

PER EINSCHREIBEN



BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit
in der Luftfahrt

An die
Bundesministerin für
Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie
als Oberste Zivilluftfahrtbehörde

Radetzkystraße 2
Postfach 201
1000 Wien

Vorab per E-Mail:

gl-l@bmk.gv.at

florian.buchner@bmk.gv.at

Wien, am 7. Februar 2025

**Lärmentgelt Flughafen Wien:
Genehmigung der Flughafenentgeltordnung für den Flughafen Wien-Schwechat;
Antrag auf Mitteilung von Umweltinformationen gemäß § 5 Abs 1
Umweltinformationsgesetz**

Sehr geehrte Damen und Herren,

Ich beziehe mich auf die Vorkorrespondenz.

In Ihrem Schreiben vom 14. Jänner 2025 behaupten Sie, das Lärmentgeltmodell des Flughafen Wien „zeigt sich als geeignet, Maßnahmen zur Lärminderung im Luftverkehr zu fördern“. Weiters stufen Sie es als transparent ein und legen den „Bericht zur Überprüfung und Feststellung der Eignung des Lärmentgeltmodells 2024“ des Flughafen Wien vom 12. September 2024. vor

Wir nehmen dazu Stellung wie folgt:

1. Aufkommens- und Erlösneutralität

Diese wird am Flughafen Wien als ein reines Nullsummenspiel innerhalb der Kategorie des Lärmentgelts verstanden.

Im Schreiben des BMK vom 14.01.2025 wird ausgeführt, dass sich dieses Prinzip aus der systematischen Betrachtung des Flughafenentgeltgesetzes FEG sowie der Airport Charges Directive 2009/12/EC ergibt. Wir können dies daraus nicht entnehmen. Vielmehr scheint es lediglich ein

Verbot überschießender Gewinne im Hinblick auf alle Entgeltkomponenten zu geben (siehe Anlage zum FEG).

Weiters bezieht sich das Schreiben des BMK auf das Thessaloniki-Forum und vermeint, dass sich aus dessen Arbeitspapier zu „Environmental Modulations“ ergeben würde, dass höhere Gebühren für lautere Flugzeuge durch niedrigere Gebühren für leisere Luftfahrzeuge ausgeglichen werden müssen. Wir können dies nicht nachvollziehen, da Punkt 4.11 der genannten „Environmental Modulation“, der laut Information des EU-Directorate General for Mobility and Transport hier einschlägig ist, Folgendes besagt¹:

“Revenue neutrality as a basic principle

4.11 A general principle of airport charges regulation is the prevention of the abuse of a dominant position. This means that the total charges should be cost oriented. Any modulation of the charges should therefore not increase the total revenue of the airport operator. Hence, modulations should be revenue neutral. As a result, modulations do not change the total average cost of aviation transport for passengers and freight, and therefore cannot alone contribute to achieving the socially optimal level of air traffic, or shift between alternative forms of transport (effect 2).“ (Unterstreichung durch Autor)

Daraus ergibt sich lediglich, dass durch „environmental modulations“, also Abwandlungen des Entgeltsystems für Umweltschutzzwecke, im Gesamtentgeltsystem keine überschießenden Einnahmen entstehen dürfen. Es geht um den Schutz der Airlines vor den Flughäfen in ihrer Rolle als Monopolisten in einer Gesamtbetrachtung, und nicht um das Verhindern von Einkünften aus Lärmertgelten.

Diese Interpretation wird auch durch die Praxis der deutschen Flughäfen gestützt, zu der wir bei unserem Besuch im BMK am 28. August 2024, umfangreiches Material vorgelegt haben, so wie aus der Entscheidung des Gerichts Berlin Brandenburg im Urteil OVG 6 A 6/22 vom 28.02.2024, das ausführt, dass insgesamt keine überschießenden Gewinne erwirtschaftet werden dürfen².

Somit ist auf Ebene des EU-Rechts klargestellt, dass das Prinzip der Aufkommensneutralität hinsichtlich aller Entgeltkomponenten und Kosten interpretiert wird und nicht nur isoliert auf das Lärmertgelt anzuwenden ist.

Ebenso ist die am Flughafen Wien gewählte Interpretation der ICAO-Richtlinie nicht zwingend. Jedenfalls sieht sich der Flughafen Heathrow durch die ICAO-Richtlinie, der auch Heathrow

¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/core/api/front/document/101253/download>

² Das Gericht in Rz 92:

„Der Grundsatz der Aufkommensneutralität ist ausdrücklich weder in der Richtlinie 2009/12/EG noch in § 19b LuftVG zu finden, folgt aber aus dem Sinn und Zweck des Kostenbezugs. Er besagt, dass durch die Lärmzuschläge keine überschießenden Gewinne erwirtschaftet werden dürfen. Hielte man ihn hinsichtlich der Lärmertgelte für einschlägig, wäre demnach maßgebend, ob den Erlösen der Beigeladenen durch die Entgelte insgesamt noch zu deckende Kosten am BER gegenüberstehen.“ (Unterstreichung durch Autor).

unterliegt, nicht gehindert, beißende Lärmgebühren einzuheben, die in der Nacht bis zu £ 70.567,50 ausmachen können³ und kalkuliert die Einnahmen in der Kategorie „Noise Charge“ in seiner „2025 Tariff Forecast Revenue“ für rund 470.000 Starts und Landungen mit über 645 Millionen Pfund⁴. Das Entgelt enthält bei allen Starts und Landungen eine Lärmkomponente, im Durchschnitt errechnet sich ein Betrag von rund £ 1.400.

Auch hat der Flughafen Zürich gerade eine Erhöhung der Lärmgebühren beantragt, die ganz offensichtlich nicht auf dem Prinzip der Kostendeckung beruht. Es heißt im Schweizer Luft- und Raumfahrtmagazin vom 7.1.2025.: „Nebst den Lärmzuschlägen in der Nacht werden auch die Tageslärmgebühren angemessen erhöht. Ziel sei eine Förderung der Flugzeugflottenerneuerung durch die Fluggesellschaften, so die Flughafen Zürich AG. Im Vordergrund steht die Ablösung der Kurz- und Mittelstreckenflotten (A320-Familie). Damit sollen Anreize zur Anschaffung der A320neo geschaffen werden.“⁵.

Somit ergibt sich, dass weder das EU-Recht, noch das FEG, noch die ICAO-Richtlinie eine Verpflichtung kennen, dass verrechnete Lärmentgelte im Gegenzug durch Boni bei den Lärmentgelten auszugleichen wären.

2. Bonus/Malussystem

Laut Schreiben des Flughafen Wien wird bei 55% aller Bewegungen am Flughafen Wien am Hauptvorfeld ein Lärmentgelt verrechnet, 45% werden bonifiziert.

Dies dürfte dazu führen, dass Flieger mit besserer Qualität als der Durchschnittsflieger eine Reduzierung der Landegebühr erfahren und nur die schlechteren Flieger eine Mehrgebühr. Das Lenkungsziel scheint also der Durchschnittsflieger zu sein.

Außerdem: Eine Belohnung dafür, nicht so viel Lärm wie andere zu machen widerspricht dem Entgeltgedanken und dem „polluter pays“-Prinzip. Jedes einzelne Flugzeug macht Lärm. Es gibt keines, das keinen Lärm macht.

Dementsprechend haben die Entgeltordnungen der deutschen Flughäfen und Heathrow das Lärmentgelt zu einem fixen Bestandteil ihrer Gebühren gemacht.

3. Transparenz

Laut Schreiben des BMK vom 14.01.2025 ergibt sich die Transparenz aus der Konsultation im Nutzerausschuss und der Publikation auf der Webseite. Nun wird auf der Webseite aber nur ein Teil

³ <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/doing-business-with-heathrow/flights-condition-of-use/conditions-of-use-documents/2025/Heathrow-Airport-Limited-Conditions-of-Use-2025.pdf>

⁴ <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/doing-business-with-heathrow/flights-condition-of-use/conditions-of-use-documents/2025/Heathrow-Airport-Limited%20Conditions-of-Use-Airport-Charges-Decision-2025.pdf>, Seite 18.

⁵ <https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/flughafen-zuerich-reicht-gesuch-um-erhoehung-der-laermzuschlaege-ein>

der relevanten Information zum Lärmentgelt veröffentlicht. Zum Beispiel wird in der Veröffentlichung der „Lärmbelastungsschwellenwert (X)“ mit 81 angegeben, ohne eine Einheit zu nennen oder anzugeben, woher dieser Wert kommt. Erst durch Offenlegung des Schreibens des Flughafens Wien vom 12.09.2024 haben wir erfahren, dass es sich hier um eine Umrechnung von 68 dB (A) gemäß der LuLärmIV in 81 EPNdB handelt. Es sitzen auch nicht alle Nutzer im Nutzerausschuss, sodass auch das kein Transparenzkriterium sein kann.

Die Publikation einer verkürzten Fassung der Ermittlung der Lärmentgelte auf der Webseite, bei der grundlegende Informationen fehlen und nur Personen mit Zugang zu internen Informationen das gesamte Modell zugänglich ist, kann nicht das Kriterium der Transparenz erfüllen.

Andere Flughäfen verwenden einfache, auch für Laien verständliche Modelle, wie man sie beispielsweise auf den Webseiten der Flughäfen München, Frankfurt, Berlin-Brandenburg, Zürich und Heathrow sieht.

Ein ideales Beispiel für Transparenz bietet der Flughafen Frankfurt, wo neben dem verständlichen Modell auf der Webseite eine detaillierte Online Berechnung aller Flughafengebühren inklusive Lärm- und Emissionskomponenten für Start und Landung möglich ist⁶.

4. Wahl des Ansatzes für das Rechenmodell

Wie wir dem Schreiben des Flughafens Wien vom 12.09.2024 entnehmen können, wurde bei der Berechnung als Ansatz der maximale Außenpegel beziehungsweise Einzelschall von 68 dB (A) gemäß § 2 LuLärmIV gewählt. Nur der Wert der Überschreitung dieses maximalen Immissionsschwellenwertes soll für die Berechnung herangezogen werden.

Für die Umrechnung von 68 dB (A) in EPNdB hat man kurzerhand die Formel $EPNdB = dB(A) + 13$ angesetzt. Laut deutschem Fluglärm-Portal, betrieben vom Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V., ist eine Umrechnung von EPNdB in dB (A) „nicht möglich“⁷.

Es ist befremdlich, dass das BMK dem Flughafen Wien eine physikalisch und mathematisch unzulässige Rechenoperation gestattet und nicht einmal nachfragt, woher der Flughafen Wien seine Umrechnungsformel nimmt.

Das Lärmentgelt pro 1 EPNdB Überschreitung beträgt 1 Euro. Das ist lächerlich.

5. Rechenschritt Berechnung Chapterzahl CH-Regi

Beim Rechenschritt Berechnung Chapterzahl stoßen wir auf das grundlegende Problem, dass uns zwar klar ist, dass es um die relative Abweichung vom zulässigen Höchstwert geht, nicht aber klar ist, welcher höchst zulässige Wert gemeint ist. Auch ist die Aussage der dort angegebenen Chart zur Erläuterung der „ICAO-Regelung“ nicht klar und ihre Quelle ebenfalls nicht.

⁶ https://sslapps.fraport.de/airportcharges/m101_001.jsp

⁷ <https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/fluglaerm-debatte/was-ist-laerm/>

Der Flughafen spricht in seinem Schreiben von Chapter 3, Chapter 4 und Chapter 14 Luftfahrzeugen. Es scheint, dass jedes Flugzeug nur innerhalb seines Chapters beurteilt wird. Dann würde ein Chapter 3 Flugzeug (Zulassung ab 1977), das seit 2002 dem Mindeststandard entspricht (Chapter 2 Flieger sind in der EU seit 2002 verboten)⁸, nicht an den Werten der modernen Chapter 14 Flugzeuge gemessen werden, sondern an den alten Werten aus den 70-iger Jahren. Oder werden alle am Chapter 3 Standard gemessen?

Am Flughafen Heathrow wird auch mit der Chapterzahl gearbeitet, allerdings klargestellt, dass der Referenzwert der Chapter 3 Mindeststandard ist und zu diesem die relative Abweichung zu ermitteln ist. („Cumulative EPNdB reduction from ICAO Chapter 3 standard of at least“ In der Fußnote näher erklärt als *“This represents the sum of the differences between the certified noise values for a particular aircraft registration at the three monitoring points (sideline, flyover and approach) and the Chapter 3 limits at these points (noise chapters are as defined in ICAO Annex 16, Volume 1).“*

Je größer die Differenz desto billiger wird es am Flughafen Heathrow⁹.

Ist hier wie in Heathrow der Chapter 3 Mindeststandard der Referenzwert?

6. Rechenschritt Lärmentgeltqualität

Da die Chapterermittlung unklar ist, bereitet auch dieser Schritt Probleme. Hier kommen zwar Beträge von EUR 1.000 und EUR 500 vor, von denen aber, wenn man sich ansieht, was der Flughafen Wien tatsächlich verrechnet, nur ein kleiner Bruchteil übrigbleibt.

Legt man das System und die Differenzwerte von Heathrow um, dann ist zu vermuten, dass EUR 1.000 nie vorkommt und EUR 500 selbst bei lauten Flugzeugen nicht viel ergeben kann, da ja durch die Differenzzahl zu dividieren ist. Am Flughafen Heathrow bewegen sich die Differenzen zwischen 10 und „29 and more“.

Schließlich fragt sich auch, um welche „Qualität“ des Lärmentgelts es hier überhaupt geht. In Heathrow geht es einfach um Lärm.

7. Höhe des Lärmentgelts

Der Flughafen Wien verfügt aufgrund seiner Berechnungsformel (soweit wir erkennen können) über keine fixen Höchstbeträge für das Lärmentgelt.

Laut Schreiben des Flughafens wurde 2024 (bis Stichtag 5.8.2024) ein Höchstentgelt von € 73,63 verrechnet. Dabei dürfte es sich um ein LFZ des Typs Lockheed Martin C-130J Super Hercules mit vier Turboprop-Triebwerken gehandelt haben, also um einen Lärm-Supergau, bei dem das System weitgehend ausgereizt wurde. Im Schnitt bewegen sich die Lärmentgelte zwischen € 30 und 40,

⁸ <https://www.xn--fluglrm-portal-9hb.de/regeln-gesetze/wer-regelt-was/international/?highlight=Kapitel>

⁹ <https://www.heathrow.com/content/dam/heathrow/web/common/documents/company/doing-business-with-heathrow/flights-condition-of-use/conditions-of-use-documents/2025/Heathrow-Airport-Limited-Conditions-of-Use-2025.pdf> Seite 39.

wobei an sich nur ca 55% der Starts und Landungen mit einem Lärmentgelt belegt werden. Ob diese Beträge bei Tag oder bei Nacht verrechnet wurden, lässt sich dem Schreiben des Flughafens nicht entnehmen.

Damit stellen die Lärmentgelte am Flughafen Wien einen kleinen Bruchteil dessen dar, was andere Flughäfen einheben. Eine Differenzierung für die Nacht fehlt vollständig.

Auf anderen Airports sieht das Lärmentgelt im Vergleich zum Flughafen Wien völlig anders aus:

Flughafen	Tag	Tagesrand und Nacht
Wien (kein fixer Höchstbetrag, Schätzung)	0 – ca 80,00 €	0 – ca 80,00 €
München	215,84 € - 7.154,94 €	259 € - 15.740,89 €
Frankfurt	85,31 € - 28.850,93 €,	140,76 € - 115.403,72 €
Berlin-Brandenburg	41,40 € - 7.762,50 €	82,80 € - 46.575 €
Zürich (massive Erhöhung in Vorbereitung ¹⁰)	0 CHF - 2.000 CHF	1.500 CHF - 20.000 CHF
Heathrow	705,68 £ - 7.056.76 £	3.528,40 £ – 70.567,50 £

8. Bonifizierungen

Bei dieser Höhe des Lärmentgelts ergibt eine Vortex-Bonifizierung oder eine Bonifizierung für den curved approach ein paar Euro Bonus. Im Vergleich zu den Investitionskosten ist das ein Tropfen Wasser im Meer. Dass dies nichts bewirkt, ist offensichtlich. Die Ryanair betreibt ungeniert die alten Lauda-Maschinen und denkt nicht daran, Vortex-Generatoren zu installieren oder sonst eine Modernisierung vorzunehmen.

9. „Systemkosten“

Das Schreiben des Flughafen Wien nennt im Punkt 5 eine Unterdeckung bei den „Systemkosten“ in Höhe von EUR 119.221,87. Gemeint zu sein scheinen Kosten für den Lärmschutz. Die Systemkosten selbst werden nicht angegeben. Dabei würde es gerade in dem vom Flughafen Wien und dem BMK propagierten Modell darum gehen, wieviel Kosten in der Kategorie Lärmschutzmaßnahmen anfallen, die dann umgelegt werden.

¹⁰ <https://www.cockpit.aero/rubriken/detailseite/news/flughafen-zuerich-reicht-gesuch-um-erhoehung-der-laermzuschlaege-ein>

10. LFZ-Portfolio

Am Flughafen Wien hat laut Geschäftsbericht für das 3. Quartal/2024 die Austrian Airlines einen Anteil von 46,3%, gefolgt von Ryanair/Lauda (21%) und Wizz Air (6,3%). Somit verbleiben für alle anderen Airlines rund 26,7 %.

Die Darstellung des Flughafens konzentriert sich auf die 26,7 % Airlines und führt dafür 17 Airlines an, obwohl sie keine Basis am Flughafen Wien betreiben. Umgekehrt kommen die Wizz und die Ryanair nicht vor. Dies ist besonders bemerkenswert, da die Ryanair, die ungeniert mit den alten Lauda-Maschinen fliegt, ein besonderes Lärmproblem verursacht.

Die AUA wird zwar genannt, im Hinblick auf die Kausalität von Veränderungen müsste jedoch auf den Lufthansa-Konzern Bezug genommen werden, der seit vielen Jahren das Anbringen von Vortex-Generatoren und die Modernisierung der Flotte (schon allein aufgrund der hohen Lärmgebühren auf den deutschen Flughäfen) vorantreibt¹¹. Im Lufthansa-Konzern ist die AUA ein Schlusslicht. Sie hat erst vor Kurzem die letzten Maschinen, die noch keine Vortex-Generatoren hatten, mit solchen ausgestattet.

Bemerkenswert ist, dass das BMK, trotz offensichtlicher Lücke, nicht nach Wizz und Ryanair gefragt hat.

11. Darstellung der Lärmentwicklung

Im Punkt 7 seines Schreibens hebt der Flughafen Wien hervor, dass sich trotz eines rund 50%-igen Passagierwachstums seit 2010 gegenüber 2023 die „Lärmsituation ... geringfügig verringert“ habe (gemeint ist wohl die *Lärmbelastung*). Er behauptet der Grund seien leisere Flugzeuge und ein höherer Sitzladefaktor.

Nun ist wohl auch für einen Laien offensichtlich, dass das Passagierwachstum für die Lärmsituation irrelevant ist. Es geht um die Flugbewegungen, über die geschwiegen wird.

Im Jahr 2010 verzeichnete der Flughafen Wien 246.146 Flugbewegungen; im Jahr 2023 verzeichnete der Flughafen Wien 221.095 Flugbewegungen, also rund 25.000 Flugbewegungen weniger als im Jahr 2010.

Grund für die geringfügige Verringerung der Lärmbelastung ist somit die Tatsache, dass rund 10% weniger Flugbewegungen stattgefunden haben. Die Behauptung des Flughafen Wien, Grund für die geringfügige Verringerung der Lärmbelastung seien leisere Flugzeuge, ist objektiv falsch.

Seit 2011 wirbt der Flughafen Wien mit Lärmgebühren, seit 1. Jänner 2024 sind sie verpflichtend. Seit 2021 wird am Flughafen Wien dasselbe (nutzlose) Lärmgebührenmodell verwendet.

¹¹ <https://www.lufthansagroup.com/de/verantwortung/klima-umwelt/aktiver-schallschutz.html>

12. Emission von Schadstoffen entgeltfrei

Bemerkenswert ist in dem Zusammenhang auch, dass an allen anderen untersuchten Flughäfen (Frankfurt, München, Berlin-Brandenburg, Zürich, Heathrow) zusätzlich ein emissionsbezogenes Entgelt eingehoben wird.

Am Flughafen Wien gibt es das nicht.

13. Fragen nach Umweltinformationsgesetz

- 1) Was konkret sind die „Systemkosten“? Wie hoch waren sie 2023, wie hoch 2024, welche Höhe ist für 2025 geplant?
- 2) Wie verhält sich der Ausgleichswert zum Bonus/Malus-System? Wird die Überdeckung über den Ausgleichswert oder über das Bonus/Malus-System ausgeglichen?
- 3) Ist bei der Berechnung von CHRegi wie in Heathrow der Referenzwert des ICAO Chapters 3 der Mindeststandard? Wenn nicht, welcher Standard dann?
- 4) Wie geht man bei der Chapterermittlung CHRegi und der Berechnung des Lärmqualitätentgelts NcQuali vor?
- 5) Was ist die Qualitätskomponente in NcQuali?
- 6) In welchen Fällen wird NcQuali mit EUR 1.000 verrechnet?
- 7) Um die Zusammenschau der einzelnen Berechnungsschritte besser zu verdeutlichen, ersuchen wir um eine Beispielrechnung Schritt 1-6 für einen AUA Airbus A320-200.

14. Zusammenfassung: Flughafen Wien mit Hilfe des BMK ein Schlusslicht im Anrainerschutz

Gemäß § 4a FEG sind auf Österreich Flughäfen zwingend Lärmgebühren vorgeschrieben. Diese müssen im Sinne der Zielsetzung der Norm Lenkungswirkung haben. Der Flughafen Wien unterläuft mit Unterstützung des BMK diese Vorschriften.

Am Flughafen Wien können gewerbliche Flugzeugbetreiber und Private zu jeder Tages- und Nachtzeit mit beliebig lauten Fluggeräten in unseren Lebensraum eindringen, ohne finanziell spürbare Konsequenzen tragen zu müssen. Dies zieht laute Flugzeuge an, zum Beispiel die Ryanair, die die alten Loudmaschinen nutzt (21% Anteil am Flughafen Wien!), die sie auf seriösen europäischen Airports aufgrund der Lärmrentgelte nicht mehr gewinnbringend einsetzen könnte.

Der technische Fortschritt in der Luftfahrt kommt den Menschen in den An- und Abflugrouten rund um den Flughafen Wien nicht zu Gute. Vielmehr ist der Flughafen Wien heute ein absolutes Schlusslicht im Anrainerschutz.

Die Gründe dafür liegen auf der Hand:

- Das Lärmengelt ist im Entgeltsystem des Flughafen Wien nur ein unbedeutender Zusatz zum eigentlichen Start- und Landeentgelt und überdies ein Nullsummenspiel. Das Nullsummenspiel wird mit rechtlich unhaltbaren Argumenten als zwingend dargestellt.
- Die Lärmengelte sind so gering, dass sie keine Lenkungswirkung entfalten können. Führt man sich die Finanzgebarung von Airlines vor Augen kann man genauso gut Raser auf der Autobahn mit EUR 2,50 bestrafen. Der Flughafen Wien ist ein Eldorado für laute Flugzeuge.
- Das BMK verschließt die Augen vor falschen Informationen des Flughafen Wien (so zur Entwicklung der Lärmsituation) oder irreführenden Informationen des Flughafen Wien (Änderungen im LFZ-Portfolio).
- Das BMK verschließt die Augen vor den Entwicklungen auf Nachbarairports, insbesondere in Deutschland und der Schweiz.
- Das BMK hilft dem Flughafen Wien, die Lärmgebühren (bzw ihre Lächerlichkeit) geheim zu halten, indem es das Lärmengeltmodell für transparent erklärt, obwohl es das nicht ist. Damit ermöglicht es dem Flughafen unehrliches Marketing.
- Ganz grundsätzlich: Das BMK nimmt seine Verantwortung für die von den Belastungen der Luftfahrt betroffenen Menschen nicht wahr. Es bedient ausschließlich die Interessen der Luftfahrt.

Abschließend stelle im eigenen Namen, sowie im Namen des Vereins Aviation Reset als dessen Obfrau das Begehren gemäß § 5 Abs 1 UIG um Beantwortung der Fragen in Punkt 13 dieses Schreibens.

Gegebenenfalls wird um bescheidmäßige Absprache gemäß § 8 UIG ersucht.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Heger