

Frau  
Dr. Susanne HEGER  
Aviation Reset

Eßlinggasse 17/9  
1010 Wien

e-mail: [office@aviationreset.at](mailto:office@aviationreset.at)

BMK - IV/L1 (Strategie und Internationales)  
[l1@bmk.gv.at](mailto:l1@bmk.gv.at)

**Dr. Florian Leo Buchner, LLB.oec LLM.oec**  
Sachbearbeiter:in

[FLORIAN.BUCHNER@BMK.GV.AT](mailto:FLORIAN.BUCHNER@BMK.GV.AT)  
+43 1 71162 659602  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung  
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-  
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2023-0.218.096

Wien, 7. April 2023

**Antwort: Grün- und Freizeitraum in Flugschneisen wieder  
lebenswert machen**  
**GZ: 2022-0.317.115**

Sehr geehrte Frau Dr. Heger!

Vielen Dank für Ihr Schreiben und Ihre Ausführungen zu einzelnen Themenbereichen, die im Zusammenhang mit dem Thema Fluglärm stehen.

Nachfolgend gehen wir gerne auf die von Ihnen aufgeworfenen Fragestellungen näher ein.

**ad 1)**

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.

- Der erlösneutrale Charakter des Lärmentgelts bedingt ein Bonus/Malus System, indem relativ (zum durchschnittlichen Lärmentgelt<sub>total</sub>) lautere LFZ höhere Gebühren und relativ leisere weniger Gebühren zu zahlen haben. Die Systematik des Lärmentgelts des Flughafen Wien sieht dafür die durchschnittliche Berechnung aller Lärmentgelte vor, um damit individuelle Lärmentgeltwerte gegenzurechnen, was im Ergebnis zu einer Erhöhung bzw. Reduktion des jeweiligen Entgelts führt.

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?

- Die individuellen Werte des LFZ sind immer niedriger als die Werte des ICAO Zertifikats, da es sich hier um höchstzulässige Schwellenwerte handelt. Bewertet wird die relative Abweichung vom zulässigen Höchstwert. Anzumerken sei hier, dass die Referenzwerte auf von der ICAO festgelegten Berechnungen beruhen. Das kann dazu führen, dass ein LFZ mit höheren höchstzulässigen Schwellenwerten und relativ dazu niedrigeren individuellen Schwellenwerten einen niedrigeren  $CH_{\text{regi}}$  aufweist. Das Lärmentgeltmodell des Flughafens Wien ist jedoch zweigliedrig und vergibt zusätzlich zu den relativ zulässigen Lärmentgelten auch die absolute Lärmemission. Dafür wird der energetische Durchschnitt (Mittelwert von Dezibelangaben) des individuellen LFZ berechnet (siehe Formel unten) und mit einem Lärmbelastungsschwellenwert gegengerechnet. Die Differenz wird in Euro zu den Gebühren hinzuaddiert ( $NC_{\text{Lärmpegel}}$ ). Dies führt zu einer gebührlchen Mehrbelastung absolut lauter LFZ zusätzlich zur relativen Lärmemission.
- $$L_m = 10 * \lg\left[\frac{1}{n} * \sum_{i=1}^n 10^{0,1 * L_i}\right]$$
  - lg** ist der Zehnerlogarithmus.
  - Σ** ist das Summenzeichen.
  - i** ist die Laufvariable für die Dezibelangaben L1, L2, ...
  - n** ist die Anzahl der Werte

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).

- Das ist richtig, gemeint war hier die gebührenmäßig niedriger bewertete Chapterzugehörigkeit.

## ad 2)

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?

- Die Praxis der Aufkommensneutralität von Lärmentgelten ist ein Ergebnis des Zusammenspiels mehrerer Faktoren.
  - o Auf nationaler Ebene gilt die Umsetzung des § 4a Flughafenentgeltgesetzes (FEG) zur Verpflichtenden Differenzierung der Flughafenentgeltregelung, welche ab 2024 verpflichtende Lärmentgelte an den Österreichischen Verkehrsflughäfen vorsehen. Das FEG gibt nur einen groben Rahmen zur Gestaltung des Lärmentgelts vor.
  - o Das FEG hat den Grundsätzen der EU-Verordnung 2009/12 zu entsprechen, der Airport Charges Directive (ACD). Art. 3 ACD erlaubt die Differenzierung (Modulation) der Entgelte aus Gründen des Umweltschutzes oder öffentlichen Interesses. Die Präambel (Recitals) zur ACD führt für Flughafenentgelte eine kosteneffiziente und kostenbezogene Gestaltung als Ausprägung des Willens des Gesetzgebers aus.

- Zur besseren Umsetzung der ACD und zur Diskussion offener Fragestellungen wurde von der Europäischen Kommission das Thessaloniki Forum ins Leben gerufen, welches aus Mitgliedern der Kommission und der Mitgliedstaaten besteht. Das Forum hat dabei folgende Mission: *To advise the Commission on the implementation of the Airport Charges Directive and to promote best practices in the economic regulation of airports*. 2021 wurde ein bestätigendes Arbeitspapier veröffentlicht, welches sich mit der Frage der Ausgestaltung von Environmental Modulations befasste.
- Das Arbeitspapier zu Environmental Modulations stellte, kurz zusammengefasst, folgendes in Bezug auf Lärmentgelte fest: Bei der Differenzierung der Flughafenentgelte nach Lärmgesichtspunkten handelt es sich um eine Typ 1 Variation<sup>1</sup> nach der Einteilung des Thessaloniki Forums. Als Ausprägung der Kosteneffizienz und Kostenbezogenheit von Flughafenentgelten empfiehlt das Forum unstrittig in Punkt 6.3 des Arbeitspapiers: *Type 1 variations should always be revenue neutral*. 6.4 führt weiter aus: *If a variation has to be revenue neutral to the airport, it is not possible for the airport to set higher charges for all levels of emissions, thereby internalizing all negative externalities. To make the variation revenue neutral, charges for higher levels of emissions always have to be combined with lower charges for lower emissions*. Aus den oben angeführten Ausführungen besteht demnach begründeter Anlass den Empfehlungen des Thessaloniki Forums hinsichtlich der Aufkommensneutralität von Lärmgebühren zu folgen.

Was bedeutet der Grundsatz der Aufkommensneutralität für die Gestaltung von Lärmentgelten?

- Die Aufkommensneutralität bedeutet für die Gestaltung der Lärmentgelte, dass Flughäfen keine zusätzlichen Erlöse durch das Lärmentgelt einnehmen können. Eine aufkommensneutrale Gestaltung durch ein Bonus-Malus System kann ein effektives Anreizsystem sein, sofern die beeinflussbaren Parameter richtig gesetzt werden. Mit der Einführung der Verpflichtung zur Differenzierung der Entgelte nach Lärmgesichtspunkten ist eine laufende Evaluierung der Lärmentgeltordnungen der betroffenen Flughäfen geplant, um die Lenkungswirkung der Maßnahmen feststellen zu können (Dies kann bspw. für den Flughafen Wien an der Veränderung des Ausgleichswerts W, der Zahl der LFZ mit Vortex-Wirbelgeneratoren oder dem Median der Lärmwerte der LFZ festgestellt werden). Dabei muss auch bedacht werden, dass einige Faktoren nicht durch ein Lärmentgelt beeinflussbar sind, so wird ein Lärmentgelt kurzfristig nicht zu einer Flottenerneuerung führen (weil ökonomisch nicht machbar), aber für diese Maßnahme mittel- bis langfristig zusätzlich motivieren.

---

<sup>1</sup> Variations, which relate to a specific issue at the airport in question, such as noise and emissions from aircraft on the ground or in the Terminal Manoeuvring Area (TMA) that affect the local environment.

**Ergänzung zur einleitenden Anmerkung im Zusammenhang mit den Lärmgebühren und dem Ausgleichswert W:** [Lärmentgelt.pdf \(viennaairport.com\)](#): Der Wert findet sich auf der letzten Seite des Dokuments, welches auf der Homepage der Flughafens auffindbar ist (z.B. seit 01.03.23: € 43,57). Der Ausgleichswert ergibt sich aus dem Durchschnitt der Lärmentgelte eines halben Jahres und wird zweimal jährlich durchgeführt. Die Datengrundlage in einem regulären Jahr besteht aus rund 266.802 Flugbewegungen (Stand: 2019), daher wird der Ausgleichswert W anhand seiner Plausibilität und anhand von Stichproben überprüft.

Im Falle von Rückfragen stehen wir gerne, auch im Rahmen eines persönlichen Gesprächs zur Verfügung.