

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

BMIMI - I/PR15 (Informationsfreiheitsrecht-
und Verwaltungsmanagement)
auskunftspflicht@bmimi.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, 4. April 2025

Folgeanfrage gemäß UIG zu „Genehmigung der Flug- hafenentgeltordnung für den Flughafen Wien- Schwechat“, vom 07.02.2025

Sehr geehrte Frau Dr. Heger,

das Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) teilt in Entsprechung des § 3 Abs 1 iVm § 5 UIG zu Ihrer Folgeanfrage wie folgt mit:

Zu Frage 1: „Was konkret sind die „Systemkosten“? Wie hoch waren sie 2023, wie hoch 2024, welche Höhe ist für 2025 geplant?“

Die Systemkosten sind in diesem Fall die, basierend auf Plandaten, geschätzten Über- bzw. Unterdeckungen je Monat zur Anpassung des Ausgleichswertes, welcher für die Erlösneutralität des Modells verwendet wird.

Gemäß § 1 UIG ist der Normzweck des UIG die Information der Öffentlichkeit über den bei den Behörden vorhandenen Umweltinformationen. Hinsichtlich der begehrten Höhe der Systemkosten darf mitgeteilt werden, dass diese dem BMK nicht bekannt sind und aus diesem Grund nicht übermittelt werden können (dazu auch Bescheid 2025-0.246.752.3).

Zu Frage 2: „Wie verhält sich der Ausgleichswert zum Bonus/Malus-System? Wird die Überdeckung über den Ausgleichswert oder über das Bonus/Malus-System ausgeglichen?“

Der Ausgleichswert ergibt sich aus dem Durchschnitt der Lärmentgelte eines bestimmten Zeitraumes. Der Ausgleichswert wird zur Gegenverrechnung innerhalb des Bonus/Malus Systems verwendet. Kommt es zu einer Über-/ bzw. Unterdeckung wird dieser Entwicklung durch eine Anpassung des Ausgleichswertes gegengesteuert.

Zu Frage 3: „Ist bei der Berechnung von CH_{regi} wie in Heathrow der Referenzwert des ICAO Chapters 3 der Mindeststandard? Wenn nicht, welcher Standard dann?“

Zur Berechnung des CH_{regi} werden die Werte des jeweiligen LFZ Zertifikates verwendet. Dabei sind sowohl das Noise Limit (EPNdB) des LFZ-Typs sowie das individuell Noise Level (EPNdB) des jeweiligen LFZ relevant. Die ICAO Zertifikate folgen dem ICAO Annex 16 Vol. I.

Zu Frage 4: Wie geht man bei der Chapterermittlung CH_{regi} und der Berechnung des Lärmqualitätsentgelts NcQuali vor?

Bei der Berechnung dieser Werte ist die Vorgehensweise wie folgt:

2. Schritt | Berechnung Chapterzahl

Die ICAO-Lärmwerte ergeben sich aufgrund des MTOW des LFZ und der Anzahl der Triebwerke auf Grund folgender ICAO-Regel:

M = Maximum take-off mass in 1,000 kg	0	20.2	28.6	35	48.1	280	385	400
Lateral full-power noise level (EPNdB) All aeroplanes	94	80.87 + 8.51 log M						103
Approach noise level (EPNdB) All aeroplanes	98	86.03 + 7.75 log M				105		
Flyover noise levels (EPNdB)	2 engines or less	89		66.65 + 13.29 log M				101
	3 engines	89	69.65 + 13.29 log M					104
	4 engines	89	71.65 + 13.29 log M					106

Der MTOW-Wert bei der Berechnung des Lärmwertes entspricht dem MTOW-Wert zur Berechnung des Landeentgeltes.

Die Chapterzahl CH_{regi} ergibt sich aus der linearen Differenz zwischen den ICAO Lärmwerten und den individuellen Lärmwerten des LFZ gemäß Zertifikat in EPNdB:

$$CH_{regi} = ICAO (Lärmwert_k + Lärmwert_l + Lärmwert_v) - LFZ\text{-Zertifikat} (Lärmwert_k + Lärmwert_l + Lärmwert_v)$$

3. Schritt | Berechnung Lärmwert_{QUALITÄT}

Das Lärmwert_{QUALITÄT}NC_{QUALI} ergibt sich wie folgt:

$$\text{wenn } CH_{regi} < 1, \text{ dann } NC_{QUALI} = \text{€ } 1.000,-$$

$$\text{wenn } CH_{regi} > 1, \text{ dann } NC_{QUALI} = \text{€ } 500,- / CH_{regi}$$

Zu Frage 5: „Was ist die Qualitätskomponente in NcQuali?“

Die „Qualitätskomponente“ besteht darin, dass eine höhere kumulative Differenz zwischen dem Noise Limit (EPNdB) des LFZ-Typs und dem individuellen Noise Level (EPNdB) zu einer geringeren Lärmgebühr (und vice versa) führt.

Zu Frage 6: „In welchen Fällen wird NcQuali mit EUR 1.000 verrechnet?“

Im Falle, dass $CH_{Regi} < 1$ ist. D.h., dass die Differenz zwischen dem Noise Limit (EPNdB) des LFZ-Typs und dem individuellen Noise Level (EPNdB) kleiner 1 ist.

Zu Frage 7: „Um die Zusammenschau der einzelnen Berechnungsschritte besser zu verdeutlichen, ersuchen wir um eine Beispielrechnung Schritt 1-6 für einen AUA Airbus A320-200.“

Hinsichtlich Frage 7 wird festgehalten, dass die Behörde gemäß § 1 UIG – wie eingangs erwähnt – lediglich verpflichtet ist, bei ihr vorhandene Umweltinformationen zu übermitteln. Dies umfasst nicht die Erstellung neuer Informationen zur Beantwortung einer Anfrage. Daher fällt Frage 7 grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich des Umweltinformationsgesetzes. Aus Gründen der Serviceorientierung wurde jedoch abweichend davon die folgende Beispielrechnung erstellt:

Werte eines beliebig ausgewählten A320-200er Modells (idF. 231)

	Lateral/Full-Power	Approach	Flyover
Noise Level (EPNdB)	93.5	96.6	84.8
Noise Limit (EPNdB)	96.7	100.4	91.3
Margin (EPNdB)	3.2	3.8	6.5

$$MW_{Regi} = 10 * \log((10^{(93,5/10)} + 10^{(96,6/10)} + 10^{(84,8/10)})/3) = 93,75$$

$$NoiseCharge_{objective} = (93,75 - 81) * 1 = 12,75$$

$$CH_{Regi} = 3,2 + 3,8 + 6,5 = 13,50$$

$$NoiseCharge_{quality} = 500/13,50 = 37,04$$

$$NoiseCharge = 12,75 + 37,04 = 49,79$$

$$TotalCharge = 49,79 - \text{jwlg. Ausgleichswert (bspw. € 38,95 zum 16.07.2024)} = \mathbf{€ 10,84}$$

Vergleich:

Das selbe LFZ wäre bspw. am Flughafen Zürich in der Lärmklasse 4 und würde außerhalb der Tagesrand und Nachtzeiten 10 Franken bezahlen.

Für den Bundesminister:

[REDACTED]

	Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
	Datum	2025-04-08T07:18:10+02:00
	Seriennummer	2069212815
	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/