Ziffer 1.1.1, auf der Basis des Marktwertes der eindeutig zugeordneten Vermögenswerte berechnet werden. Zu diesem Zweck wird der Buchwert der Vermögenswerte mit dem über die vergangenen 5 Jahre ermittelten Durchschnitt des Verhältnisses zwischen Marktwert und Buchwert des Eigenkapitals des betreffenden Flughafens oder von Vergleichsflughäfen multipliziert.

*Anhang 2*  
(Art. 31 Abs. 1)

## **Einrichtungen und Dienste, die dem Segment Flugverkehr zuzuordnen sind**

- 1 Die Einrichtungen des Segments Flugverkehr umfassen, sofern sie nicht im Betriebsreglement des Flughafens als zentrale Infrastruktureinrichtung bezeichnet sind und dafür Nutzungsentgelte erhoben werden, die folgenden Einrichtungen:
  - 1.1 Flugfeld einschliesslich Standplätze und Einrichtungen (Pisten, Rollwege, Vorfeld, Standplätze);
  - 1.2 Anteil Passagier-Verkehrsflächen;
  - 1.3 Passagier-Transportsysteme Airside, Trolleys;
  - 1.4 Check-in-Flächen und -Einrichtungen;
  - 1.5 operative Frachtlagersysteme, die direkt für den Frachtumschlag zum und vom Luftfahrzeug benötigt werden und sich auf dem Flughafengelände befinden;
  - 1.6 Zoll-Flächen und -Einrichtungen;
  - 1.7 Notfall- und Sicherheitsinfrastruktur (Flugsicherheit);
  - 1.8 Anteil landseitige Erschliessung.
- 2 Die Dienste des Segments Flugverkehr umfassen:
  - 2.1 Vorfeld-Aufsicht und -Kontrolle;
  - 2.2 Betrieb und Unterhalt Flugfeld inkl. Standplätze und Einrichtungen (Pisten, Rollwege, Vorfeld, Standplätze);
  - 2.3 Passagierbeförderung Airside/Trolleydienste;
  - 2.4 Notfalldienste (Safety).

*Anhang 3*  
(Art. 37 Abs. 2)

## **Bestimmungen über die Durchführung von Vergleichsstudien**

- 1 In der Vergleichsstudie müssen mindestens fünf Vergleichsflughäfen verwendet werden, die:
  - 1.1 in Bezug auf das Verkehrsvolumen (Passagiere und Flugbewegungen), den Anteil Transferverkehr sowie die Art der Flughafenutzer (Anteil Billigfluggesellschaften) ähnlich ausgerichtet sind; und
  - 1.2 sich in einem Mitgliedstaat der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) befinden.
- 2 Die Vergleichsstudie nach Artikel 37 basiert auf einem Vergleich der nach dem Verkehrsvolumen gewichteten Abfertigungskosten (Turnaround Costs TC) für je ein Kurzstrecken- und ein Langstreckenflugzeug, ein Geschäftsreiseflugzeug sowie ein Flugzeug der Freizeitfliegerei. Die TC bestehen aus den nachfolgenden Kosten:
  - 2.1 Landengebühren;
  - 2.2 Passagiergebühren;
  - 2.3 Luftsicherheitsgebühren;
  - 2.4 Abstellgebühren für Luftfahrzeuge;
  - 2.5 weitere passagierbezogene Infrastrukturgebühren;
  - 2.6 passagierbezogene staatliche Steuern, sofern sie zur Finanzierung des Flughafenbetriebs verwendet werden.
- 3 Bei der Durchführung der Vergleichsstudie sind sozio-ökonomische Unterschiede zwischen den Vergleichsflughäfen, insbesondere betreffend das allgemeine Lohn- und Preisniveau, die Inflation und die Wechselkursentwicklung zu berücksichtigen.
- 4 Die Resultate gemäss Ziffer 2 müssen einer Sensitivitätsanalyse unterzogen werden. Zu berücksichtigen sind nachweisbare Unterschiede zwischen den Flughäfen bezüglich:
  - 4.1 Qualitätsniveau auf dem Flughafen gemäss einschlägigen Indikatoren (bspw. Mindestanschlusszeiten, Statistik über bei der Abfertigung verloren gegangenes Fluggepäck);
  - 4.2 durch den Flughafen respektive den Staat finanzierte Umweltkosten (bspw. Entschädigungszahlungen aus Enteignungen);
  - 4.3 durch den Flughafen respektive den Staat finanzierte Luftsicherheitskosten;
  - 4.4 Kapazitätssituation;

- 4.5 rechtliche Anforderungen an die Festlegung von Flughafengebühren auf dem betreffenden Flughafen;
  - 4.6 Investitionstätigkeit des Flughafens kurz vor dem für den Vergleich massgebenden Zeitraum;
  - 4.7 Mechanismus zur Finanzierung der zentralen Infrastruktureinrichtungen und -dienste.
- 5 Flughäfen, die in Bezug auf die Vergleichsgrössen signifikant vom Durchschnitt aller Vergleichsflughäfen abweichen, werden für den Vergleich nicht berücksichtigt.

