

Aviation reset
zH Dr. Susanne Heger
Esslinggasse 17/9
1010 Wien

BMK - I/PR15 (Informationsfreiheitsrecht- und
Verwaltungsmanagement)
auskunftspflicht@bmk.gv.at

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.

per E-Mail:

[REDACTED]

Geschäftszahl: [REDACTED]

Wien, 14. Jänner 2025

Anfrage nach dem Umweltinformationsgesetz zu „Genehmigung der Flughafenentgeltordnung für den Flughafen Wien-Schwechat“

Sehr geehrte Frau Dr. Heger,

das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) teilt in Entsprechung des § 3 Abs 1 iVm § 5 UIG zu Ihrer Anfrage wie folgt mit:

Die lärmabhängige Entgeltkomponente, die seit dem 01.01.2024 verpflichtend eingeführt wurde, entspricht den Anforderungen des Flughafenentgeltgesetzes (FEG). Das Modell ist objektiv, transparent und basiert auf ICAO-Daten unter Anwendung modernster Abrechnungstechnologien.

Das Modell zeigt sich als geeignet, Maßnahmen zur Lärminderung im Luftverkehr zu fördern. Zur weiteren nachfolgenden Überprüfung und erweiterten Feststellung der Eignung ist das Flughafenleitungsorgan verpflichtet, jährlich einen Bericht zur Wirksamkeit (Lenkungswirkung) der Maßnahme vorzulegen. Dieser Bericht ist spätestens bei einem Antrag auf Anpassung der Entgelte im Folgejahr bei der Genehmigungsbehörde vorzulegen.

Für das Jahr 2024 liegt der Genehmigungsbehörde ein erster Bericht vor. Dieser wurde diesem Schreiben als Anlage beigefügt. Zudem darf darauf verwiesen werden, dass der der Anfrage zugrundeliegende Bescheid öffentlich auf <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/flughafen/feg.html> abrufbar ist.

Während belastbare Aussagen zur Lenkungswirkung erst über einen längeren Beobachtungszeitraum möglich sind, liefert der vorgelegte Bericht erste Anhaltspunkte, die die angenommene Zweckmäßigkeit des Modells unterstützen.

Der Bericht hat mindestens folgende Inhalte zu umfassen:

- 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. den aktuellen Ausgleichswert.
- Darstellung der jeweils 5 niedrigsten und höchsten verrechneten Lärmentgelte sowie deren Anteil am jeweiligen Landeentgelt.
- Darstellung der Lärmentwicklung bei Vorliegen stationärer Fluglärm-Messstationen.

Es bleibt dem Flughafenleitungsorgan freigestellt, zusätzliche Nachweise zur Unterstützung der Eignung des Modells beizufügen.

Zum zweiten Teil Ihrer Anfrage „Übermittlung sonstiger im Akt zu GZ 2024-0.763.741 befindlicher Unterlagen“ werden nachfolgend jene Umweltinformationen übermittelt, die in der vom BMK erstellten Checkliste zu den formellen und inhaltlichen Voraussetzungen der Bescheidgenehmigung enthalten sind.

Auszug aus der, der Genehmigung zugrundeliegenden, Checkliste Lärmabhängige Entgeltkomponente gem. §4aFEG:

§4a FEG (Verpflichtung zur Differenzierung der Flughafenentgeltregelung) iVm. §22 (5) FEG besagt:

- (1) *Das Flughafenleitungsorgan ist verpflichtet, seinen Antrag gemäß § 9 Abs. 1 nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren. Diese Differenzierung hat nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien zu erfolgen.*
- (2) *Die Differenzierung gemäß Abs. 1 hat das Ziel zu verfolgen, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern. Als Grundlage für diese Differenzierung hat das Flughafenleitungsorgan dabei verpflichtend heranzuziehen:*
 1. *Lärmzertifikate für Luftfahrzeuge entsprechend den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) oder*
 2. *Fluglärmmessungen nach international anerkannten Methoden und auf dieser Grundlage erhobene Daten.*
- (3) *Für die Differenzierung gemäß Abs. 1 kann das Flughafenleitungsorgan weiters insbesondere folgende Grundlagen heranziehen:*
 1. *technische Vorrichtungen an Luftfahrzeugen, die nachweislich Lärmemissionen reduzieren,*
 2. *regionale Besonderheiten des betroffenen Flughafens und seiner Umgebung sowie*
 3. *lärmmindernde Anflugverfahren, sofern derartige Verfahren auf dem betroffenen Flughafen gemäß den anzuwendenden Vorschriften etabliert sind.*

Weiters muss in der Ausgestaltung emissionsbezogener Entgeltdifferenzierungen das Prinzip der Aufkommens-/bzw. Erlösneutralität erfüllt werden. Dieses besagt, dass durch diese Art der

Differenzierung keine zusätzlichen Einnahmen für den jeweiligen Flughafen generiert werden dürfen. Dieses Prinzip ergibt sich aus der systematischen Betrachtung des FEG sowie der Airport Charges Directive 2009/12/EC.

Das FEG hat den Grundsätzen der EU-Verordnung 2009/12 zu entsprechen, der Art. 3 Airport Charges Directive (ACD) erlaubt die Differenzierung (Modulation) der Entgelte aus Gründen des Umweltschutzes oder öffentlichen Interesses. Die Erwägungsgründe (Recitals) zur ACD führen 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“ befasst sich mit der Differenzierung von Flughafenentgelten auf Basis von Lärmaspekten und definiert diese als Typ-1-Variationen gemäß der Einteilung des Thessaloniki-Forems. Das Forum empfiehlt, dass solche Variationen stets aufkommensneutral gestaltet sein müssen. Dies bedeutet, dass höhere Gebühren für lautere Luftfahrzeuge durch niedrigere Gebühren für leisere Luftfahrzeuge ausgeglichen werden müssen, um sicherzustellen, dass keine zusätzlichen Einnahmen generiert werden.

Zusätzlich wird bei der Genehmigung von lärmabhängigen Entgeltkomponenten auch die 9. Ausgabe der ICAO-Richtlinien (*ICAO’s Policies on Charges for Airports and Air Navigation Services, 9th ed.*) herangezogen. Diese stellen klar:

1. **Lärmbezogene Entgelte** sollten nur an Flughäfen erhoben werden, die tatsächlich Lärmprobleme aufweisen, und dürfen nur die Kosten decken, die für Lärminderung oder Lärmvermeidung entstehen.
2. **Verknüpfung mit Landeentgelten:** Diese Entgelte sollten in Verbindung mit Landegebühren (z. B. durch Aufschläge oder Rabatte) berechnet werden und die Lärmzertifizierungsstandards der ICAO berücksichtigen.

3. **Nichtdiskriminierung:** Lärmbezogene Gebühren dürfen nicht diskriminierend zwischen Nutzern sein und sollen so gestaltet werden, dass sie den Betrieb bestimmter Luftfahrzeuge nicht unverhältnismäßig einschränken.

Insgesamt wird empfohlen, die Prinzipien des Thessaloniki-Forums und der ICAO-Richtlinien zu berücksichtigen, um eine faire und aufkommensneutrale Gestaltung lärmbezogener Entgelte sicherzustellen.

Das Thessaloniki-Forum definiert wesentliche Kriterien für die Bewertung von Flughafenentgelten:

- **Relevant (Geeignet):** Die herangezogenen Faktoren müssen auf die jeweilige Situation anwendbar sein und bei der Begründung unterschiedlicher Entgelte zu Recht berücksichtigt werden.
- **Objektiv:** Diese relevanten Faktoren müssen auf faire, ausgewogene und nachvollziehbare Weise bewertet werden.
- **Transparenz:** Die Gründe und Analysen, die der Entgeltstrategie und den Entgelthöhen zugrunde liegen, müssen für alle Beteiligten klar und nachvollziehbar sein. Nutzer:innen sollen in der Lage sein, potenzielle Beschwerden zu prüfen. Die Begründungen und Kriterien müssen in allen Aspekten, einschließlich etwaiger Bedingungen, deutlich und überprüfbar sein.

Kriterien in Bezug auf den Flughafen Wien-Schwechat:

Transparent	<p>Durch die Konsultation im Nutzausschuss und die Publikation der im Rahmen der Entgeltordnung (üblicherweise in ihrer Gesamtheit auf der Website des FH abzurufen) ist das Kriterium der Transparenz erfüllt.</p> <p>Erfüllt</p>
Geeignet	<p>Bezüglich dem Kriterium der Eignung, erlaubt die ACD eine Differenzierung nach Lärmgesichtspunkten. Die Verpflichtung des FEG sieht vor, „Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern“. Somit muss eine Differenzierung nach Lärmgesichtspunkten geeignet sein eine Lenkungswirkung/ einen positiven Effekt (iSe. Reduktion) hinsichtlich der Lärmimmission zu erzeugen. Die Differenzierung nach Lärmemmissionskategorien scheint</p>


	<p>geeignet dieses Ziel zu erreichen, da es insbesondere dem polluter pays-Prinzip folgt (Emissionsärmere LFZ zahlen relativ weniger/Emissionsstärkere LFZ zahlen relativ mehr). Die Lenkungswirkung und der positive Effekt können jedoch nur nach Einführung durch eine anschließende Evaluation verschiedener Parameter festgestellt werden.</p> <p>Am Flughafen Wien erfolgt die emissionsbezogene Vergebühung anhand einer oben beschriebenen Formel. Diese bildet keine Kategorien, sondern generiert für jedes LFZ einen gesonderten Wert und eine eigene Gebühr. Dieses Vorgehen erfüllt ebenfalls das oben genannte polluter-pays Prinzip, indem höhere Emissionen stärker vergebührt werden als niedrigere.</p> <p>Die Eignung wird angenommen</p>
Objektiv	<p>§4a FEG definiert objektive Differenzierungskriterien durch die verpflichtende Heranziehung von Lärmzertifikaten oder Lärmmessungen. Zertifikate werden im Berechnungssystem des Flughafen Wien herangezogen, somit ist das Kriterium der Objektivität erfüllt. Weiters bezieht sich die Differenzierung auf das Landeentgelt, da hier gemäß dem Verursachungsprinzip die Lärmimmission zu verorten ist (in Abgrenzung bspw.: nicht etwa als Bestandteil des Securityentgelts).</p> <p>Erfüllt</p>
Erlös-/Aufkommensneutral	<p>Die Ausgestaltung der Lärmentgeltkomponente erfüllt das Erfordernis der Erlös-/Aufkommensneutralität durch die Verwendung eines Bonus/Malus Systems und die jährliche Nachverrechnung von Über- bzw. Unterdeckungen.</p> <p>Im System des Flughafen Wien erfolgt dies durch eine Gegenverrechnung mit einem Ausgleichswert.</p> <p>Erfüllt</p>

Der Flughafen Wien hat sich in seinem Bericht über die Lenkungswirkung auf die geforderten Parameter bezogen. Die Erläuterung der Parameter gibt eine erste Indikation zur Eignung des Lärmentgeltmodells, wobei eine konkrete Aussage nur über mehrere Jahre getroffen werden kann.

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass im BMK keine weiteren, über die in diesem Schreiben hinausgehenden, Umweltinformationen zum gegenständlichen Sachverhalt verfügbar sind. Ein großer Teil des Bescheidverfahrens zur Anpassung der Entgelte konzentriert sich ausschließlich auf die Prüfung wirtschaftlicher Faktoren ohne Bezug zu Umwelt- oder Emissionsthemen. Im Vordergrund steht dabei die Frage, welche Gebühren der jeweilige Flughafen von seinen Nutzern (Airlines) für die Nutzung seiner Infrastruktur (z. B. Rollbahnen, Parkflächen) oder für zusätzliche Leistungen (z. B. Sicherheits- und Schutzmaßnahmen) erheben darf.

Für die Bundesministerin:

[REDACTED]

	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2025-01-14T15:58:17+01:00
	Seriennummer	471848017
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/