

Flughafen Zürich

Emissionsabhängige Landegebühren Flughafen Zürich



Emanuel Fleuti,
Leiter Umweltschutz

Zürich-Flughafen |

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Übersicht

1. Der Flughafen Zürich
2. Wie es zu Emissionsgebühren am Flughafen Zürich kam
3. Das Modell und seine Einführung
4. Resultate und Erkenntnisse
5. Die europäische Entwicklung (ERLIG)
6. Entgeltsysteme in Europa
7. Schlussfolgerungen

1. Der Flughafen Zürich und sein Umfeld

Flughafen Zürich 2007

- 268'500 Bewegungen
- 20.7 Millionen Passagiere
- 399'600 t Fracht
- 24'000 Beschäftigte
- ca. 800 ha Fläche



3 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

2. Wie es zu Emissionsgebühren am Flughafen Zürich kam

Luftqualität in der Region

Masterplan Flughafen Zürich

Luftreinhalteverordnung 1986
(Grenzwerte)

Emissions- und
Belastungszustand (1991)
und –prognose (2010)

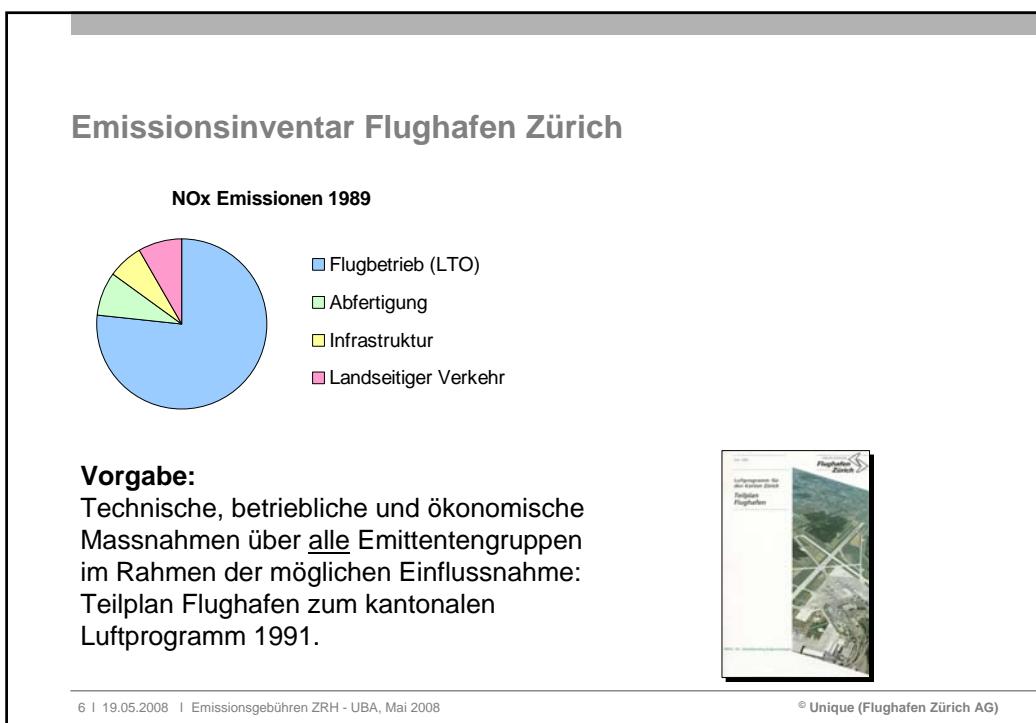
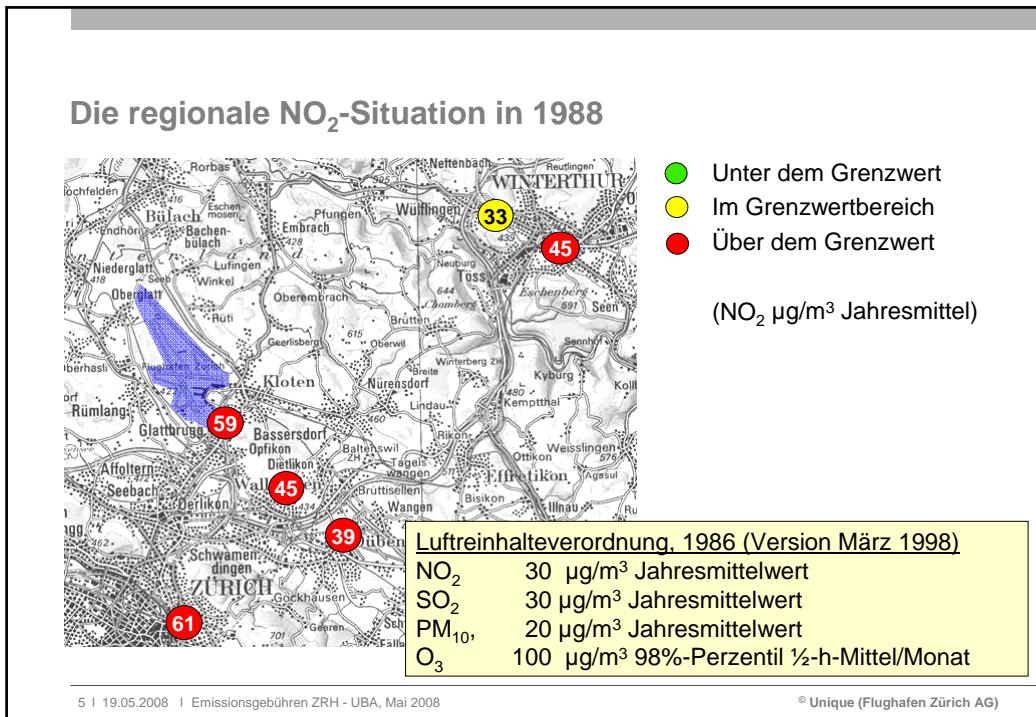
Aktuelle Situation im Kanton
Zürich 1988 (und Prognose)



**Lufthygienischer Handlungsbedarf im Kanton Zürich
und damit auch für den Flughafen Zürich (damals kantonal)**

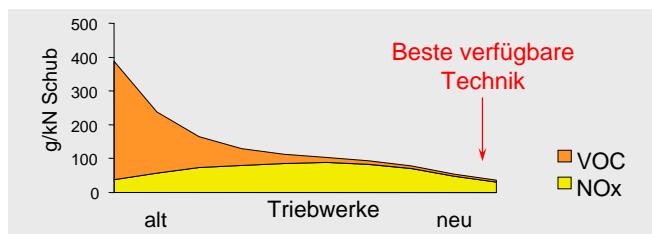
4 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)



3. Das Emissionsgebührenmodell

Entwicklung eines schweizerischen Modells mit dem Ziel:
"Beschleunigen der Einführung bester verfügbarer Technik durch finanzielle Anreize",
da Modellsimulationen 1992 zeigten, dass mit gesamthaft bester Technologie ein Verkehrswachstum ohne Emissionswachstum möglich sein sollte.



7 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Datengrundlagen

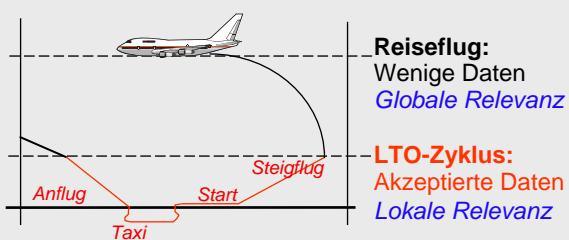
ICAO Triebwerkemissionsdatenbank, ergänzt mit Daten von nationalen Umweltbehörden und den Herstellern.

Technische Parameter:

Schadstoffe: NOx und VOC

Perimeter: ICAO-LTO-Zyklus

(LTO = Landing and Take-Off)



8 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Berechnungsverfahren

⇒ Triebwerkemissionsfaktor

Triebwerke (nicht Flugzeuge) werden entsprechend der Technologie klassiert.

⇒ Kein Standard!

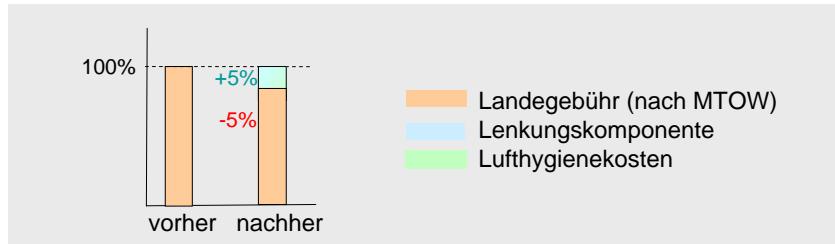
$$TEF_{Jet} = (NOx_{LTO} + VOC_{LTO}) / Schub$$

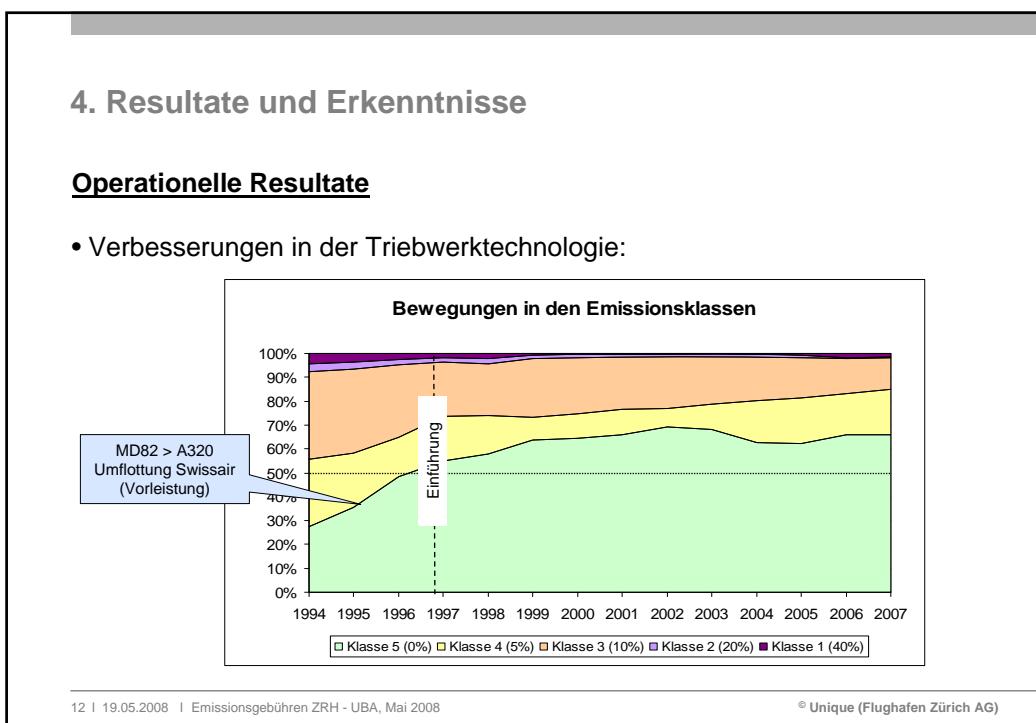
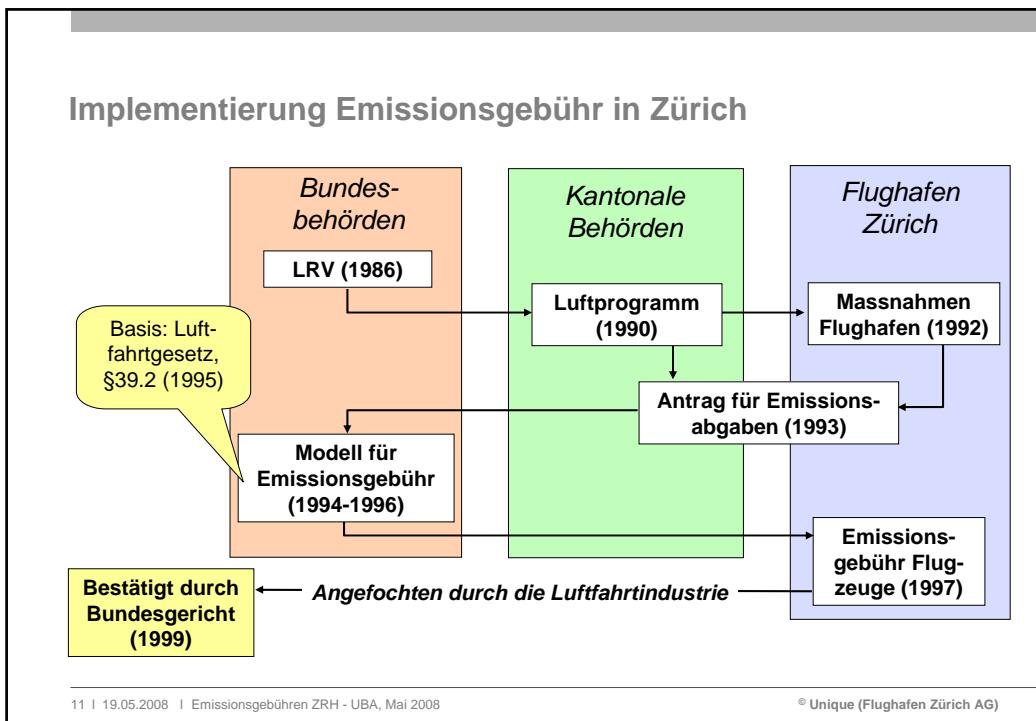
| | Klasse | TEF Jet | Gebühr |
|--|--------|-----------|--------|
| | 5 | - 50 | frei |
| | 4 | 50 - < 60 | 5 % |
| | 3 | 60 - < 80 | 10 % |
| | 2 | 80 - <100 | 20 % |
| | 1 | 100 - | 40 % |

Analoger Triebwerkemissionsfaktor für Wellentriebwerke (Turboprop, Prop, Heli): Einbezug aller Flugzeuge (auch Privatluftverkehr).

Ökonomische Ausgestaltung

Unterschiedlich hohe Emissionsgebühr als Lenkungskomponente; gesamthaft aufkommensneutral durch Senkung der gewichtsabhängigen Landegebühr um generell 5%.





Resultate (2)

Ökologische Resultate

- Flugbetrieb:

- B747-200 ersetzt durch A340-200:
4 t NOx/a*Flz und 3.9 t VOC/a*Flz
- MD82 ersetzt durch A320/DAC:
138 t NOx/a*Flz (bei 23 Flz mit 3 Rotationen täglich)

- Andere Quellen:

- Stationäre Flugzeugenergiesysteme:
minus 86 t NOx (=ca. 6% aller Flughafen NOx-Emissionen)
minus 43'900 t CO₂ (2007)

13 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Resultate (3)

Politische Resultate

- Luftfahrtindustrie

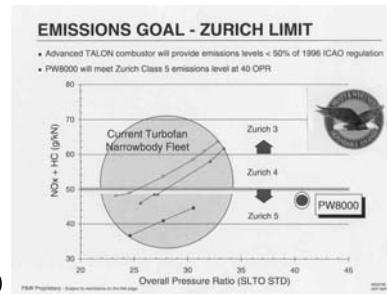
- Marketing mit LowNOx-Triebwerken
(CFM56-5DAC)
- Entwicklung neuer Technologien
(Talon Brennkammer für PW8000)



(1997)

- Politisch

- Lokale/regionale Anerkennung
- Europäische Diskussion (EU/ECAC)



14 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Verwendung der Einnahmen

Einnahmen:

2.5 – 3.1 Millionen € pro Jahr



Verwendung*:

- Immissionsüberwachung Flughafenregion (Messungen)
- Emissionsberechnungen, Studien
- Beitrag stationäre Energieversorgungsanlage
- Beitrag Naturgastankstelle
- Beitrag Partikelfilter für Busse



*Auswahl



15 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Erkenntnisse

- Es ist wichtig, Problem und Ziel genau zu formulieren, um eine Lösung dazu entwickeln zu können.
- Ein Dialog mit allen Stakeholdern ist unabdingbar.
- Die Triebwerk-Hersteller haben sich intensiver damit auseinandergesetzt als die Airlines.
- Eine spätere Breitenwirkung ist wirksamer als eine alleinige "Insel-Anwendung".

Es ist wichtig, eine Lösung zu einem Problem zu finden und nicht, ein Problem zu einer Lösung!

16 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

5. Die europäisches Entwicklung

Auf Grund von Diskussionen EC/ECAC und der verschiedenen Entgelt-systeme Schweiz / Schweden, setzt die ECAC die **ERLIG** ein, um ein harmonisiertes Modell zu entwickeln (2001-2003).

Resultat:

ECAC Empfehlung 27-4 (2003) zur Berechnung der Schadstoffe von

Flugzeugtriebwerken und deren Klassierung als:

- Mindestanforderung
- falls emissionsabhängige Emissionsgebühren erhoben werden sollen

Modellausgestaltung (ECAC 27-4)



$$EmissionValue_{Aircraft} = a * Engines * \sum_{LTO} (60 * time * fuelflow * NOx - index \div 1000)$$

- Basis: NOx-Emissionen im Standard-ICAO-LTO-Zyklus
- Faktor 'a' als Korrekturfaktor HC für alte Triebwerkstechnologie
- Gleitende, lineare Skala
- Anwendbar für alle Flugzeuge > 8,618 kg MTOW
- Emissionsdaten von ICAO (regulated engines)
- und FOI (unregulated engines)

Schweizerisch/schwedische Ergänzung für Kleinflugzeuge

- anwendbar auf Flugzeuge $\leq 8,618$ kg MTOW (oder höher falls keine Daten vorhanden sind)
- Emissionswert _{Flugzeug} entsprechend Anzahl, Grösse und Typ des Triebwerks



| # Eng. | Eco-light | Piston up to 200 hp | Piston 200-400 hp | Piston >400 hp | Helicop-ter <1000 hp | Helicop-ter > 1000 hp | Business-Jets (<16 kN) | Business-Jets (>16 kN) | Turbo-Props* |
|--------|-----------|---------------------|-------------------|----------------|----------------------|-----------------------|------------------------|------------------------|--------------|
| 1 | 0.1 | 0.2 | 0.4 | 0.5 | 0.2 | 0.7 | 0.5 | 1.0 | 0.8 |
| 2 | | 0.4 | 0.8 | 1 | 0.4 | 1.4 | 1.0 | 2.0 | 1.6 |
| 3 | | | 1.2 | 1.5 | | 2.1 | 1.5 | 3.0 | 2.4 |
| 4 | | | 1.6 | 2 | | 2.8 | | | 3.2 |

* nicht alle Turboprops sind in der FOI Datenbank enthalten

19 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

6. Heutige Entgeltsysteme in Europa (1)



Schweiz (ab 1.9.1997):

- Ursprüngliches Modell: g (NOx+VOC)/kN Schub; 5 Emissionsklassen;
- Zuschlag von 0%, 5%, 10%, 20% und 40% zur (reduzierten) Landegebühr
- Anwendung in Zürich, Genf, Bern und Lugano für alle Flugzeuge



Frankreich (1.1.2003):

- Anwendung in Basel: gleiches Modell wie derzeit in der Schweiz;
- Landegebühr-Multiplikator von 0.94, 1.05, 1.10, 1.20 und 1.30 (entsprechende der Emissionsklasse)



Schweden (nach dem 1.3.2004):

- ECAC-Recommendation 27-4 und schweizerisch/schwedische Matrix;
- SEK 50.00 pro kg Emission Value (grundsätzlich NOx)
- Angewendet an allen Flugplätzen und für alle Flugzeuge
- Vorher: NOx/HC-Technologie-Klassensystem (1998-2004)

20 | 19.05.2008 | Emissionsgebühren ZRH - UBA, Mai 2008

© Unique (Flughafen Zürich AG)

Heutige Entgeltsysteme in Europa (2)



Grossbritannien (ab 1.4.2004):

- in London-Heathrow, für Flugzeuge >8'618 kg MTOW
- NOx-Emissionen und schweizerisch/schwedische Matrix
- Bonus/Malus-System
- GB£ 1.00 pro kg NOx > 23 kg (und Rabatt von GB£ 1.00/kg NOx <23 kg)
- in London-Gatwick (ab 1.4.2005); NOx-Grenze von 16 kg



Deutschland (ab 1.1.2008)

- angewendet in Frankfurt und München
- ECAC 27-4 Modell
- Gebühr von € 3.00 pro Emissionswert

Weitere deutsche Flughäfen in Diskussion:

- Köln
- Stuttgart

Entwicklung der ICAO



ICAO hat Gebühren schon verschiedentlich thematisiert:

- Document 9082 betreffend "Policies on Charges" (1996)
- ICAO Policy Statement, dass Abgaben Gebühren sein sollen (Dez. 1996)
- Assembly Resolution A35-5, Appendix I (2004), mit dem Auftrag an CAEP, eine Anleitung für Staaten zu entwickeln (aber kein konkretes Modell).

[Chapter 1 - Scope of Guidance and Application of Existing ICAO Policies on Charges to Aircraft Emissions Charges Related to Local Air Quality](#)

[Chapter 2 - Process for Implementing Local Emissions Charges](#)

[Chapter 3 - Local Air Quality Assessment](#)

[Chapter 4 - Designing a Local Emission Charges Scheme](#)

[Chapter 5 - Administration](#)

[Appendices](#)

[CAEP7/WP36, 2007, to be included in ICAO Doc 9082](#)

7. Schlussfolgerungen

- Um die Glaubwürdigkeit zu erhalten, braucht es auch ein Problem zu einer bestehenden Lösung (z.B. ungenügende Luftqualität oder alte Technologie).
- Um die Handlungsfähigkeit des Flughafens zu erhalten, muss ein Entgeltsystem als Gebühr ausgestaltet werden können.
- Um ein gesamthaft wirksames Resultat zu erreichen, braucht es dort wo nötig und zweckmässig eine harmonisierte, breite Anwendung.

Vielen Dank !

www.unique.ch
umweltschutz@unique.ch

