

The logo for 'aviation reset' features the text 'aviation reset' in a bold, dark blue, sans-serif font. Above the text, there are several horizontal lines that transition into a complex, abstract graphic of overlapping, curved lines in shades of grey and blue, resembling a stylized flight path or a network diagram.

aviation reset

Gemeinsam Lebensraum zurückgewinnen



Dr. Susanne Heger
Rechtsanwältin
Obfrau des Vereins Aviation Reset

28. Juni 2022

Was ist Aviation Reset?

www.aviationreset.at

Aviation Reset – *BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt* ist

- ein **Verein**, der aus den Bürgerinitiativen AFLG (Antifluglärmgemeinschaft) und 14Gegenflieger hervorgegangen ist.
- eine überparteiliche **Plattform** für alle Menschen in Österreich, deren Lebensraum durch die Luftfahrt beeinträchtigt wird, und ein **Gegengewicht zur Luftfahrtlobby**.



Flughafen Wien Fluglärm und Feinstaub

Rechtliche Aspekte

- I. Allgemeines und Rahmenbedingungen
- II. Fluglärm und Feinstaub, Regelung des Fluggeschehens
- III. Lösungsansätze – Forderungen von Aviation Reset

Flughafen Wien Fluglärm und Feinstaub

Rechtliche Aspekte

I. Allgemeines und Rahmenbedingungen

Flughafen Wien AG

Status und Geschäftsmodell

Infrastrukturunternehmen - Monopolist mit staatlichem Versorgungsauftrag
 Player am freien Markt in der Rechtsform einer Aktiengesellschaft

Geschäftsbericht

→ Verkehrsentwicklung des Flughafen Wien 2021

2021

Verkehrskennzahlen	2021	Veränderung zu 2020	2020	2019
Gesamtpassagiere (in Mio.)	10,4	33,2%	7,8	31,7
davon Lokalpassagiere (in Mio.)	7,8	24,6%	6,3	24,3
davon Transferpassagiere (in Mio.)	2,5	67,9%	1,5	7,2
davon Transitpassagiere (in Mio.)	0,0	149,3%	0,0	0,2
Flugbewegungen	111.567	16,4%	95.880	266.802
MTOW (in Mio. Tonnen)	4,7	18,7%	4,0	10,9
Fracht (Luftfracht und Trucking; in Tonnen)	261.299	19,9%	217.888	283.806
Sitzladefaktor in %	62,5	n.a.	57,4	77,3
Anzahl der Destinationen	190	-5,5%	201	217
Anzahl der Airlines	66	-12,0%	75	77

Die drei größten Airlines am Flughafen Wien



Austrian Airlines AG:

- vormals österreichisch, gehört seit 2009 zur Lufthansa Group
- größter Kunde; zur Zeit 38,5% Marktanteil (-15,3%)



Ryanair Ltd.:

- irische Billigfluggesellschaft (Sitz Dublin), Standort Wien von Lauda übernommen
- keine Gesellschaft in Österreich, Flugzeuge auf Malta registriert
- will so groß wie AUA werden, zur Zeit 23,5% Marktanteil (+18,5%)
- prekäre Arbeitsbedingungen für das Personal



Wizz Air Hungary Ltd:

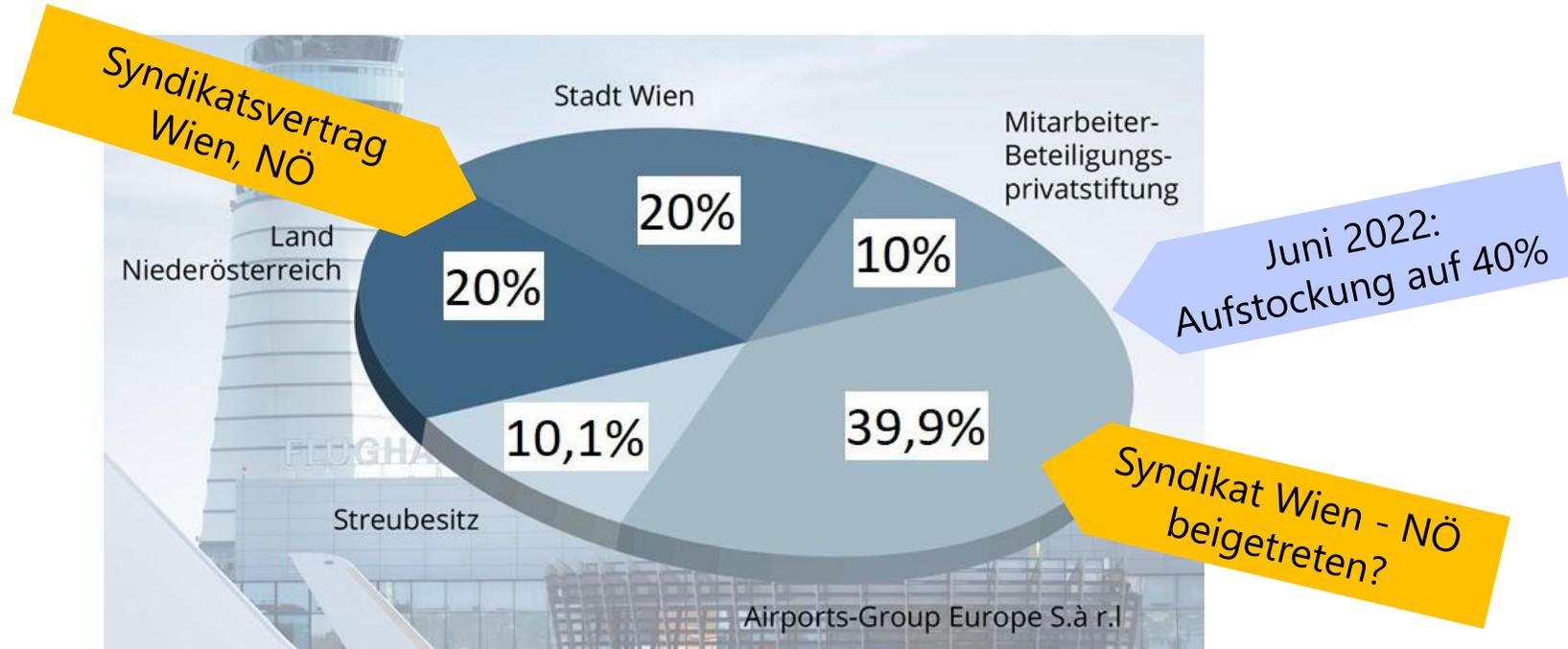
- ungarische Billigfluggesellschaft mit Sitz in Budapest
- keine Gesellschaft in Österreich
- zur Zeit 8,3% Marktanteil (+5,4%)

Steuerliche Rahmenbedingungen für die Luftfahrt

Die Luftfahrt ist steuerlich hoch privilegiert

- **Kerosin** ist von der **Mineralölsteuer befreit** (vgl. : Mineralölsteuer auf Benzin EUR 0,5/Liter.), (Basis im EU-Recht).
- Alle **Flüge**, die Österreich verlassen, sind bei gleichzeitigem Vorsteuerabzug (!) von der **Umsatzsteuer befreit** (Ausnahme: innerösterreichische Flüge 13 % USt), (Basis im EU-Recht).
- Flugtickets unterliegen in Österreich der **geringen Flugabgabe** (seit 01.09.2020 12 Euro je Passagier; abweichend davon für die Ultrakurzstrecke (350 km Umkreis) 30 Euro je Passagier).
- **Flughafenflächen** sind in Österreich von der **Grundsteuer befreit**.
- **EU-ETS**: Flüge innerhalb der EU sind im EU-Emissionshandelssystem eingebunden; der **Großteil der Emissionszertifikate** wird den Fluggesellschaften **kostenlos** zugeteilt.
- EU-Klimapaket Fit for 55: bringt Bewegung in das Thema Energiesteuer und EU-ETS.

Aktionärsstruktur Flughafen Wien AG



Grundkapital € 152,67 Mio., Anzahl der Stückaktien 84 Mio.

Doppelrolle Wien und NÖ - Interessenskonflikt

Treuepflicht als Aktionär ggü der Gesellschaft <> Fürsorgepflicht als Staat ggü der Bevölkerung

Der Flughafen Wien ist fest in der Hand von Wien (SPÖ) und Niederösterreich (ÖVP)

Bestellung des Vorstands und des Aufsichtsrats

Geschäftsbericht
2021

Mitglieder des Aufsichtsrats

Name, Geburtsjahr	Zivilberuf	Erstbestellung	Weitere Aufsichtsrats- und vergleichbare Funktionen
Kapitalvertreter			
Mag. PhDr. Susanne Höllinger, Vorsitzende seit 04.09.2020, 1965	Unternehmerin und Aufsichtsrätin	03.05.2019	-
Ing. Ewald Kirschner, Stellvertreter seit 02.05.2018, 1957	Generaldirektor der GESIBA Gemeinnützige Siedlungs- und Bauaktiengesellschaft	29.04.2011	-
Dr. Wolfgang Ruttenstorfer, Stellvertreter seit 29.4.2011, 1950	Aufsichtsrat	29.04.2011	RHI Magnesita N.V., Niederlande
Dr. Ralph Müller, 1968	Vorstandsvorsitzender Wiener Städtische Versicherung AG Vienna Insurance Group	01.01.2021	-
DI Herbert Paierl, 1952	pcb Paierl Consulting Beteiligungs GmbH	30.04.2013	-
Dr. Karin Rest, 1972	Rechtsanwältin	30.04.2013	S-Immo AG
Mag. Gerhard Starsich, 1960	Generaldirektor Münze Österreich Aktiengesellschaft	30.04.2013	-
Lars Bespolka, 1964	Executive Director, IFM Investors	31.05.2017	-
Boris Schucht, 1967	CEO of Urenco Ltd	01.01.2021	-
Mag. Manfred Pernsteiner M.A., 1984	Vertragsbediensteter Land Niederösterreich	04.09.2020	-
Vom Betriebsrat delegierte Mitglieder			
Thomas Schäffer, 1983	Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Herbert Frank, 1972	Stv. Vorsitzender des Angestelltenbetriebsrats		-
Thomas Faulhuber, 1971	Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrat		-
David John, 1973	Stv. Vorsitzender des Arbeiterbetriebsrats		-
Heinz Strauby, 1974	Arbeiterbetriebsrat		-



Exkurs: Staatliche Beihilfen und Managerboni

Geschäftsbericht Flughafen Wien AG 2021:

- **COVID-19 Förderungen** (Fixkostenzuschuss I, Fixkostenzuschuss II (Fixkostenzuschuss 800.000), Verlustersatz, Ausfallsbonus und Umsatzerersatz: **EUR 25 Mio**)
- **Kurzarbeitsunterstützung: EUR 68 Mio**
- **Kürzung Personalstand** gegenüber 2020 um **10,8 %**

Vergütungsbericht 2021, Seite 3

Mag. Jäger:
 Bonus für 2021: 357 TEUR
 Gesamtvergütung 2021: 745 TEUR

Dr. Ofner:
 Bonus für 2021: 357 TEUR
 Gesamtvergütung 2021: 742 TEUR

Darstellung der geschuldeten und gewährten Vergütung:

Aufgrund der Zielerreichung in 2021 haben die Vorstandsmitglieder folgende Ansprüche erworben:

Beträge in TEUR	Mag. Jäger			Dr. Ofner		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Grundgehalt	348	332	305	348	332	305
Sachbezüge	9	12	12	9	9	9
Pensionskassenbeiträge	104	78	71	104	78	71
Zwischensumme	461	422	388	461	419	385
Jahresbonus	174	141	183	174	141	183
50 % d. Langfristbonus für GJ	57	79	87	57	79	87
50 % d. Langfr. nach Ablauf Periode	83	79	87	83	79	87
Zwischensumme	314	299	357	314	299	357
Summe	775	720	745	775	717	742
Auszahlung VJ Bonus	343	172	172	343	172	172
Anteil fix	59%	59%	52%	59%	58%	52%
Anteil variabel	41%	41%	48%	41%	42%	48%

Flughafen Wien Fluglärm und Feinstaub

Rechtliche Aspekte

II. Fluglärm und Feinstaub, Regelung des Fluggeschehens

Fluglärm

- **Keine allgemeingültigen Grenzwerte für Fluglärm**
- **Bundes-LärmG:** bei Überschreitung der Schwellenwerte sind Aktionspläne auszuarbeiten: abstrakte Berechnungen!
- **Schwellenwerte:**
 - werden durch Verordnung des BM-Umwelt mit BM-Verkehr und BM-Wirtschaft festgelegt
 - derzeit Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung 2006
 - „meilenweit“ von den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation entfernt!

Lärmpegel	Bundes-LärmV 2006	WHO-Empfehlung 2018 <i>„strongly recommends“</i>
Durchschnitt	65 dB Lden	45 dB Lden
Nacht	55 dB Lnight	unter 40 dB Lnight

- **Umgebungslärm-Aktionsplan für den Flughafen Wien** (November 2018):
 - Schwellenwert für Tag wird nur bei 18 Personen in Schwadorf überschritten
 - Schwellenwert für die Nacht wird in Klein-Neusiedl bei 227 Personen überschritten⇒ Verweis auf Mediation und Dialogforum

Fluglärm

Betriebsbeschränkungen

- EU-Verordnung Nr. 598/2014 vom 16. April 2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes
- §80c Luftfahrtgesetz: Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen
 - Zuständige nationale Behörde: Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie
 - Betriebsbeschränkungen sind durch Verordnung unter Einhaltung von Verfahrensvorschriften (Lärmmessungen, Anhörung interessierter Kreise etc) zu erlassen

(Ultra)Feinstaub

- **Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L):** sieht Grenzwerte für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub (PM₁₀) und Ultrafeinstaub (PM_{2.5}) vor (entspricht EU-Mindeststandard).
- **Grenzwerte** „meilenweit“ von den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation entfernt
- **Messstellen** wurden vom Land Niederösterreich landesweit errichtet, u.a. am Flughafen Wien.
- Programme sind bei Überschreitungen zu erstellen, in deren Rahmen **Maßnahmen gegenüber Anlagenbetreibern** erlassen werden können. Das Feinstaubprogramm des Landes NÖ besteht seit 2013; derzeit gilt Niederösterreich als unbelastetes Gebiet.

§ 13 Abs 2b IG-L: *„Maßnahmen [...] dürfen den ordnungsgemäßen Flugbetrieb auf Flugplätzen, für die Betriebspflicht besteht, nicht gefährden.“*

Lenkung des Fluggeschehens und Emissionsmanagement

Austro Control GmbH (ACG): „beliehenes Unternehmen“, hat die hoheitliche Aufgabe der Lenkung des Fluggeschehens auszuüben → **Behörde**

Legalitätsprinzip Artikel 18 Abs 1 B-VG:

„Die gesamte staatliche Verwaltung darf nur auf Grund der Gesetze ausgeübt werden.“

§120a Luftfahrtgesetz

Die Austro Control GmbH hat die zur sicheren, geordneten und flüssigen Abwicklung des Flugverkehrs erforderlichen An- und Abflugverfahren, Verfahren für den Streckenflug festzulegen und die erforderlichen allgemeinen Anordnungen zutreffen.

„Es ist dabei auf die Abwehr von den der Allgemeinheit aus dem Luftverkehr drohenden Gefahren, wie insbesondere auf eine möglichst geringe Immissionsbelastung, Bedacht zu nehmen.“

Lenkung des Fluggeschehens am Flughafen Wien über Vereinbarungen

- **Die Austro Control handelt entgegen dem Legalitätsprinzip nach Vereinbarung!**
- **Flughafen-„Mediation“ 2001-2005:** frei erfundenes Verfahren
- **Ziel:** breite Zustimmung für die Wachstums- und Ausbaupläne des Flughafens erwirken
- **Teilnahme am Verhandlungsprozess:** keine Legitimationskriterien
- **Lärmschwellenwerte** orientiert an der Luftverkehr-Lärmimmissionschutzverordnung 2012: spezielle Schwellenwerte für die 3. Piste, die dem Flughafen Wien ermöglichen sollen, frei zu expandieren
- **Teilvertrag „aktuelle Maßnahmen“ vom 27. Mai 2003 (idF. 12. Mai 2005):** Grundlage der Lenkung des Fluggeschehens
- **Nachtflugregelung** im Allgemeinen Mediationsvertrag im Zusammenhang mit 3. Piste festgelegt sowie im Abschlussdokument der „Mediation“, Abschnitt VI

Die Austro Control weiß, dass sie tut, was sie nicht darf

Erklärung der Austro Control im Abschlussdokument des Mediationsverfahrens (Juni 2005):

„Der behördliche Charakter von Austro Control als ein von der Republik Österreich „beliehenes Unternehmen“ ... bringt mit sich, dass **zivilrechtlich verbindliche Vereinbarungen** (wie etwa der allgemeine Mediationsvertrag) **in dieser Form nicht unterzeichnet werden können.** ...

Austro Control hat sich bewusst dafür entschieden, gemeinsam mit der vom Fluglärm betroffenen Bevölkerung aktiv und „vor Ort“ nach Lösungen zu suchen und **die dann getroffenen Vereinbarungen verlässlich umzusetzen. Die Verabschiedung und Umsetzung des „1. Teilvertrages“ ist das sichtbare Beispiel dafür.** Dieser Geist und dieser Wille zu einer echten und permanenten Kooperation wird in dem dafür neu gegründeten **„Dialogforum Flughafen Wien“ mit Teilnahme von Austro Control auch nach Abschluss der Mediation seine Fortsetzung finden.“**

Lenkung des Fluggeschehens auf Basis der Ergebnisse der Mediation durch das Dialogforum

- **Dialogforum:** privater Verein des Flughafens Wien mit Sitz am Flughafen
- **Mitglied** kann laut Statuten nur sein, wer sich „zum Geist und den Ergebnissen des Mediationsverfahrens bekennt“ und vom Vorstand aufgenommen wird:
 - Bau 3. Piste / → Kein Nachtflugverbot / → etc
- **Indirekte Bürgerbeteiligung:** über eine Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen (ARGE)
- **Vertreter der ARGE der BIs im Dialogforum steht einer Übermacht** gegenüber:
 - Flughafen Wien AG, Austro Control GmbH, Austrian Airlines
 - Aktionäre Wien und NÖ
- **Beschwerdemöglichkeit** auf www.flugspuren.at → automatische Antwort:
 - alles im Konsens beschlossen
 - Monitoring hinsichtlich „Vertragskonformität“ am Flughafen
 - Abweichungen werden der Austro Control gemeldet

Lärmgebühren Flughafen Wien

Punkt 2.4. Gebührenordnung

$$MW_{reg} = 10 \cdot \text{LOG} \left(\frac{10^{(L/10)} + 10^{(L/10)} + 10^{(L/10)}}{3} \right)$$

Lärmentgelt (U): € 1,00

Lärmbelastungsschwellenwert (X): 81

$$F = (MW_{reg} - X) \cdot U$$

2. Schritt | Berechnung Chapterzahl

Die ICAO-Lärmwerte ergeben sich aufgrund des MTOW des LFZ und der Anzahl der Triebwerke auf Grund folgender ICAO-Regel:

M=Maximum take-off Mass in 1.000 Kg	0	20.2	28.6	35	48.1	280	385	400	
Lateral full-power noise level (EPNdB) All aeroplanes		94	80.87 + 8.51 log M						103
Approach noise level (EPNdB) All aeroplanes		98	86.03 + 7.75 log M						105
Flyover noise levels (EPNdB)	2 engines or less	89	66.65 + 13.29 log M						101
	3 engines	89	69.65 + 13.29 log M						104
	4 engines or more	89	71.65 + 13.29 log M						106

Die Chapterzahl CH_{reg} ergibt sich aus der linearen Differenz zwischen den ICAO Lärmwerten und den individuellen Lärmwerten des LFZ gemäß Zertifikat in EPNdB:

$$CH_{reg} = \text{ICAO}(\text{Lärmwert}_k + \text{Lärmwert}_l + \text{Lärmwert}_m) - \text{LFZ-Zertifikat}(\text{Lärmwert}_k + \text{Lärmwert}_l + \text{Lärmwert}_m)$$

3. Schritt | Berechnung Lärmentgelt_{QUALITÄT}

Das Lärmentgelt_{QUALITÄT} NC_{QUALI} ergibt sich wie folgt:

$$\begin{aligned} &\text{wenn } CH_{reg} < 1, \text{ dann } NC_{QUALI} = \text{€ } 1,000,- \\ &\text{wenn } CH_{reg} > 1, \text{ dann } NC_{QUALI} = \text{€ } 500,- / CH_{reg} \end{aligned}$$

Gutachten Univ.-Prof. Wolfram: „... Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das präsentierte Regelwerk nicht nachvollziehbar ist. Es fehlen Quellenangaben, Definitionen als auch für das Verständnis wichtige Erläuterungen. Ein Regelwerk dieser Art sollte einen klaren Zusammenhang zwischen physikalischen Größen, in diesem Fall dem durch das LFZ emittierten Fluglärm, und den zu entrichtenden Entgelten herstellen. Eine solche Korrelation ist im derzeitigen Regelwerk nicht erkennbar. ...“

WIR AM FLUGHAFEN HANDELN

**HÖHERE TARIFE
FÜR LAUTERE
FLUGZEUGE**

UNSER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ

flugfakten.at



Flughafen Zürich

Beispiel für nachvollziehbare Lärmgebühren

Flughafen Zürich

Lärmgebühren

Lärmklasseneinteilung für Strahlflugzeuge

GEN 4.1 APPENDIX A - Noise classification for jet aircraft (Classification for jet aircraft)

Lärmklasse I	
- Antonov An124	- McDonnell Douglas MD80/ -81/ -82/ -83
- Boeing B707 Serie -100B/ -300B/ -300	- Fokker F28 -1000/ -2000/ -3000/ -4000/ -5000/ -6000
- Boeing B727 Serie -100/ -200/ -200 ADV/ -200 Hushkit	- Iljuschin IL62/ -62M
- Boeing B737 Serie -200/ -200 ADV	- Iljuschin IL76 M/ T/ TD
- Boeing B747 Serie -100/ -200/ -SP/ -300 SUD/ -400	- Iljuschin IL86
- Boeing B777 Serie -200ER/ -300	- Tupolew TU134 A
- Douglas DC8 Serie -50/ -61/ -62/ -63	- Tupolew TU154/ A/ B/ B1/ B2
- Douglas DC10 Serie -10/ -30/ -30ER/ -40	- Gulfstream GLF I/ II
- McDonell Douglas MD11	- Hawker Siddeley HS 125 Serie -400/ -600
Lärmklasse II	
- Airbus A300 B2-100/ -200/ -300/ B4-100/ B4-200/ C4	- Boeing B777 Serie -200LR/ -300ER
- Airbus A300 Serie -600	- Douglas DC8 Serie -70
- Airbus A310 Serie -200/ -300	- McDonnell Douglas MD87
- Airbus A330 Serie -200/ -300	- Iljuschin IL96 M Serie -300
- Airbus A340 Serie -200/ -300/ - 500/ -600	- Tupolew TU154 M
- Airbus A380 Serie -800	- Yakovlev Yak 40/ -42
- Boeing B767 Serie -200/ -200ER/ -300/ -300ER/ -400ER	- Falcon FA50
Lärmklasse III	
- Airbus A321	- Falcon FA Serie -20/ -30/ 7X/ -200

Lärmgebühren für Strahlflugzeuge

Klasse	I	II	III	IV	V
Gebühren in CHF	2'000.-	400.-	40.-	10.-	-

Nachtflugregelung am Flughafen Wien

- **Webseite Flughafen Wien:**

„Betriebszeiten / Nachtflugverbot: 24 Stunden / kein Nachtflugverbot, es besteht jedoch eine Limitierung gemäß Mediationsvereinbarung“

- **Nachtflugregelung gemäß Mediationsvereinbarung:**

- seitenlange komplexe Regelung
- bemerkenswerte Aussage: *Mit der Deckelung wird einer ganz zentralen Forderung aus der Lärmforschung entsprochen, nämlich Schaffung von Gewissheit für die Betroffenen.*

- **Webseite Dialogforum:**

- **4.700 Flugbewegungen pro Jahr zwischen 23:30 und 05:30**
(→ durchschnittlich 13 Flüge/Nacht)
- für den Zeitraum bis zur 3. Piste „vereinbart“

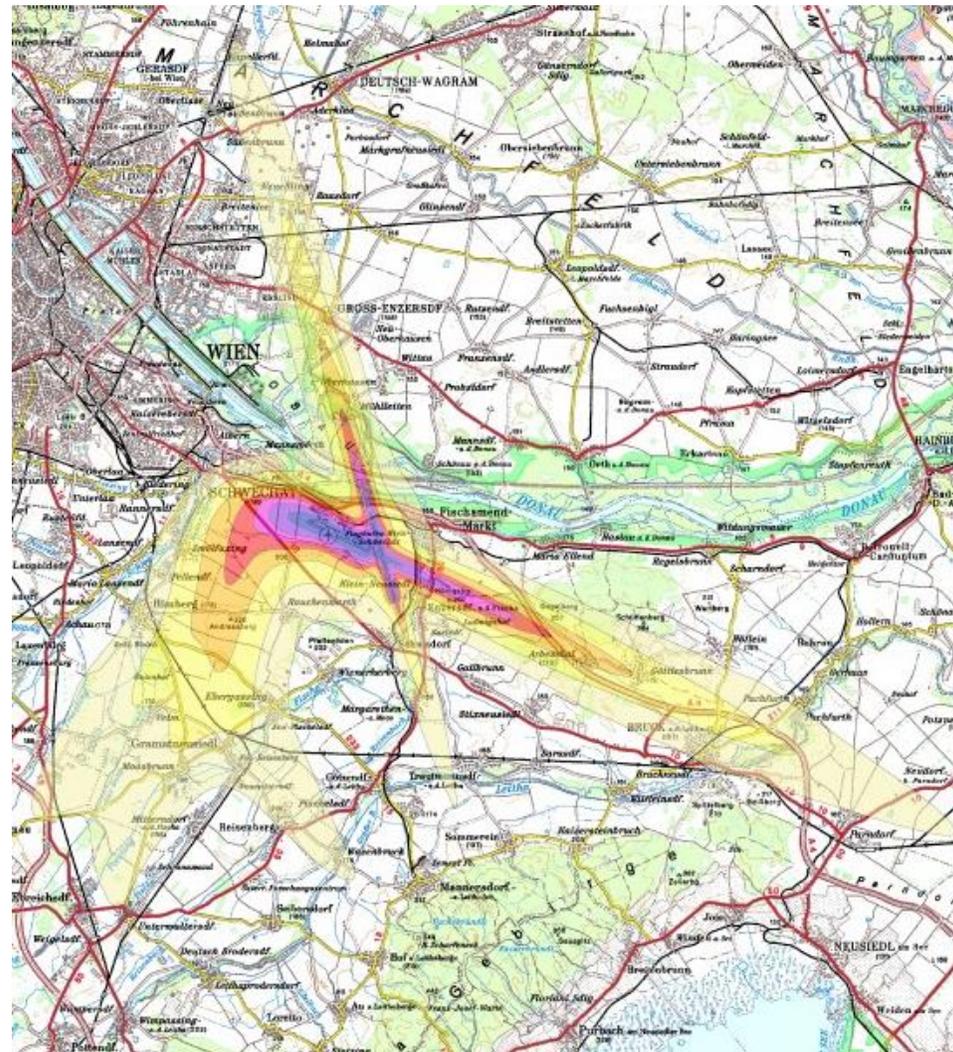
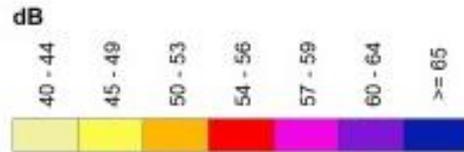
Flughafen Wien im Nachtflugregelvergleich

Flughafen	Flugbewegungen 2019	Nachtflugregelung
Wien	266.802	<p>von 23:30 bis 05:30</p> <p>„gemäß Mediationsvereinbarung“ Deckelung mit 4.700 Starts und Landungen pro Jahr</p>
Zürich	275.329	<p>von 23:00 bis 06:00</p> <p>behördliche Nachtflugsperre mit Verspätungsabbau von 23:00 bis 23:30</p>
Frankfurt	513.912	<p>von 23:00 bis 05:00</p> <p>behördliches Nachtflugverbot, keine planmäßigen Starts und Landungen</p> <p>Nachtrandstundenregelung von 22:00 bis 23:00 und 05:00 bis 06:00</p>
Heathrow	475.624 (2018)	<p>von 22:55 bis 04:40</p> <p>Freiwilliges Nachtflugverbot: keine planmäßigen Starts und Landungen</p> <p><i>"At Heathrow we do not have any scheduled departures between 22:50 - 06:00 or scheduled arrivals between 22:55 - 04:40. This means that there are no scheduled flights after 22:55 and before 04:40."</i></p> <p>Behördliche Deckelung mit 5.800 Nachtflügen pro Jahr für den Zeitraum von 23:30 bis 06:00.</p>

Fluglärmzonen NACHT 2019

Karte von Webseite des Dialogforums

NACHT-LEQ (6vM 2019)



- Schwechat
- Zwölfaxing
- Pellendorf
- Himberg bei Wien
- Klein-Neusiedl
- Rauchenwarth
- Enzersdorf an der Fischa
- Schwadorf bei Wien
- Arbesthal
- Göttelsbrunn
- Bruck an der Leitha
- Gramatneusiedl
- Ebergassing
- Groß-Enzersdorf
- ...

Flughafen Wien Fluglärm und Feinstaub

Rechtliche Aspekte

III. Lösungsansätze - Forderungen von Aviation Reset

Lösungsansätze - Forderungen von Aviation Reset

Innerösterreichisch auf Ebene des BMK

Aviation Reset fordert folgende Lösungsansätze:

1) Wahrnehmung der Aufsichtsrechte gegenüber der Austro Control durch das BMK

- Herauslösen der Austro Control aus dem Dialogforum, Rückführung der Lenkung des Fluggeschehens aus dem Bereich der Vereinbarungen in den hoheitlichen Bereich (Herstellung des gebotenen rechtlichen Zustands);
- Auftrag an die Austro Control, ihren Pflichten zum Schutz der Bürger:innen transparent, unabhängig und neutral, insbesondere im Hinblick auf § 120a LFG und andere Schutznormen, nachzukommen;
- Einrichtung eines transparenten Umweltcontrolling für An- und Abflügen auf Behördenseite;
- Prüfung jedes einzelnen An- und Abflugs im Hinblick auf ein möglichst schonendes Vorgehen zwecks Entwicklung von „best practice“ Standards.

Lösungsansätze - Forderungen von Aviation Reset

Innerösterreichisch auf Ebene des BMK

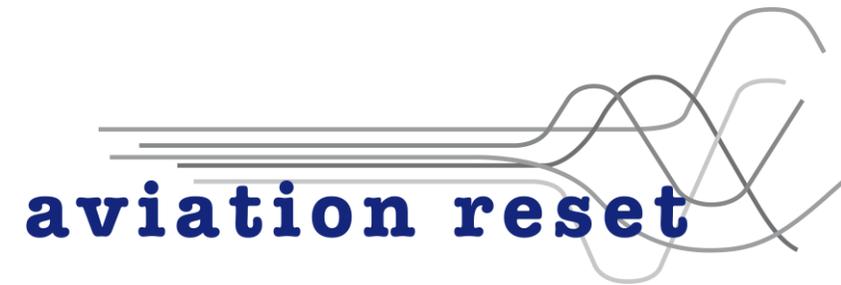
- 2) Genehmigung durch das BMK nur solcher Lärmgebühren, die transparent sind und einen deutlichen Lenkungscharakter haben („müssen weh tun“).
- 3) Verordnung durch das BMK eines Nachtflugverbots für geplante Flüge von 22.00 bis 6.00 für den Flughafen Wien – das wäre dann „best practice“.
- 4) Verordnung durch das BMK von Schwellenwerten für Fluglärm, die den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation entsprechen (erfordert Mitwirkung des Wirtschaftsministers).
- 5) Verordnung durch das BMK von Grenzwerten für (Ultra)feinstaub, die den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation entsprechen (erfordert Mitwirkung des Wirtschaftsministers).

Lösungsansätze - Forderungen von Aviation Reset

Auf EU-Ebene

Aviation Reset fordert den Einsatz der österreichischen Bundesregierung in den EU-Gremien für folgende Lösungsansätze:

- 1) Kostenwahrheit (Energiesteuer, kostenpflichtige Emissionszertifikate) – Bewegung durch Fit for 55
- 2) EU-weit einheitliche Mindest-Emissions-Schutzstandards (strenge Grenzwerte und Kontrollmechanismen, Kernzeit für EU-weites Nachtflugverbot) - Vereinheitlichung der Wettbewerbsbedingungen
- 3) Schließen der Schlupflöcher zum Unterwandern von Sozialstandards beim Luftfahrtpersonal: EU-weite Vereinheitlichung und Harmonisierung der bisher lückenhaften Regelungen für grenzüberschreitende Arbeitsverhältnisse
- 4) Ausbau Bahninfrastruktur: Kurzstrecke auf die Schiene



Danke für Ihre Aufmerksamkeit!