

## PER WEB-ERV

An das  
Bundesverwaltungsgericht  
Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien

**W606 2308801-1**

06.05.2025  
VIE/06060 CS-HOLC-SF2

### Beschwerdeführer:

1. [REDACTED]  
[REDACTED] Zwölfaxing
2. [REDACTED]  
[REDACTED] Rauchenwarth
3. [REDACTED]  
[REDACTED] 1100 Wien
4. Verein "Verkehrswende.at"  
ZVR: 1946764203  
Saarstraße 1, 3100 St Pölten

### alle vertreten durch:

Heger & Partner Rechtsanwälte  
Eßlinggasse 17/9, 1010 Wien

### Belangte Behörde:

Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie,  
Mobilität, Innovation und Technologie  
(nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und  
Infrastruktur)  
Radetzkystraße 2, 1000 Wien

### Mitbeteiligte Partei:

Flughafen Wien AG  
(FN 42984m, LG Korneuburg)  
1300 Wien Flughafen, Postfach 1

### bevollmächtigte Vertreter:

(§ 8 Abs 1 RAO)  
P130765

**schonherr**  
RECHTSANWÄLTE GMBH

A-1010 Wien, Schottenring 19  
T: +43 1 534 37-0 | F: +43 1 534 37-66100

wegen:

Bescheid der BMK vom 30.10.2024,  
GZ 2024-0.763.741;  
Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Wien  
für das Jahr 2025

**I. VOLLMACHTSBEKANNTGABE**

**II. STELLUNGNAHME**

## I.

Wir geben bekannt, dass wir der Schönherr Rechtsanwälte GmbH Vollmacht erteilt haben, und ersuchen, Zustellungen ausschließlich an diese vorzunehmen.

## II.

Mit Schreiben vom 07.04.2025, postalisch zugestellt am 09.04.2025, hat uns das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) die Beschwerde von [REDACTED], [REDACTED], [REDACTED] und dem Verein "Verkehrswende.at" (idF kurz "Bf"), alle vertreten durch RAe Heger & Partner, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (belangte Behörde) vom 30.10.2024, GZ 2024-0.763.741, übermittelt.

Gleichzeitig wurden uns eine Stellungnahme der belangten Behörde vom 06.03.2025 sowie eine Äußerung der Bf vom 03.04.2025 samt Beilagen übermittelt.

Das BVwG hat uns die Möglichkeit zur Äußerung binnen vier Wochen ab Zustellung des Schreibens eingeräumt.

Binnen offener Frist erstatten wir nachstehende

### Stellungnahme

#### 1 Sachverhalt und Verfahrensgang

Am 12.09.2024 beantragten wir gern § 9 und § 17a FEG<sup>1</sup> iVm § 11 LSG<sup>2</sup> sowie Art 8 und 14 EU-PRM-VO 1107/2006<sup>3</sup> bei der BMK (belangte Behörde) als (damals<sup>4</sup>) oberster Zivilluftfahrtbehörde die Genehmigung diverser Änderungen der Entgeltordnung für den Flughafen Wien mit Wirksamkeit ab 01.01.2025.

Mit Bescheid vom 30.10.2024, GZ 2024-0.763.741, hat die belangte Behörde die beantragten Änderungen der Entgeltordnung genehmigt. Der Bescheid wurde am 13.12.2024 auf der Homepage der BMK veröffentlicht.

Gegen diesen Bescheid haben die Bf Beschwerde an das BVwG erhoben. Mit dem angefochtenen Bescheid sei auch das sog Lärmentgelt iSd § 4a FEG als Teil der Entgeltordnung genehmigt worden. Die Bf behaupten, der angefochtene Bescheid verletze sie in ihrem Recht auf ein wirksames Lärmentgelt. Die Bf 1-3 seien als natürliche Personen von der Entgeltordnung des Flughafens Wien direkt betroffen, weil sie in unmittelbarer Nähe zum Flughafen bzw in einer Anflugschneise wohnen

<sup>1</sup> Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten, BGBl I 2012/41 idgF.

<sup>2</sup> Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Zivilluftfahrt getroffen werden, BGBl I 2010/111 idgF.

<sup>3</sup> VO (EG) 1107/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 05.07.2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABI L 2006/204, 1.

<sup>4</sup> Seit 01.04.2025 werden die Angelegenheiten der Luftfahrt vom Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) wahrgenommen; vgl § 2 Abs 1 lit a iVm Teil 2 Abschnitt I Z 2 der Anlage zu § 2 BMG idF BGBl I 2025/10.

würden. Die Bf 4 sei eine anerkannte UO. Als Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit iSd Aarhus-Konvention<sup>5</sup> komme ihnen Beschwerdelegitimation zu.

Mit Schreiben vom 06.03.2025 hat die belangte Behörde dem BVwG die Beschwerde samt Verfahrensakt vorgelegt. Gleichzeitig führte die belangte Behörde im Rahmen der Beschwerdevorlage mit näherer Begründung aus, dass den Bf im Verfahren über die Genehmigung der Entgeltordnung weder Parteistellung noch Beschwerdelegitimation zukommt.

Mit Schreiben vom 07.03.2025 übermittelte das BVwG den Bf die Stellungnahme der belangten Behörde und forderte diese auf, sich binnen vier Wochen dazu schriftlich zu äußern.

Mit Äußerung vom 03.04.2025 nahmen die Bf Stellung und erstatteten weiteres Vorbringen zur behaupteten Parteistellung und Beschwerdelegitimation.

Der Vollständigkeit halber sei festgehalten: Bereits im Vorfeld hat der (ggst nicht beschwerdeführende) Verein "Aviation Reset - Bürgerinnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt", vertreten durch die Obfrau RA Dr Susanne Heger (berufsmäßige Parteienvertreterin der nunmehrigen Bf), bei der BMK einen Antrag auf Erteilung von Umweltinformationen gern § 5 Abs 1 UIG<sup>6</sup> gestellt. Aviation Reset beehrte die Übermittlung des von uns im ggst Verfahren zu den Flughafenentgelten vorgelegten Berichts über die Eignung des Lärmentgelts sowie weiterer im Akt befindlicher Unterlagen. Dem Antrag vom 29.11.2024 wurde mit Schreiben der BMK vom 14.01.2025 stattgegeben und der "Bericht zur Überprüfung und Feststellung der Eignung des Lärmentgeltemodells 2024" vom 12.09.2024 an Aviation Reset übermittelt. Zu diesem Schreiben erstattete der Verein am 07.02.2025 eine Folgeanfrage. Diese Anfrage sowie weitere Beilagen legten die Bf dem BVwG im Rahmen ihrer Äußerung vom 03.04.2025 vor.

## 2 Keine Beschwerdelegitimation von UO und Nachbarn

Das ggst Beschwerdeverfahren bezieht sich auf die Genehmigung der **Flughafenentgeltregelung des Flughafens Wien** für das Jahr 2025.

Die Flughafenentgeltregelung ist Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen.<sup>7</sup>

Flughafenentgelte sind alle von einem Flughafenutzer (= am betreffenden Flughafen tätige Luftfahrtunternehmen<sup>8</sup>) an das Flughafenleitungsorgan (= Zivilflugplatzhalter<sup>9</sup>) zu entrichtenden **Geldleistungen für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen**, die vom Zivilflugplatzhalter bereitgestellt werden und mit

<sup>5</sup> Übereinkommen von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten samt Erklärung, BGBl II 2005/88 idgF.

<sup>6</sup> Bundesgesetz über den Zugang zu Informationen über die Umwelt, BGBl 1993/495 idgF.

<sup>7</sup> § 3 Z 5 FEG.

<sup>8</sup> Vgl § 3 Z 3 FEG.

<sup>9</sup> Vgl § 3 Z 2 FEG.

Landung, Start, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen, Post und Fracht Zusammenhängen.<sup>10</sup>

Der Zivilflugplatzhalter hat die Flughafenentgeltregelung jeweils für ein Jahr befristet festzulegen.

Die Flughafenentgeltregelung darf **keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen** beinhalten, es sei denn, eine Differenzierung liegt im öffentlichen Interesse und erfolgt anhand geeigneter, objektiver und transparenter Kriterien (§ 4 FEG).

Seit dem Jahr 2024 hat die Flughafenentgeltregelung zwingend ein Lärmentgelt zu enthalten: Gern § 4a FEG ist der Zivilflugplatzhalter verpflichtet, die Flughafenentgeltregelung nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren. Die Differenzierung hat das Ziel zu verfolgen, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern. § 4a FEG wurde mit BGBl I 2021/152 eingefügt. Die FE-RL enthält keine vergleichbare Bestimmung.

Im Rahmen der sog Konsultation hat der Zivilflugplatzhalter den Vorschlag der Flughafenentgeltregelung (samt Begründung) dem Nutzerausschuss vorzulegen, der von den am jeweiligen Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen gebildet wird.

Nach durchgeführter Konsultation hat der Zivilflugplatzhalter die Genehmigung der Flughafenentgeltregelung beim BMIMI (vormals BMK) zu beantragen.

In einem solchen Genehmigungsverfahren nach § 9 FEG haben **ausschließlich** der **Zivilflugplatzhalter** (ggst FWAG) **und** die **Luftfahrtunternehmen Parteistellung** und Beschwerdelegitimation.

Weder das FEG noch die Flughafenentgelte-RL (FE-RL)<sup>11</sup> sehen eine Beteiligung von Nachbarn (iSd GewO bzw des UVP-G) und anerkannten UO vor.

Nichts anderes ergibt sich aus den von den Bf angezogenen Vorschriften der Aarhus-Konvention oder der - für die Genehmigung von Flughafenentgelten irrelevanten - VO (EU) 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes.

Der Versuch der Bf, über diese Umwege eine Parteistellung und Beschwerdelegitimation im ggst Verfahren zu konstruieren, schlägt fehl:

## 2.1 Flughafenentgeltrecht ist Wettbewerbsrecht

Das FEG basiert auf der FE-RL. **Ziel der FE-RL** ist es, gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen in der EU festzulegen (Art 1 Abs 1 FE-RL).<sup>12</sup>

Laut EuGH soll die FE-RL der Gefahr vorbeugen, dass Flughafenbetreiber ihre Stellung bei Festlegung von Flughafenentgelten missbräuchlich ausnutzen.<sup>13</sup> Die FE-RL

---

<sup>10</sup> § 3 Z 4 FEG.

<sup>11</sup> Richtlinie 2009/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11.03.2009 über Flughafenentgelte, ABI L 2009/70, 11.

<sup>12</sup> Vgl auch Erwägungsgrund 19.

<sup>13</sup> EuGH 12.05.2011, C-176/09 *Luxemburg/Parlament und Rat* Rz 39.

soll daher **gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen gewährleisten**, indem verhindert wird, dass einige Luftfahrtunternehmen zulasten anderer begünstigt werden und daher ihre Wettbewerber dadurch übertreffen können, dass sie auf dem Markt attraktivere Bedingungen anbieten.<sup>14</sup>

Dementsprechend enthält die FE-RL **Verpflichtungen im Verhältnis zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen**.<sup>15</sup>

Es handelt sich um **wettbewerbsrechtliche Vorschriften**, die - worauf der österr. Gesetzgeber zutreffend hinweist - die Privatautonomie des Flughafenbetreibers einschränken.<sup>16</sup>

Die FE-RL (und damit das FEG) basiert auf den Grundsätzen der **Nichtdiskriminierung, Konsultation und Transparenz**:

Flughafenentgeltregelungen dürfen keine Diskriminierung zwischen Luftfahrtunternehmen beinhalten. Differenzierungen zwischen Luftfahrtunternehmen müssen im öffentlichen Interesse liegen und durch geeignete, objektive und transparente Kriterien begründet werden.

Abgesehen vom Grundsatz der Nichtdiskriminierung überlässt die FE-RL die Ausgestaltung der materiellen Regeln für die Gestaltung von Flughafenentgelten den Mitgliedstaaten.<sup>17</sup> Die **FE-RL** normiert - im Gegensatz zum FEG - **keine Verpflichtung zur Einführung eines Lärmentgelts** (oder einer anderen Umweltschutzmaßnahme). Bereits daraus ergibt sich, dass § 4a FEG eine rein nationale Regelung ist.

Zur Wahrung des Konsultations- und Transparenzprinzips enthält die FE-RL detaillierte **Regelungen über die verfahrensmäßige Ausgestaltung der Beziehungen zwischen Flughäfen und Luftfahrtunternehmen**.<sup>18</sup>

Die Transparenz soll durch einen verpflichtenden Konsultationsmechanismus zwischen Flughafenbetreiber und Luftfahrtunternehmen (zu Flughafenentgelten und deren Höhe) sowie durch regelmäßigen Informationsaustausch verwirklicht werden.<sup>19</sup>

Für den Fall, dass im Rahmen des Konsultationsverfahrens keine Einigkeit zu Flughafenentgelten erzielt werden konnte, haben die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass Zivilflugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen die unabhängige Aufsichtsbehörde anrufen können (Streitbeilegungsverfahren).

Hervorgehoben sei: Die FE-RL sieht grundsätzlich kein behördliches Verfahren zur Genehmigung von Flughafenentgelten vor. Lediglich optional können die Mitgliedstaaten anstelle des Streitbeilegungsverfahrens ein obligatorisches Genehmigungsverfahren implementieren. Alternativ kann eine

---

<sup>14</sup> Schlussanträge GA Sánchez-Bordona vom 27.06.2019, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG* Rz 34.

<sup>15</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 6.

<sup>16</sup> ErläutRV 942 BlgNR 27. GP 1.

<sup>17</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 4.

<sup>18</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 4.

<sup>19</sup> ErläutRV 1728 BlgNR 24. GP 5.

regelmäßige behördliche Überprüfung vorgesehen werden, ob der betreffende Flughafen wirksamem Wettbewerb unterliegt.

Auch aus dem Urteil des **EuGH** in der Rs *Deutsche Lufthansa AG* ist abzuleiten, dass die FE-RL (neben dem Zivilflugplatzhalter) ausschließlich den Luftfahrtunternehmen Rechte einräumt (Nichtdiskriminierung, Konsultation, Transparenz iSd Wettbewerbsrechts), die diese gerichtlich durchsetzen können.

Daraus folgt:

Die **FE-RL verleiht Nachbarn und UO weder materielle Rechte noch Verfahrensrechte.**

**Ausschließlich die Luftfahrtunternehmen** sollen in die Festlegung/Ausgestaltung von Flughafenentgelten einbezogen werden. Eine Beteiligung Dritter ist weder vorgesehen noch erforderlich.

Es handelt sich bei der FE-RL (und dem FEG) um **rein wettbewerbsrechtliche Regelungen.**

## 2.2 Zutreffende Auffassung der belangten Behörde

In ihrer Beschwerde behaupten die Bf, der angefochtene Bescheid verletze sie im Recht auf Differenzierung der Entgeltordnung nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien iSd § 4a Abs 1 FEG. Die Rechtsmittellegitimation der Bf ergebe sich aus der Aarhus-Konvention. Da § 4a FEG dem Schutz der Gesundheit von Menschen und der Umwelt vor Lärmimmissionen diene, handle es sich um umweltbezogene Bestimmungen iSd Art 9 Aarhus-Konvention. Als Teil der betroffenen Öffentlichkeit komme den Bf daher eine Rechtsmittellegitimation gem Art 9 Abs 2 iVm Art 6 Abs 1 lit b und Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention zu.<sup>20</sup>

Die **belangte Behörde** hat im Rahmen der Beschwerdevorlage vom 06.03.2025 **ausführlich dargelegt**, weshalb die Bf nicht beschwerdelegitimiert sind.

Zusammengefasst führte die belangte Behörde aus:<sup>21</sup>

- UO oder sonstige Dritte haben nach dem FEG weder Parteistellung noch Beschwerdelegitimation.
- Unter bestimmten Voraussetzungen können die Bestimmungen des Art 9 Abs 2 und 3 Aarhus-Konvention der (betroffenen) Öffentlichkeit Zugang zu Gericht in Umweltangelegenheiten einräumen.
- **Art 9 Abs 2** Aarhus-Konvention setzt ein **umweltbezogenes Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren** nach Art 6 Aarhus-Konvention voraus. Ein solches ist bei Tätigkeiten durchzuführen, die in Anh I zur Aarhus-Konvention gelistet sind (iW UVP-Vorhaben und IPPC-Anlagen). Unterhalb der UVP- bzw IPPC-Schwelle ist ein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren bei Tätigkeiten durchzuführen, die im Einzelfall erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben könnten. Der Begriff "Tätigkeit" erfasst ausschließlich Projekte. Den Bf

<sup>20</sup> Beschwerde S 4-7.

<sup>21</sup> Vgl Stellungnahme der belangten Behörde S 5ff.

kommt im ggst Fall keine Beschwerdelegitimation gem Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention zu, weil die **Festlegung der Flughafenentgeltregelung keine Tätigkeit iSd Art 6 Aarhus-Konvention** ist.

- **Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention** verpflichtet die Mitgliedstaaten ausschließlich dazu, einen wirksamen **gerichtlichen Schutz der durch das Umweltrecht der Europäischen Union** garantierten Rechte zu gewährleisten. UO können nach stRsp des VwGH auf Grundlage des Art 9 Abs 3 Aarhus Konvention lediglich die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften geltend machen, nicht aber rein nationales Umweltrecht. Der EuGH hat in seinem Urteil vom 08.11.2022, C-379/18 *Deutsche Lufthansa AG*, festgehalten, dass die FE-RL der Gefahr entgegenwirken soll, dass Zivilflugplatzhalter ihre privilegierte Stellung bei der Festsetzung von Flughafenentgelten missbräuchlich ausnutzen könnten. Generalanwalt Sánchez-Bordona hat in seinen Schlussanträgen zu diesem Verfahren betont: Ziel des Diskriminierungsverbots gem Art 3 FE-RL ist es, gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen den Luftfahrtunternehmen zu gewährleisten. Die FE-RL verfolgt demgegenüber kein Umweltschutzziel; sie zählt daher nicht zum Unionsumweltrecht. Die Bf haben somit keine Beschwerdelegitimation im ggst Verfahren, weil **§ 4a FEG nicht aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangen** ist. § 4a FEG ist eine rein nationale Norm.

Wir schließen uns der Auffassung der belangten Behörde vollinhaltlich an.

Im Hinblick auf die Stellungnahme der belangten Behörde haben die **Bf** in ihrer **Äußerung vom 03.04.2025** weiteres Vorbringen zur angeblichen Beschwerdelegitimation erstattet.

Diesem weiteren Vorbringen ist entgegenzuhalten:

### **2.3 Kein Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren nach Art 6 Aarhus-Konvention durchzuführen**

Die Bf behaupten in ihrer Äußerung vom 03.04.2025, dass die Festlegung von Lärm-entgelten Teil der "Betriebsordnung" des Flughafens Wien sei und somit auch Teil eines "Projekts Flughafen". Die Entgeltgestaltung nach Lärmkriterien stehe in Zusammenhang mit dem Betrieb eines Flughafens, welcher Auswirkungen auf die Umwelt habe, weshalb eine Tätigkeit iSd Art 6 Abs 1 lit b Aarhus-Konvention vorliege.<sup>22</sup>

Damit übersehen die Bf Folgendes:

Wie die belangte Behörde zutreffend festgehalten hat, ist für das Vorliegen einer Tätigkeit iSd Art 6 Abs 1 lit b Aarhus-Konvention ein Projekt bzw ein Projektgenehmigungsverfahren erforderlich.

Der Begriff "**Tätigkeit**" der Aarhus Konvention **entspricht dem Projektbegriff der UVP-RL**.<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup> Äußerung der Bf S 8 u 9.

<sup>23</sup> Vgl auch UNECE (Hrsg), Aarhus Convention Implementation Guide, S 124: "An Art 6 decision is typically (a) an individual decision issued by a public authority, (b) usually upon an individual application by an applicant

Nach stRsp des EuGH liegt ein **Projekt** (iSd UVP-RL) vor, wenn **Arbeiten oder Eingriffe zur Veränderung des materiellen Zustands** eines Platzes vorgenommen werden.<sup>24</sup> Kein Projekt ist bspw die Verlängerung einer bestehenden Betriebsgenehmigung für einen Flughafen, wenn diese nicht mit Arbeiten oder Eingriffen verbunden ist.<sup>25</sup>

Im ggst Fall geht es um die **Festlegung der Entgeltordnung** des Flughafens Wien. Arbeiten oder Eingriffe zur Veränderung des materiellen Zustands des Flughafens Wien sind damit jedenfalls nicht verbunden. Es ist somit klar, dass ggst **kein Projekt und damit keine Tätigkeit iSd Art 6 Aarhus-Konvention** vorliegt. Dass die Flughafenentgeltregelung Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen ist, kann daran nichts ändern (s zuvor EuGH-Urteil Rs *Brussels Hoofdstedelijk Gewest*).

Im Verfahren zur Genehmigung von Flughafenentgelten nach § 9 FEG ist daher **keine Öffentlichkeitsbeteiligung** gern Art 6 Aarhus-Konvention durchzuführen. Im Übrigen ist in der FE-RL auch keine Öffentlichkeitsbeteiligung vorgesehen (vgl Pkt 2.1).

Die Bf haben somit im ggst Verfahren **keine Beschwerdelegitimation nach Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention**.

#### 2.4 VO (EU) 598/2014 für Genehmigungsverfahren nach FEG irrelevant

Die Bf behaupten, § 4a FEG basiere auf Unionsumweltrecht. Lärmrentgelte seien Lärminderungsmaßnahmen iSd "ausgewogenen Ansatzes" gern der VO (EU) 598/2014 vom 16.04.2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes<sup>26</sup> (kurz "Betriebsbeschränkungen-VO"). Indem Art 3 FE-RL eine Differenzierung im Hinblick auf den Umweltschutz ermögliche, werde der ausgewogene Ansatz als Unionsumweltrecht auch in den Entgeltordnungen europäischer Flughäfen implementiert.<sup>27</sup> Weiters käme den Bf im Verfahren zur Genehmigung von Flughafenentgelten bereits Parteistellung aufgrund der Betriebsbeschränkungen-VO zu.<sup>28</sup>

Dem ist entgegenzuhalten:

Ziel der **Betriebsbeschränkungen-VO** ist es, für ermittelte Lärmprobleme einheitliche Regeln für das Verfahren zur Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen für einzelne Flughäfen festzulegen, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz die Lärmsituation an Flughäfen in der EU zu verbessern.<sup>29</sup>

---

*for a permitting decision (most often a developer or Operator of an existing Installation), (c) permitting a particular activity (development project) to be undertaken by the applicant, (d) in a specific place and under specific conditions, and (e) usually following the general requirements set by the plans or Programmes setting the framework for such activities"* (eigene Hervorhebung).

<sup>24</sup> EuGH 29.07.2019, C-411/17 *Inter-Environment Wallonie ASBL ua* Rz 62; 19.04.2012, C-121/11 *Pro Braine* Rz 29ff; 17.03.2011, C-275/09 *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* Rz 24.

<sup>25</sup> EuGH 17.03.2011, C-275/09 *Brussels Hoofdstedelijk Gewest* Rz 24.

<sup>26</sup> ABI L 2014/173, 65.

<sup>27</sup> Äußerung der Bf S 4-7.

<sup>28</sup> Äußerung der Bf S 10.

<sup>29</sup> Art 1 Betriebsbeschränkungen-VO.

Eine **Betriebsbeschränkung** ist eine Lärminderungsmaßnahme, die den **Zugang zu einem Flughafen** oder seine Betriebskapazität **einschränkt**.<sup>30</sup>

Art 5 Betriebsbeschränkungen-VO verpflichtet zur **regelmäßigen Bewertung der Lärmsituation** an einem Flughafen gem der Umgebungslärm-RL<sup>31</sup>.

In die Bewertung der Lärmsituation eines Flughafens haben auch *Informationen* über allenfalls bestehende oder geplante Maßnahmen zur Lärmbekämpfung einzufließen, wie zB bestehende finanzielle Instrumente, etwa lärmbezogene Flughafengebühren. Ausschließlich in diesem Zusammenhang werden Lärmentgelte in Anhang I Nr 1.4.5. Betriebsbeschränkungen-VO genannt.

Hinweis: Anders als die Bf suggerieren wollen, enthält die Betriebsbeschränkungen-VO **keine Verpflichtung zur Einführung von Lärmentgelten**.

Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen dürfen aufgrund der Betriebsbeschränkungen-VO nur dann eingeführt werden, wenn andere (auch kombinierte) Maßnahmen des ausgewogenen Ansatzes nicht zur Verwirklichung der spezifischen Lärminderungsziele ausreichen.

Der **ausgewogene Ansatz** wird in der Betriebsbeschränkungen-VO definiert als das von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) entwickelte Verfahren, bei dem die möglichen Maßnahmen, insb Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -Verwaltung sowie lärmmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um das Lärmproblem auf einem einzelnen Flughafen auf die kosteneffizienteste Weise zu lösen.<sup>32</sup>

**Sofern Betriebsbeschränkungen erforderlich** werden, gewährleisten die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten die **Anhörung interessierter Parteien** (darunter auch von Fluglärm betroffene Anwohner). Diese haben mindestens drei Monate Zeit zur Stellungnahme, bevor die neuen Betriebsbeschränkungen erlassen werden.<sup>33</sup>

Mit **BGBl I 2017/92** hat der österr Gesetzgeber **Begleitregelungen** zur - an sich unmittelbar anwendbaren - Betriebsbeschränkungen-VO in **§ 80c LFG** eingefügt.

§ 80c Abs 2 LFG normiert, dass Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen durch Verordnung des BMIMI als zuständiger nationaler Behörde zu erlassen sind. Dabei sind die Bestimmungen der Art 5-8 Betriebsbeschränkungen-VO zu beachten. Der Verordnungsentwurf samt Informationen und Erläuterungen ist zur Anhörung interessierter Kreise auf der Homepage des BMIMI kundzumachen. Die interessierten Kreise sind berechtigt, binnen angemessener, vom BMIMI zu bestimmender Frist eine Stellungnahme abzugeben. Vor Erlassung der Betriebsbeschränkungen sind diejenigen, die eine Stellungnahme abgegeben haben, darüber zu benachrichtigen, dass ihre Stellungnahme berücksichtigt worden ist oder aus welchen Gründen keine

<sup>30</sup> Vgl Art 2 Z 6 Betriebsbeschränkungen-VO.

<sup>31</sup> Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25.06.2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABI L 2002/189, 12.

<sup>32</sup> Art 2 Z 3 Betriebsbeschränkungen-VO.

<sup>33</sup> Vgl Art 6 Abs 2 Betriebsbeschränkungen-VO.

Berücksichtigung erfolgt ist.<sup>34</sup> Gegen die Verordnung des BMIMI kann ein Normprüfungsantrag nach Art 139 B-VG beim VfGH gestellt werden (sofern die Voraussetzungen dafür vorliegen).<sup>35</sup>

Zusammengefasst werden die Inhalte der Betriebsbeschränkungen-VO samt Beteiligung und Information der Öffentlichkeit abschließend in § 80c LFG geregelt. Die Betriebsbeschränkungen-VO ist ausschließlich in einem Verfahren nach § 80c LFG relevant.

Das **ggst Verfahren** zur Genehmigung von Flughafenentgelten nach § 9 FEG hat demgegenüber **mit der Betriebsbeschränkungen-VO nichts zu tun**:

Wie bereits in Pkt 2.1 dargelegt, basiert das FEG auf der FE-RL. Die **FE-RL** enthält **ausschließlich wettbewerbsrechtliche Regelungen**, nicht aber Umweltschutzvorschriften. Weiters normiert die FE-RL **keine Verpflichtung zur Festlegung eines Lärmentgelts**.

Mit BGBl I 2021/152 hat der österr Gesetzgeber § **4a FEG** über die Differenzierung der Flughafenentgeltregelung nach Lärmgesichtspunkten erlassen. In den Erläuterungen gibt es weder einen Hinweis darauf, dass mit § 4a FEG Unionsumweltrecht umgesetzt werden soll, noch einen Hinweis auf die Betriebsbeschränkungen-VO.<sup>36</sup> Es handelt sich vielmehr um eine **rein nationale Norm**.

Vor allem aber:

Gern § 9 FEG hat der BMIMI die Flughafenentgeltregelung zu genehmigen,

- sofern Luftfahrtunternehmen nicht diskriminiert werden bzw - anders formuliert - zwischen Luftfahrtunternehmen nicht unsachlich differenziert wird und
- das Konsultationsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

Im Genehmigungsverfahren geht es somit ausschließlich um die Wahrung der Prinzipien der Nichtdiskriminierung, Transparenz und der Konsultation im Verhältnis zwischen Zivilflugplatzhalter und Luftfahrtunternehmen im Sinne des Wettbewerbsrechts.

Wie bereits festgehalten: Dritte können daraus keine Rechte ableiten (vgl Pkt 2.1).

Die Regelungen der **Betriebsbeschränkungen-VO** sind hingegen im ggst Verfahren **nicht maßgeblich**:

Die Betriebsbeschränkungen-VO enthält **weder eine Verpflichtung zur Einführung von Lärmentgelten noch inhaltliche Kriterien für Lärmentgelte**.

---

<sup>34</sup> Vgl § 80c Abs 3 und 4 LFG.

<sup>35</sup> ErläutRV 1657 BlgNR 25. GP 2.

<sup>36</sup> ErläutRV 942 BlgNR 27. GP.

Vor diesem Hintergrund sind die **Bf nicht beschwerdelegitimiert**:

Der *access to Justice* nach Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention zielt auf den Schutz der durch das Umweltrecht der Europäischen Union garantierten Rechte. Nach stRsp des VwGH können Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit auf Grundlage des Art 9 Abs 3 Aarhus Konvention lediglich die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften geltend machen, nicht aber rein nationales Umweltrecht.<sup>37</sup>

Wie gezeigt, verpflichten weder die FE-RL noch die Betriebsbeschränkungen-VO zur Einführung eines Lärmentgelts.

Weder die FE-RL noch die Betriebsbeschränkungen-VO räumen Nachbarn und Umweltorganisationen Rechte im Hinblick auf die Genehmigung von Flughafenentgelten (inkl Lärmentgelten) ein.

§ 4a FEG ist nicht aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangen, sondern eine rein nationale Norm.

Die Bf haben somit im ggst Verfahren **keine Beschwerdelegitimation nach Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention**.

Abschließend sei nochmals betont: FEG und FE-RL sollen wettbewerbsrechtliche Diskriminierungen von Luftfahrtunternehmen hintanhaltend. Im Rahmen der Festlegung der Flughafenentgelte ist der Zivilflugplatzhalter verpflichtet, die am Flughafen tätigen Luftfahrtunternehmen zu konsultieren und umfassend einzubeziehen. Es wäre geradezu widersinnig, nach Abschluss des Konsultationsmechanismus Dritte im anschließenden Genehmigungsverfahren vor dem BMIMI zu beteiligen.

## 2.5 Zwischenergebnis

Weder die FE-RL noch das FEG räumen UO und Nachbarn Parteistellung und Beschwerdelegitimation im wettbewerbsrechtlichen Verfahren zur Genehmigung von Flughafenentgelten ein.

Nichts anderes ergibt sich aus der Aarhus-Konvention:

- Art 9 Abs 2 Aarhus-Konvention ist nicht anwendbar, weil keine Tätigkeit iSd Art 6 vorliegt.
- Art 9 Abs 3 Aarhus-Konvention ist ebensowenig anwendbar, weil § 4a FEG keine Norm des Unionsumweltrechts ist.

Auch aus der Betriebsbeschränkungen-VO ist für die Bf nichts zu gewinnen, weil diese weder eine Verpflichtung zur Festlegung eines Lärmentgelts noch inhaltliche Kriterien für Lärmentgelte enthält.

Die Beschwerde ist mangels Beschwerdelegitimation zurückzuweisen.

---

<sup>37</sup> ZB VwGH 03.09.2024, Ra 2023/03/0154.

### **3 Beschwerde ist unbegründet**

Aufgrund der fehlenden Beschwerdelegitimation erübrigt sich ein ausführliches Eingehen auf das inhaltliche Beschwerdevorbringen.

Der Vollständigkeit halber sei angemerkt:

Das Lärmertgelt des Flughafens Wien ist geeignet, objektiv und transparent iSd § 4a FEG. Dies hat die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid sowie im Schreiben vom 14.01.2025 zur Beantwortung der UIG-Anfrage des Vereins Aviation Reset ausführlich dargelegt.

### **4 Ergebnis**

Den Bf kommt im ggst Verfahren weder Parteistellung noch Beschwerdelegitimation zu. Die Beschwerde ist zurückzuweisen.

Selbst wenn die Bf Beschwerdelegitimation hätten (was nicht zutrifft), wäre die Beschwerde unbegründet und daher abzuweisen.

### **5 Anträge**

Wir stellen die

#### **ANTRÄGE,**

das BVwG möge

i) die Beschwerde zurückweisen,

*in eventu*

ii) die Beschwerde als unbegründet abweisen.

Flughafen Wien AG