

Frau
Dr. Susanne HEGER
Aviation Reset

Eßlinggasse 17/9
1010 Wien

e-mail: office@aviationreset.at

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

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

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: 2024-0.038.869

Wien, 11. März. 2024

Antwortschreiben: Lärmentgelt gemäß Flughafenentgeltgesetz

Sehr geehrte Frau Dr. Heger,

wir bedanken uns für Ihre Anfragen vom 08.11.2023 und 13.08.2023.

Bevor wir näher auf Ihre Fragestellungen eingehen, möchten wir Sie vorab auf die Auflagen zum nun verpflichtenden Lärmentgeltmodell der österreichischen Verkehrsflughäfen in den Bescheiden des Jahres 2024 aufmerksam machen.

In den Bescheiden für das Jahr 2024 findet sich die Auflage des BMK gegenüber den Flughäfen, einen umfassenden Bericht über die Eignung (Lenkungswirkung) der Maßnahme vorzulegen.

Dieser Bericht ist der Genehmigungsbehörde spätestens bei Antragstellung auf Anpassung der Flughafenentgelte im darauffolgenden Jahr vorzulegen.

Als verpflichtende Kriterien wurden vom BMK definiert:

- Darstellung des Lärmentgeltmodells sowie der beabsichtigten Lenkungswirkung und Betroffenheit vom Lärmentgeltmodell nach Art und Zweck des Fluges (Kommerzielle Luftfahrt vs. Allgemeine Luftfahrt, Passagierflug vs. Cargo).
- Darstellung von allenfalls bestehenden „noise restrictions“ bzw. „noise guidelines“ für Lärmwerte von Luftfahrzeugen (gem. den jeweilig geltenden „coordination parameters and principles“ der Schedule Coordination Austria).
- Darstellung beobachtbarer Veränderungen im LFZ- Portfolio.
- Darstellung der Anzahl der vom Lärmentgelt erfassten LFZ in den allenfalls bestehenden jeweiligen Lärmkategorien und quantitative Darstellung der Menge an LFZ in der Bonus- bzw. Malus-Kategorie.
- Darstellung der Über- oder Unterdeckungen des Lärmentgelts bzw. des aktuellen Ausgleichswerts.

- Darstellung der jeweils fünf niedrigsten und fünf höchsten verrechneten Lärmmentgelte.
- Darstellung der Lärmmentwicklung bei Vorliegen stationärer Fluglärm-Messstationen.

Es steht dem Flughafenleitungsorgan darüber hinaus frei, weitere Belege für die Eignung im Bericht vorzubringen.

Bezüglich Ihrer konkreten Fragen:

ad 1)

a) Warum werden die konkreten Lärmmentgelte geheim gehalten?

Von einer Geheimhaltung seitens des Flughafens kann hier nicht ausgegangen werden. Da das Lärmmentgeltssystem des Flughafen Wien für jedes LFZ einen individuellen Wert anhand des Zertifikates erstellt, wäre die Veröffentlichung bei dieser hohen Anzahl an Flugbewegungen (z.B. 188.412 (2022). bzw. 266.802 (2019)) weder sinnvoll noch tunlich. Da die Berechnungsmethode bekannt ist, kann durch die Kenntnis des Zertifikates eines LFZ das Lärmmentgelt berechnet werden. Zertifikate sind auf Anfrage oder auf der Homepage [NoisedB - Noise certification database \(aviation-civile.gouv.fr\)](https://aviation-civile.gouv.fr) abrufbar.

b) Wie ist es möglich, dass das BMK das Lärmmentgelt genehmigt hat, obwohl der dafür erforderliche Faktor W nur intern bei der Flughafen Wien AG ermittelt wird? Diese Intransparenz widerspricht ja offensichtlich dem im Flughafenentgeltgesetz mehrfach verankerten Transparenzgebot.

Das Transparenzgebot des FEG ist insoweit erfüllt, als dass das Modell öffentlich kommuniziert sowie mit den Nutzern konsultiert wurde und nachvollziehbar ausgestaltet ist. Mit Verweis auf die hohe Anzahl der Flugbewegungen nimmt die Genehmigungsbehörde eine stichprobenartige Überprüfung unter Verwendung des Berechnungsmodells und unter Kenntnis des groben LFZ Portfolios des Flughafens vor. Dadurch kann der Ausgleichswert als nachvollziehbar angenommen werden.

c) Sind dem BMK die konkreten von den einzelnen Airlines bezahlten Lärmmentgelte bekannt, zumindest jene Lärmmentgelte, die die AUA bezahlt?

Nein, die Abrechnung der Flughafengebühren in jeglicher Form liegt nicht im Zuständigkeitsbereich des BMK.

d) Sind die Beträge derart, dass sie Airlines motivieren, in den Lärmschutz zu investieren?

Die Lärmmentgeltmodelle der Verkehrsflughäfen waren als grundsätzlich geeignet zur Förderung von Maßnahmen zur Reduktion des Lärms zu werten. Eine tatsächliche Lenkungswirkung lässt sich erst nachträglich und im Zeitverlauf feststellen. Dazu wurden die auch angeführten Auflagen im Bescheid festgesetzt.

ad 2)

e) Bitte erläutern Sie am Beispiel der AUA z.B. anhand des ersten Halbjahres 2023, wie dies rechnerisch abläuft.

Die Frage der Aufkommensneutralität bezieht sich nicht auf einzelne Airlines. Das Prinzip der Aufkommensneutralität verbietet es dem jeweiligen Flughafen zusätzliche Erträge aus der Gesamtheit der Einnahmen des Lärmmentgelts zu generieren. D.h., dass es grundsätzlich möglich ist, dass eine Airline, abhängig von ihrem LFZ Portfolio, ausschließlich einen Bonus oder Malus generiert. Das Prinzip sieht die Gegenverrechnung von lauten und leisen LFZ vor.

ad 3)

f) *Überprüft das BMK die Lenkungswirkung des von ihm bescheidmässig genehmigten Lärmentgelts?*

Das BMK überprüft die Eignung der Lärmentgeltmodelle zur Förderung von Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr. In den Bescheiden für das Jahr 2024 wurde eine Reihe an Kriterien und ein verpflichtender Bericht festgesetzt, um diese Eignung künftig besser überprüfen zu können.

g) *Welche Kriterien sind zu erfüllen, um die Lenkungswirkung nachzuweisen? Ab 1. Jänner 2024 haben die Lärmentgelte verpflichtend den Anforderungen des § 4a FEG zu entsprechen. Das bisherige Argument, sie bräuchten nichts zu bewirken, denn sie seien ja freiwillig, fällt dann weg. (UE eine schwache Ausrede, denn der Flughafen bewirbt die Gebühr. Das verlangt Wirksamkeit, ansonsten liegt Irreführung vor.)*

Sehen Sie dazu bitte die Ausführungen zum verpflichtenden Bericht am Anfang.

h) *Wie erklärt sich das BMK, dass es die AUA trotz mittlerweile Jahrzehnte altem Lärmentgelt noch immer nicht der Mühe wert findet, auf allen Flugzeugen Vortex-Wirbelgeneratoren anzubringen, obwohl es sich dabei um eine effiziente Lärmschutzmaßnahme mit geringen Kosten handelt? Könnte dies vielleicht an lachhaft geringen Lärmentgelten liegen?*

Der für Wien besonders relevante Flottenanteil (>50% mit steigender Tendenz) der A319, A320 und A321 sind durchwegs mit Vortex-Generatoren ausgestattet bzw. ist eine vollständige Ausstattung dieses Flottenteils abhängig von Wartungszyklen geplant. Die AUA ergreift auch technische Maßnahmen abseits von Vortex-Generatoren, wie die Aufrüstung der Boeing 767 Flotte mit Winglets, welche ebenfalls einen signifikanten Lärmreduktionseffekt haben. Die Vortex-Generatoren werden beispielhaft im FEG als mögliches Differenzierungskriterium genannt. Somit stellt die (zusätzliche) 15%-ige Bonifizierung bei LFZ mit Vortex-Generatoren im Lärmentgeltmodell des Flughafen Wien einen freiwilligen Bestandteil dar, der durchaus positiv zu bewerten ist.

Wir hoffen, dass diese Ausführungen bei der Klärung ihrer Fragen hilfreich sind.

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. Buchner.

Für die Bundesministerin:
Mag. Elisabeth Landrichter

Elektronisch signiert