BVwG
Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Sitz Wien
Erdbergstraße 192 - 196, 1030 Wien
Tel:+43 160149-0
Fax:+43 1711 23 -889 15 41
www.bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ):	Datum:
W606 2308801-1/15Z	21.08.2025

NIEDERSCHRIFT DER MÜNDLICHEN VERHANDLUNG

Ort der Verhandlung:	Beginn:
BUNDESVERWALTUNGSGERICHT Erdbergstraße 192-196 1030 Wien; Verhandlungssaal 2	9.00 Uhr

Richter (R):	Dr. Thomas ZINIEL, LL.M, BSc

Schriftführer:	AAss Gerhard PENEDER
Beschwerdeführerinnen (BF):	1. [redacted] 2. [redacted] 3. [redacted] 4. Verein „Verkehrswende.at, für diesen erschienen: [redacted]

Rechtsvertreterin der BF (RV-BF)	HEGER & Partner Rechtsanwälte, für diese erschienen: RA[in] Dr.[in] Susanne HEGER, ausgewiesen durch: Legitimation RAK Wien RA Dr. Martin Ulrich FISCHER, ausgewiesen durch: Legitimation RAK Wien
Mitbeteiligte Partei (MBP):	Flughafen Wien AG, für diese erschienen: Dr. Wolfgang KÖBERL, ausgewiesen durch: Airport ID Card Mag. Karl Stefan EHRENGRUBER, ausgewiesen durch: Österreichischer Personalausweis
Rechtsvertreterin der MBP (RV-MBP):	Schönherr Rechtsanwälte GmbH, für diese erschienen: RA Dr. Christian SCHMELZ, ausgewiesen durch: Legitimation RAK Wien RA Mag. Christian HOLZER, ausgewiesen durch: Legitimation RAK Wien
Weitere Partei:	Flughafennutzer des Flughafens Wien, vertreten durch den Vorsitzenden des Nutzerausschusses des Flughafens Wien Georg STEIGBERGER, entschuldigt
Belangte Behörde (BB):	Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, für diesen erschienen: Mag.[3] Katja NONNENMACHER, ausgewiesen durch: Dienstausweis Mag. Thomas HAIMER, ausgewiesen durch: Dienstausweis

Gegenstand der Verhandlung:	Beschwerde von 1. [redacted], 2. [redacted], 3. [redacted], und 4. dem Verein „Verkehrswende.at" vom 09.01.2025 gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur) vom 30.10.2024, Zl. 2024-0.763.741

R prüft nach Aufruf der Sache die Identität und Stellung der Anwesenden sowie etwaige Vertretungsbefugnisse wie oben eingetragen.

Eröffnung der Verhandlung

R legt den Gegenstand der Verhandlung wie oben eingetragen dar. R weist darauf hin, dass Thema der heutigen Verhandlung - wie in der Ladung angekündigt - allein die Zulässigkeit der Beschwerde ist. R verweist auch darauf, dass nach ständiger Rsp des VwGH Zweck einer Verhandlung vor dem BVwG grundsätzlich nicht nur die Klärung des Sachverhalts und die Einräumung von Parteiengehör zu diesem ist, sondern auch das Rechtsgespräch und die Erörterung der Rechtsfragen (vgl. zB VwGH 29.06.2022, Ra 2020/06/0041). R weist diesbezüglich auf das umfassende Vorbringen der anwesenden Parteien zur Frage der Zulässigkeit der Beschwerde hin, weshalb auch im Hinblick auf den Grundsatz der Verfahrensökonomie gemäß § 17 VwGVG iVm § 39 Abs. 2 AVG eine Fokussierung der zu erörternden Fragen erfolgt.

R stellt fest, dass die Parteien des Verfahrens zur Verhandlung rechtzeitig durch persönliche Verständigung geladen wurden (siehe Nachweise im Akt).

R gibt den Parteien Gelegenheit, sich zum Gegenstand der Verhandlung zu äußern.

Eröffnung des Beweisverfahrens

R erläutert den bisherigen Akteninhalt. Die Parteien verzichten nach Belehrung auf die Verlesung des bisherigen Akteninhaltes. R erklärt den gesamten bisherigen Verfahrensakt zum Gegenstand der heutigen Verhandlung. R weist darauf hin, dass alle bisherigen Schriftsätze im Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht wechselseitig zugestellt wurden.

R verweist auf folgenden, sich nach vorläufiger Ansicht aus den Akten und dem bisherigen Vorbringen ergebenden Sachverhalt hin:

Mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte die belangte Behörde über Antrag der mitbeteiligten Partei gemäß § 9 FEG iVm § 11 LSG sowie den Art. 8 und 14 der VO (EG) Nr. 1107/2006 die Änderung der Entgeltordnung des Flughafens Wien mit Wirksamkeit vom 01.01.2025 bis 31.12.2025. Teil der genehmigten Entgeltordnung ist ein Lärmentgelt gemäß § 4a FEG. Der angefochtene Bescheid wurde am 13.12.2024 auf der Website des (damaligen) Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Die Wohnadresse der BF1 lautet Schwechaterstraße 90, 2322 Zwölfaxing, jene der BF2 Wasserturmsiedlung 135, 2320 Rauchenwarth, und jene des BF3 Sindelargasse 60, 1100 Wien. Bei der BF4 handelt es sich um eine anerkannte Umweltorganisation mit dem Tätigkeitsbereich Österreich.

Für die Wohnadresse der BF1 ist in der Lärmkarte „Flugverkehr" eine Lärmbelastung zwischen 55 und 60 dB ausgewiesen. Für die Wohnadresse der BF2 sowie des BF3 übersteigt die Lärmbelästigung ausweislich der Lärmkarte „Flugverkehr" 55 dB nicht. Die Wohnadresse des BF3 wird regelmäßig von Flugzeugen, die sich im Landeanflug auf Piste 11 des Flughafens Wien befinden, überflogen.

R an BF: Sie bringen auf S. 6 der Beschwerde vor, dass die BF1 und BF2 im „Epizentrum" der Lärmbelastung wohnen würden, was sich aus der Lärmkarte ablesen lasse. Das dürfte jedenfalls für die in Zwölfaxing wohnhafte BF1 zutreffen, für die BF2 in Rauchenwarth aber nach Einsicht in die Lärmkarte nicht. Wohnt die BF2 in einer in der Lärmkarte ausgewiesenen Zone?

RA'in Dr.'in HEGER führt aus, dass die Lärmkarte aus Sicht der BF jedenfalls nur ein Indiz darstellen würde, zumal diese nur Mittelwerte ohne den Ausweis von Lärmspitzen darstellen würde. Bei der BF2 sei nichtsdestotrotz eine erhebliche Lärmbelästigung, insbesondere durch Nachtflüge, gegeben. Letztlich müsse man über die Lärmkarten hinaus auf eine individuelle Betroffenheit abstellen; dazu könnten die BF sich auch jeweils im Einzelfall äußern.

R fragt Parteien, ob es zu den vorläufigen Sachverhaltsannahmen Anmerkungen gibt.

Das ist nicht der Fall.

R verweist auf das Vorbringen der BF, demnach es sich bei § 4a FEG um Unionsumweltrecht handle. Hiezu wird auf die Flughafenentgelte-RL 2009/12/EG sowie auf die Betriebsbeschränkungs-VO (EU) 598/2014 begründend verwiesen, im Besonderen auf das Recht „interessierter Parteien", zu den geplanten Maßnahmen gehört zu werden. R fragt BF, wie das

Verhältnis zwischen der Flughafenentgelte-RL einer- und der Betriebsbeschränkungs-VO andererseits gesehen wird.

RA Dr. FISCHER führt aus, dass die Betriebsbeschränkungs-VO zunächst die Möglichkeit gelinderer Mittel, darunter Lärmentgelte, vorsieht und erst als Ultima Ratio Betriebsbeschränkungen vorgesehen seien. Erst dann greife § 80c LFG. Wenngleich kein Erzeugungszusammenhang zwischen den beiden Rechtsakten bestehe, sei klar, dass mit der Rücksichtnahme auf gelindere Mittel in Hinblick auf die Lärmbelastung durch Flughäfen eine entsprechende unionsrechtliche Verpflichtung geschaffen worden sei. RA'n Dr.in HEGER ergänzt, dass Art. 3 der Flughafenentgelte-RL quasi das Eingangstor für unionsumweltrechtliche Regelungen in Hinblick auf die Festsetzung von Flughafenentgelten darstelle. RA Dr. FISCHER verweist im Übrigen darauf, dass § 4a FEG unionsrechtswidrig wäre, wenn Art. 3 der Flughafenentgelte-RL keine entsprechende Ermächtigung vorsehen würde.

Mag.3 NONNENMACHER weist darauf hin, dass die Betriebsbeschränkungs-VO keine Rolle bei der Ausarbeitung und Erlassung von § 4a FEG gespielt habe. Es ergebe sich dafür auch kein Hinweis aus den erläuternden Bemerkungen. Es bestehe auch überhaupt kein Regelungszusammenhang zur Betriebsbeschränkungs-VO. Lärmschutz sei jedenfalls wichtig. Nichtsdestotrotz arbeite man mit den zur Verfügung stehenden Daten, wie den Lärmkarten.

RA Dr. SCHMELZ führt aus, dass es sich bei den Flughafenentgelten um eine zivilrechtliche Vereinbarung handle. Die Regelungen der Flughafenentgelte-RL würden allein primärrechtliche Vorgaben des unionalen Wettbewerbsrechts umsetzen. Es gebe viele unterschiedliche weitere Vereinbarungen bzw. Möglichkeiten, die Auswirkungen auf die Verbreitung von Lärm von Flughäfen hätten. Die alle stünden aber weder in einem Zusammenhang mit der Flughafenentgelte-RL noch der Betriebsbeschränkungs-VO.

RA'n1 Dr.in HEGER weist in Hinblick auf Mag.3 NONNENMACHER darauf hin, dass der inhaltliche Zusammenhang sehr wohl gegeben sei; auch aus den EB zu § 4a FEG folge, dass der Schutz vor Lärm eine zentrale Rolle gespielt habe. § 4a FEG verpflichte auch zu einer Einführung von Lärmentgelten, unabhängig von der tatsächlichen Lärmbelastung und Grenzwerten. [redacted] weist auch auf die beabsichtigte Lenkungswirkung, die vorliegend nicht gegeben sei, hin.

Mag.3 NONNENMACHER stimmt RA'n Dr.in HEGER grundsätzlich insoweit zu, als die Betriebsbeschränkungs-VO eben erst in besonderen Fällen einer Lärmbelastung greife.

RA Dr. SCHMELZ führt aus, dass gemäß § 80c LFG, und auch der Betriebsbeschränkungs-VO, Lärmentgelte nicht vorgeschrieben oder angeordnet werden dürften.

R fragt BF, ob ihrer Ansicht nach die Betriebsbeschränkungs-VO damit auch bei der Genehmigung von Flughafenentgelten Anwendung findet, oder nur in Verfahren gemäß § 80c LFG.

RA[in] Dr.[in] HEGER weist zunächst darauf hin, dass der Inhalt der Betriebsbeschränkungs-VO weit über ihren Titel hinausgehe. Der ausgewogene Ansatz gelte immer und müsse daher immer angewendet bzw. mitbedacht werden. RA Dr. FISCHER verweist ergänzend auf Art. 5 Abs. 1 und 2 der Betriebsbeschränkungs-VO. Aus Abs. 2 folge auch, dass die MS bei der Bekämpfung von Fluglärm gewährleisten müssten, dass der ausgewogene Ansatz angewandt werde.

Mag.[3] NONNENMACHER führt aus, dass für die BB aufgrund allein der Ziele und des Gegenstands der Betriebsbeschränkungs-VO ihr Anwendungsbereich klar sei und eben diese hier nicht zur Anwendung gelange. Die Anwendung der Betriebsbeschränkungs-VO sei, wie gesagt, eine Ultima Ratio und jedenfalls nicht alltäglich. Dass der allgemeine Ansatz zu berücksichtigen sei, sei aber ebenso klar.

RA Dr. SCHMELZ führt aus, dass die BB Betriebsbeschränkungen erst nach entsprechenden Ermittlungen verhängen dürfe. Dabei spiele die Ist-Situation natürlich eine gewichtige Rolle. Es gebe aber unzählige Faktoren - viele davon würden auch im Dialogforum besprochen -, die auf die Lärmsituation Auswirkungen hätten. Nicht allein deshalb würden alle diese Elemente aber in den Anwendungsbereich der Betriebsbeschränkungs-VO fallen.

RA[in] Dr.[in] HEGER repliziert auf Mag.[3] NONNENMACHER und erkennt in dem Umstand, dass § 4a FEG eingeführt wurde, dass der Gesetzgeber von einem Lärmproblem ausgegangen sei, weil er sonst nicht tätig geworden wäre.

RA Dr. FISCHER verweist in Hinblick auf Art. 5 Abs. 2 der Betriebsbeschränkungs-VO auf den Aktionsplan Umgebungslärm 2024 für den Flughafen Wien, aus dem hervorgehe, dass 24 430 Personen Umgebungslärm ausgesetzt seien. Dies indiziere, dass im Sinne von Art. 5 Abs. 2 Betriebsbeschränkungs-VO ein Lärmproblem ermittelt worden sei.

Auf Frage von R führt Mag. HAIMER aus, dass Pkt. 7 des Aktionsplanes auf besondere Überschreitungen von Grenzwerten in Hinblick auf die EU-Umgebungslärm-RL abstelle.

RA[in] Dr.[in] HEGER verweist auf mehrere Stellen im Aktionsplan, u.a. Seite 23 und 28 und insbesondere 37, aus denen hervorgehe, dass die BB sehr wohl eine Öffentlichkeitsbeteiligung

für notwendig und geboten erachte. Sie führe diese aber allein über das Dialogforum, das von der MBP kontrolliert werde und in dem den Teilnehmern Vetorechte zukämen, die faktisch dazu führen würde, dass eine Weiterentwicklung bzw. Verbesserung der Situation an dem Flughafen- bzw. Luftfahrtunternehmen, insbesondere der AUA, scheitern würde.

RA^{in} Dr.^{in} HEGER legt dazu vor:

- Auszug aus dem Aktionsplan Umgebungslärm 2024 (wird als Beilage ./I zur VHS genommen)
- Auszug aus dem Rundbrief des Dialogforums, Nr. 11-12/2024 (Beilage ./2) zum Nachweis, dass sich das Dialogforum selbst als zentrales Entscheidungsgremium, auch in Fragen der Lärmentgelte, sehe
- Auszug aus den Vereinsstatuten des Dialogforums (Beilage ,/3) zum Nachweis der Vetorechte
- Auszug aus einem Protokoll der ARGE gegen Fluglärm vom 19.03.2025 zum Nachweis der Festsetzung der Flugentgelte (Beilage ./4)

RA^{in} Dr.^{in} HEGER händigt Kopien den anderen Parteien aus.

RA Dr. SCHMELZ verweist zum Aktionsplan auf das Bundes-LärmG, in dem sich auch die Grundlagen für die Erstellung des Aktionsplans befinden würden. Ein Zusammenhang mit § 4a FEG und der Flughafenentgelte-RL bestehe nicht.

[redacted] weist darauf hin, dass die WHO in Hinblick auf die Betroffenheit von Lärm auf einen Grenzwert von 45 dB abstelle, der auch im Rahmen der EU entsprechend signifikant sei. Unstrittig seien die BF entsprechend betroffen. Man habe zu bedenken, dass Fluglärm außerdem dauerhaft auf die Bevölkerung einwirke, selbst dann, wenn bspw. der sonstige Verkehrslärm schwach oder nicht vorhanden sei. Wenn die MBP auf Wettbewerbsrecht verweise, dann sei festzuhalten, dass aufgrund der untauglichen Maßnahmen in Österreich insoweit der Wettbewerb verzerrt werde, als Fluglinien nach Österreich ausweichen würden und damit die Bevölkerung zusätzlichem Lärm ausgesetzt werde.

[redacted] weist darauf hin, dass die WHO in der Nacht sogar einen Grenzwert von 40 dB, explizit für Fluglärm, vorsehe. Man könne dem Fluglärm auch nicht insoweit ausweichen, als man bspw. im Haus ein anderes Zimmer beziehe; er sei überall. Sie weist darauf hin, dass die Familie seit mehreren Generationen dort wohnen würde und nunmehr mit der Situation konfrontiert sei, dass das Eigentum kaum nutzbar und überdies nicht verkaufbar sei. Ange-

sichts des Fluglärms ziehe niemand in die Gegend. [redacted] wünscht sich eine unabhängige Behörde, die die Interessen der Anrainerinnen und Anrainer ernsthaft berücksichtige, und nicht ein vom Flughafen kontrolliertes Dialogforum.

[redacted] weist ergänzend darauf hin, dass der Fluglärm nicht nur für die Menschen, sondern auch für viele andere Lebewesen eine Rolle spiele. Es würden ganze Arten ausgelöscht.

[redacted] führt aus, dass sie in der Nacht regelmäßig aufgrund des Fluglärms, der bis zu 80 dB betrage, geweckt werde. RA[in] Dr.[in] HEGER streicht die Bedeutung dieses Umstands für die individuelle Betroffenheit der BF2 hervor.

[redacted] führt zu seiner Situation aus, dass Anflüge auf die Piste 11 aufgrund der Windverhältnisse typischerweise bei Schönwetter stattfinden würden, was die Gartennutzung erheblich einschränken würde. Er sei auch nicht alleine, sondern viele Anrainerinnen und Anrainer würden ebenfalls mit dieser Situation unzufrieden seien.

RA[in] Dr.[in] HEGER nennt aktuelle Zahlen zum Jahr 2024, aus denen hervorgehe, dass 19 307 Landungen auf Piste 11 erfolgt seien.

Die Verhandlung wird um 10:56 Uhr unterbrochen und um 11:04 Uhr fortgesetzt.

[redacted] hat sich für die weitere Verhandlung entschuldigt.

R fragt, ob bei den Parteien weitere Äußerungen im Rechtsgespräch zur Zulässigkeit der Beschwerde gewünscht sind.

RA Dr. FISCHER führt in Replik zum bereits erstatteten Vorbringen der MBP sowie der BB aus, dass aus dem Urteil des EuGH in der Rs C-379/18 nicht auch nur irgendetwas zur Beteiligung der Öffentlichkeit hervorgehe, sondern ausschließlich die Beschwerdelegitimation von Luftfahrtunternehmen adressiert werde. Zur Frage der Tätigkeit gemäß Art. 6 der AK werde auf das bisherige Vorbringen verwiesen. Ergänzend ergebe sich aus Art 6 Abs. 10 AK, dass auch bei Überprüfungen oder Aktualisierungen der Betriebsbedingungen eine Öffentlichkeitsbeteiligung geboten sei. Unstrittig seien die Flughafenentgelte Teil der Zivilflugplatzbenützungsbedingungen. Des Weiteren sei auf den „Umwelt-Euro" zu verweisen, der 2005 bescheidmäßig durch den BMVIT iHv 1,12 EUR/PAX vorgeschrieben worden sei; dies entspreche einer Erhöhung um 8,3 %. Dieser Bescheid sei noch aufrecht und der Umwelt-Euro sei im Tarif nach dem FEG aufgegangen. Dies stelle eine pauschale, unterschiedslose Abgeltung von Umweltkosten in Zusammenhang mit dem Flugverkehr dar. Dies gelte unabhängig

davon, dass die BF den Umwelt-Euro als rechtswidrig erachten würden. Jedenfalls zeige sich damit aber, dass gegenständlich Umweltrecht vorliege und deshalb die Öffentlichkeit zu beteiligen sei.

Dazu legt RA Dr. FISCHER vor:

- Eine UIG-Auskunft vom 01.07.2025 (diese wird als Beilage ./5 zur VHS genommen)
- Eine UIG-Auskunft vom 29.07.2025 (Beilage ./6)
- Einen Genehmigungsbescheid vom 12.12.2005, GZ. BMV1T-43.432/0014-II/L3/2005 (Beilage ./7)

RA Dr. FISCHER händigt Kopien an die weiteren Parteien aus.

RA Dr. SCHMELZ verweist auf das Ziel der Flughafenentgelte-RL, die gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen gewährleisten solle. Es handle sich um Wettbewerbsrecht.

Mag.[3] NONNENMACHER weist darauf hin, dass maßgeblich sei, ob es sich um Unionsumweltrecht - und nicht „nur" Umweltrecht - handle.

RA Dr. FISCHER verweist zum Unionsumweltrecht auf das bisherige Vorbringen. Dass Lärmentgelte auch eine wettbewerbsrechtliche Komponente haben würden, ändere nichts daran, dass es sich um Umweltrecht und damit auch Unionsumweltrecht handle.

R fragt die Parteien, ob sie zur Zulässigkeit der Beschwerde weiteres Vorbringen erstatten oder weitere Anträge stellen möchten.

Dies ist nicht der Fall.

R weist nochmals darauf hin, dass - wie in der Ladung angekündigt - eine Behandlung des Beschwerdevorbringens in der Sache im Fall der Zulässigkeit der Beschwerde Thema einer weiteren Verhandlung sein wird.

Die Niederschrift wird den Parteien zur Durchsicht vorgelegt.

Abseits der Korrektur von Tippfehlern gibt es keine Änderungs- oder Ergänzungswünsche.

Schluss der Verhandlung

Eine unterfertigte Ausfertigung der Niederschrift verbleibt im Akt. Eine Ausfertigung der Niederschrift wird persönlich an die Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer sowie

deren Vertretung, an die belangte Behörde sowie an die Vertretung der mitbeteiligten Partei ausgefolgt.

ENDE: 11:55 Uhr

Unterschriften:

Richter:	Dr. Thomas ZIN1 EL, LL.M., BSc
Schriftführer:	AAss Gerhard PENEDER
Beschwerdeführerinnen und Beschwerdeführer:	[redacted]
	[redacted]
	[redacted]
Rechtsvertreterin der BF:	RA'in Dr.in Susanne HEGER
	RA Dr. Martin Ulrich FISCHER
Belangte Behörde:	Mag.3 Katja NONNENMACHER
	Mag. Thomas HAIMER
Mitbeteiligte Partei:	Dr. Wolfgang KÖBERL
	Mag. Karl Stefan EHRENGRUBER
Rechtsvertreterin der MBP:	RA Dr. Christian SCHMELZ
	RA Mag. Christian HOLZER