



Frau Dipl.-Ing. Vera Hofbauer
Leiterin Sektion IV-Verkehr

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

E-mail via:
katja.nonnenmacher@bmk.gv.at
Genoveva.Bradean@bmk.gv.at

BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit
in der Luftfahrt

Eßlinggasse 17/9
1010 Wien
ZVR 481863180

Wien, am 28. Februar 2023

Grün- und Freizeitraum in Flugschneisen wieder lebenswert machen
Gz: 2022-0.317.115

Sehr geehrte Frau Dipl.-Ing. Hofbauer,

Wir kommen auf Ihr Schreiben vom August 2022 zurück, mit dem Sie nach meinem Besuch in der Fachabteilung Ihres Hauses auf unser Schreiben vom April desselben Jahres geantwortet haben.

In der Zwischenzeit konnten wir uns als eine starke Vereinigung zur Vertretung der Interessen der Umwelt und von Anrainer:innen positionieren. Wir konnten weit über 100 Vereinsmitglieder sowie zahlreiche Bürgerinitiativen¹ als aktive Unterstützer für uns gewinnen. Die Bestätigung der Mitgliederzahl schließe ich diesem Schreiben an (Beilage 1).

Auch hat sich für uns unerwartet ein neues und sehr zeitintensives Tätigkeitsfeld eröffnet, nämlich die Auseinandersetzung mit der Frage, wer von dem Wirtschaften auf Kosten der Umwelt, der Gesundheit und Lebensqualität der Menschen im Lebensraum um den Flughafen Wien profitiert. Dabei sind wir zu dem überraschenden Ergebnis gekommen, dass es zu mehr als 40% ein intransparenter Trust auf den Cayman Islands ist und nicht, wie behauptet, ein australischer Pensionsfonds.

Ich nehme dieses Schreiben zum Anlass, diesen Großaktionär etwas genauer vorstellen. Denn es ist uns ein Anliegen, dass sich alle Verantwortlichen im BMK vor Augen führen, wessen Interessen sie fördern, wenn sie beispielsweise Lärmgebühren verteidigen, deren einzige Funktion die Bewerbung vermeintlich hoher Umweltstandards am Flughafen Wien ist, während sie in Wahrheit keinerlei positiven Lenkungscharakter haben.

¹ Unterstützende Initiativen: Lärmschutz Laaerberg, Plattform SOS Ostregion, Anrainerschutzverband Salzburg Airport (ASA), Verein „ÜBERsLEBEN“ (Parndorf), ZiB – Zwölfaxings initiative Bürgerinnen und Bürger, BI Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf, BI Ebergassing, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien, VEG – Gallbrunn Stixneusiedl, BILEF – Bürgerinitiative lebenswertes Enzersdorf a. d. Fische, BI Gerasdorf, BI Rauchenwarth, Stay Grounded.

Vorstellung des Großaktionärs und Großprofiteurs der Tätigkeit am Flughafen Wien:

Die über 40% Beteiligung an der Flughafen Wien AG (mit der Genehmigung zum weiteren Aufstocken bis 49,99%) wird von der Airports Group Europe S.à r.l. gehalten, einer reinen Briefkastenfirma in Luxemburg. Deren Anteile werden wiederum zu 100% von der luxemburgischen Global InfraCo S.à r.l. gehalten, welche dem IFM Global Infrastructure Fund auf den Cayman Islands gehört.

Der IFM Global Infrastructure Fund ist ein Trust und hat somit keine Rechtspersönlichkeit. Der „Fund“ ist kein Investmentfonds im rechtlichen Sinne, sondern lediglich gepooltes Geld. Die auf off-shore Jurisdiktionen spezialisierte Anwalts- und Treuhandkanzlei Conyers Dill & Pearman handelt als Treuhänder für den Geldpool. Der Trust hat keinen Manager, sondern nur einen Berater. Dies ist die australische Firma IFM Investors Pty Limited, die den karibischen Investor unter anderem in Österreich vermarktet und dabei den Eindruck entstehen lässt, es handle sich um Investitionen eines oder mehrerer australischer Pensionsfonds.²

Der Trust, also die Geldquelle für den Erwerb der Aktien der Flughafen Wien AG, wird aus 17 „Feeder Funds“ („Fütterungsfonds“) gespeist. In einem im Standard erschienen Artikel vom 7. Februar 2023 („*Steckt indirekt russisches Kapital im Flughafen Wien?*“), verfasst vom Leiter des Wirtschaftsresorts, heißt es:

„Die IFM ist auch in den USA tätig; deshalb musste sie der dortigen Börsenaufsicht – der „Securities and Exchange Commission“ (SEC) – gegenüber offenlegen, wer Gelder in den Fonds einzahlt. Es zeigt sich: Hinter dem IFM-Trust stecken 17 weitere Fonds, sogenannte „Feeder-Funds“ („Fütterungsfonds“). Diese Bezeichnung rührt daher, dass sie den darunterliegenden Trust mit Geld füttern. Gemanagt werden die Feeder-Funds allesamt ebenfalls von der IFM-Gruppe. Heißt im Klartext: Viele unterschiedliche Geldtöpfe speisen wiederum einen einzigen Geldtopf, aus dem Infrastrukturkäufe getätigt werden.“

Die Fütterungsfonds haben ihre Sitze laut SEC-Unterlage in Australien, Kanada, Großbritannien und den USA. Einer jedoch ragt hervor: Er residiert wiederum auf den Cayman Islands. Das Geld für besagte Käufe fließt also zunächst von einem Cayman-Topf (neben einigen anderen) in einen anderen Cayman-Topf.“

Die Cayman Islands sind nicht nur ein Steuerparadies, sie sind laut Delegierter Verordnung (EU) 2022/229 auch ein Geldwäschehochrisikoland.

Zur Visualisierung findet sich eine Skizze der Beteiligungsstruktur und der Geldflüsse von den „Fütterungsfonds“ des Hauptaktionärs der Flughafen Wien AG in [Beilage 2](#). Details, einschließlich der Möglichkeit die jeweiligen Registerauszüge und das Dokument der SEC herunterzuladen, finden Sie auf unserer Webseite unter www.aviationreset.at (Button „*Aviation Reset deckt karibisches Desaster auf!*“).

Am Flughafen Wien sind Sein und Schein eben zweierlei.

² Die Angaben zur Rechtsnatur des IFM Global Infrastructure Fund gründen sich auf die Angaben in den Übernahmeangeboten der Airports Group Europe S.à r.l. aus 2014, 2016 und 2022, auf ein Studium der anwendbaren Rechtsakte der Cayman Islands sowie einen entgeltlichen „Search Report“ aus dem Firmenregister der Cayman Islands.

Zu dem in Ihrem Schreiben angesprochenen Punkten im Einzelnen:

In Sachen Umsetzung von lärmarmen An- und Abflugverfahren sind seit mittlerweile Jahrzehnten keine positiven Entwicklungen festzustellen.

Ihre Behauptung, ein gekurvter Anflug für die Piste 11 am Flughafen Wien sei aufgrund der Lage der Pisten zueinander und der Abflugrouten nicht umsetzbar, halten wir für einen Vorwand. Die Austro Control hat im September 2002 den Curved Approach für die Piste 11 mit Presseaussendung angekündigt. In der Folge wurde das Projekt fallen gelassen, weil die dritte Piste in den Plänen so positioniert wurde, dass sie den gekurvten Anflug auf die Piste 11 verunmöglicht hat. Das ist der wahre Grund dafür, dass der Curved Approach für die Piste 11 fallen gelassen wurde. Da es noch immer einige gibt, die darauf hoffen, das Projekt 3. Piste zu realisieren, hält man die Option eben mit falschen Informationen offen.

Zur Nachtflugregelung:

Ihr Verweis auf eine vor 18 Jahren vereinbarte Deckelung der Flugbewegungen in der Nacht am Flughafen Wien zeigt, dass man im BMK gegenüber den Entwicklungen der Gesundheitsforschung blind ist und nur die Interessen der Luftfahrt sieht. Andere Flughäfen sind weiter, eine Übersicht mit Beispielen finden Sie im Anhang zu diesem Schreiben, wobei der Flughafen Zürich mit einer vergleichbaren Anzahl an Flugbewegungen besonders hervorzuheben ist. Dort ist ein siebenstündiges auch tatsächlich eingehaltenes Nachtflugverbot in Kraft (Beilage 3). Die Schwestergesellschaft der AUA, die Swiss Air, scheint damit gut zurecht zu kommen. Ich muss Sie auch daran erinnern, dass die WHO Ihre Empfehlungen in den letzten 18 Jahren mehrfach überarbeitet hat und von einer „Vereinbarung“ mit den Anrainer:innen keine Rede sein kann. Kein geistig gesunder Mensch verzichtet freiwillig auf seinen Nachtschlaf.

Dass diese in einem nicht legitimierten Verfahren durch nicht legitimierte Personen erzielten „Vereinbarungen“ nun im nicht legitimierten Dialogforum weiterentwickelt werden sollen – so jedenfalls berichtet der ORF am 22.02.2023 unter dem Titel *„Debatte über Nachtflugverbot in Schwechat“* – bedeutet eine Prolongierung des bisherigen Vorgehens der Austro Control GmbH als (Gründungs)-Mitglied des privaten Vereins Dialogforum. Intransparenz der Absprachen und mangelnde Äquidistanz der Behörde sind vorprogrammiert.

Zu den Lärmgebühren:

Die Lärmgebühren am Flughafen Wien sind eine Erfindung des Dialogforums aus dem Jahr 2007³.

Der Lenkungscharakter der Gebühr am Flughafen Wien hat den Wirkungsgrad Null (0). Sie hat in 15 Jahren nicht einmal bewirkt, dass Wirbelgeneratoren, eine einfache, billige, dafür aber effiziente Maßnahme gegen das widerwärtige Pfeifen beim Landen, auf allen Maschinen der AUA montiert wurden. Was man vom „Homecarrier“ nicht erwartet, dass kann man schon gar nicht von all den anderen Airlines erwarten.

Dass die Gebühr überdies intransparent ermittelt wird, ist ein rechtlicher Makel, dessen Verteidigung durch das BMK verwundert. Alleine die Tatsache, dass der Ausgleichsbetrag W im stillen Kämmerlein mit nicht zugänglichen Daten ermittelt wird, macht dieses Konstrukt rechtswidrig. Überdies erhält man ihn nur über einen Link (Es heißt in der derzeit online befindlichen Entgeltordnung 2022 (2023 scheint noch nicht online zu sein): *„Der aktuelle Ausgleichswert (W) ist*

³ <https://www.derstandard.at/story/2993931/laermsteuer-fuer-laute-flugzeuge>.

auf der Homepage www.viennaairport.com veröffentlicht"). Klickt man den Link an, kommt man auf eine Seite mit dem Titel „ALLE INFORMATIONEN ZU IHRER FLUGREISE“. Ein Hohn.

Dass die Lärmgebühr auf einer – vom BMK betonten – Freiwilligkeit beruht, macht die Sache noch schlimmer. Denn so ist erst recht nicht einzusehen, warum das BMK eine Gebühr, die weder dem Sinn des Gesetzes noch dem Gebot der Transparenz entspricht, bescheidmäßig genehmigt und ihr so ein behördliches Gütesiegel verleiht, das sie nicht verdient.

Es muss Ihnen klar sein, dass das BMK damit das Vortäuschen hoher Umweltstandards unterstützt.

Fragen:

Wir wollen uns auf die derzeitige Lärmgebühr nicht mehr allzu sehr einlassen. Sie wird angesichts der bevorstehenden Verbindlichkeit dieser Entgeltform wohl nicht mehr in dieser intransparenten und wirkungslosen Form gestaltet werden. Dennoch sind uns die nachfolgenden grundsätzlichen Fragen verblieben, die wir Sie bitten zu beantworten:

- 1) Ihren Ausführungen zum Lenkungseffekt können wir nicht folgen. Es heißt in Ihrem Schreiben *„Ein Lenkungseffekt ist darin gegeben, dass anhand der Berechnung sowohl LFZ mit niedrigerem Lärmpegel (Schritt 1) sowie einer niedrigeren Chapterzugehörigkeit (Schritt 2 – entspricht einer Belohnung, wenn das individuelle LFZ niedrigere Werte aufweist als den entsprechenden ICAO Wert) belohnt werden.“*
 - a) Was bedeutet es, dass Sie in diesem Zusammenhang von „Belohnung“ sprechen? Wirkt das Lärmentgelt so, dass es zu einer Reduktion von Start- und Landeentgelten führt? Wir dachten es würde zu einer Gebührenerhöhung führen.
 - b) Verstehen wir es richtig, dass es auch dann eine Belohnung gibt, wenn das LFZ zwar einem lauten Chapter angehört, aber innerhalb seiner Chapterzugehörigkeit einen niedrigeren Wert aufweist als den entsprechenden ICAO Wert?
 - c) Und wieso „niedrigere Chapterzugehörigkeit“? Ist es nicht so, dass LFZ mit einer höheren Chapterzugehörigkeit leiser sind? (Wir dachten Chapter 3 seien die lautesten und Chapter 14 die leisesten LFZ).
- 2) Vertreter Ihrer Fachabteilung haben mir gegenüber erwähnt, dass die Gebühren insgesamt aufkommensneutral zu sein hätten. Auf das Thema Aufkommensneutralität sind auch die Vertreter des Anrainerschutzverbandes am Flughafen Salzburg gestoßen, die diesbezüglich bei uns angefragt haben. Wir vom Team Aviation Reset konnten die nachfolgenden Fragen nicht beantworten:
 - a) Wo findet sich die Vorschrift, dass die Gebühren insgesamt aufkommensneutral zu sein haben? In welchem Gesetz, in welcher Verordnung, in welchem EU-Rechtsakt und konkret an welcher Stelle?
 - b) Was bedeutet der Grundsatz der Aufkommensneutralität für die Gestaltung von Lärmentgelten?

Zu den Fragen bitten wir um schriftliche Beantwortung. Nach Erhalt der Antwort würden wir um einen weiteren Termin in Ihrer Fachabteilung ersuchen.

Mit besten Grüßen



Dr. Susanne Heger

Beilagen:

1. Bescheinigung des Wirtschaftsprüfers vom 5. Dezember 2022;
2. Skizze Beteiligungsstruktur und Geldflüsse des Hauptaktionärs der Flughafen Wien AG;
3. Übersicht Nachtflugverbote.



FUSSENEGGER UND PARTNER

Wirtschaftsprüfungs- und
Steuerberatungs GmbH

1010 Wien, Esslinggasse 17/6

Telefon: +43 1 925 72 72 Fax: DW 9

Email: office@fussenegger-partner.at

Web: www.fussenegger-partner.at

TO WHOM IT MAY CONCERN

Wien, am 5. Dezember 2022

Aviation Reset - Bürgerinnen für Transparenz, Kostenwahrheit und

Nachhaltigkeit in der Luftfahrt

Esslinggasse 17/9

1010 Wien

Bescheinigung der Mitgliederzahl

Sehr geehrte Damen und Herren,

Nach Einsicht in die Unterlagen des Vereins Aviation Reset - BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt mit Sitz in Wien (ZVR-Zahl 481863180) bestätigen wir unter Verweis auf §19(6) UVP-G, dass der Verein mehr als 100 Mitglieder hat.

Mit dem Ausdruck vorzüglicher Hochachtung verbleiben wir

mit freundlichen Grüßen



Fussenegger & Partner

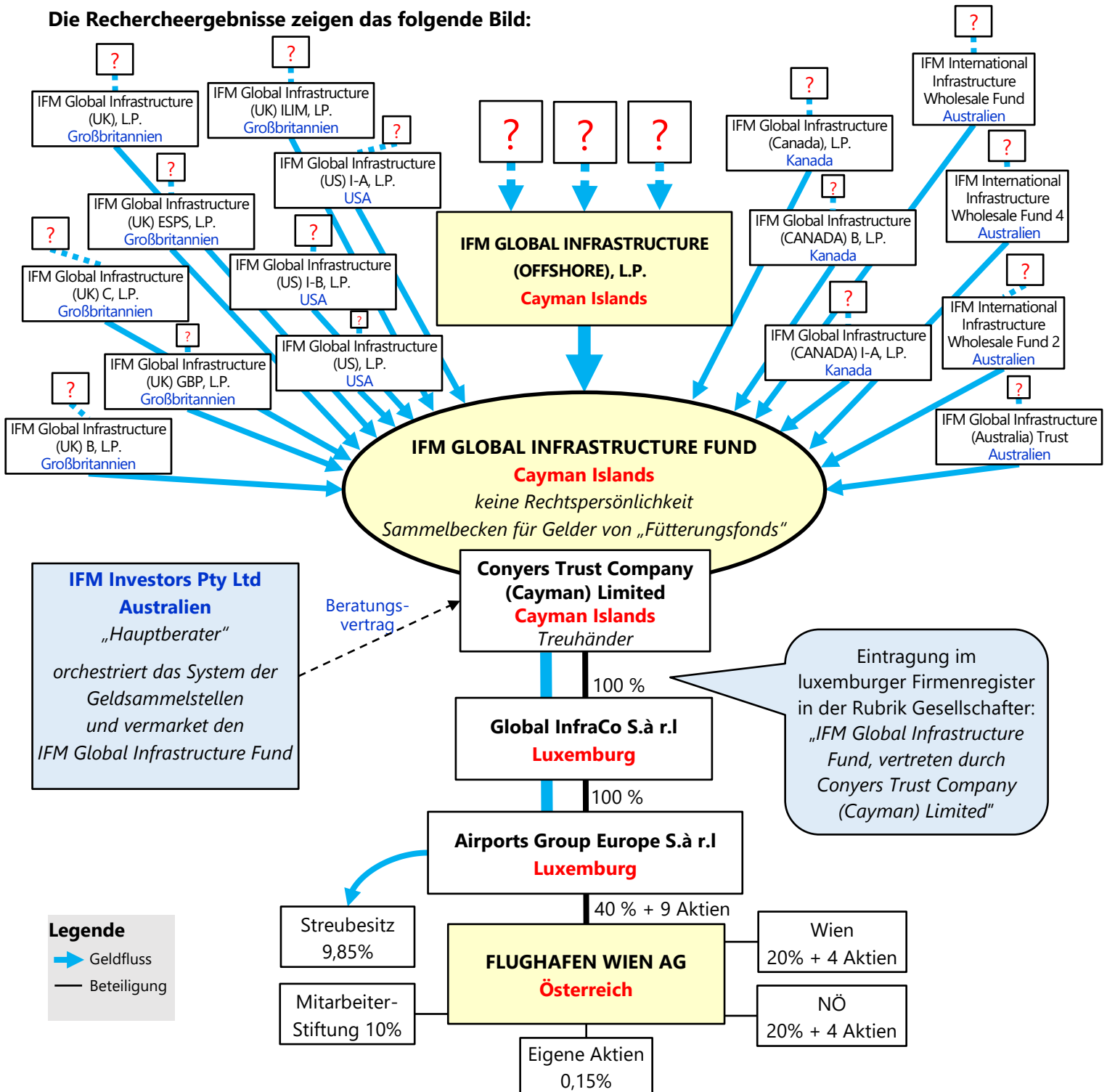
Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungs GmbH

FLUGHAFEN WIEN AKTIENGESELLSCHAFT BETEILIGUNGSSTRUKTUR UND GELDFLÜSSE DES GRÖSSTEN AKTIONÄRS

Punkt 2.2.3. des freiwilligen öffentlichen Angebots gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz der Airports Group Europe S.à r.l vom 5. August 2022 über 10% minus 10 Aktien des Aktienkapitals der FWAG besagt:

„Die Investoren von IFM GIF stammen aus verschiedensten Rechtsordnungen, einschließlich Australien, dem Vereinigten Königreich, Kontinentaleuropa, den Vereinigten Staaten und Kanada. Der Großteil der Investoren sind institutionelle Pensionsfonds, die im Namen von Millionen von Arbeitnehmern Vermögen veranlagen.“

Die Rechercheergebnisse zeigen das folgende Bild:



- Quellen:
- freiwillige öffentliche Angebote gemäß §§ 4 ff Übernahmegesetz der Airports Group Europe Sarl vom 6. November 2014 über 29,9% des Aktienkapitals der Flughafen Wien AG, vom 31. März 2016 über 10% des Aktienkapitals und vom 5. August 2022 über 10% minus 10 Aktien des Aktienkapitals.
 - Auszug aus dem luxemburger Gesellschaftsregister der Airports Group Europe S.à r.l. vom 27.09.2022 (beglaubigte Übersetzung).
 - Auszug aus dem luxemburger Gesellschaftsregister der Global InfraCo S.à r.l. vom 27.09.2022 (beglaubigte Übersetzung).
 - Search Report vom 11.10.2022 - IFM GIF IFM Global Infrastructure Fund, Cayman Islands.
 - Search Report vom 03.12.2023 - IFM Global Infrastructure (Offshore), L.P., Cayman Islands.
 - Form ADV vom 28.09.2022, IFM Investors Pty Ltd (Formular, mit dem sich IFM Investors Pty Ltd bei der SEC [U.S. Securities and Exchange Commission] und den staatlichen Wertpapierbehörden in den USA registrieren ließ).

Flughafen Wien im Nachtflugregelvergleich

Flughafen	Flugbewegungen 2019	Nachtflugregelung
Wien	266.802	von 23:30 bis 05:30 „gemäß Mediationsvereinbarung“ derzeit laut Website Dialogforum Deckelung mit 4.700 Starts und Landungen pro Jahr
Zürich	275.329	von 23.00 bis 6.00 behördliche Nachtflugsperr e mit Verspätungsabbau von 23.00 bis 23.30
Frankfurt	513.912	von 23.00 bis 5.00 behördliches Nachtflugverbot , keine planmäßigen Starts und Landungen Nachtrandstundenregelung von 22:00 bis 23:00 Uhr und 5:00 bis 6:00 Uhr
Heathrow	475.624 (2018)	von 22:55 bis 04:40 Freiwilliges Nachtflugverbot: keine planmäßigen Starts und Landungen <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> Behördliche Deckelung mit 5.800 Nachtflügen pro Jahr für den Zeitraum von 23:30 bis 06:00.