

18.01.2016

**Protokoll 16. Sitzung des
„BürgerInnenbeirates Flughafen Salzburg“**

Datum: 14. Jänner 2016 / 16.00 Uhr bis 20.00 Uhr

15. Jänner 2016 / 08.00 Uhr bis 11.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer

TOP 1: Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit

Das Moderationsteam begrüßt die Teilnehmenden und stellt die Anwesenheit fest (Beilage 1, Anwesenheitsliste).

Ziel dieser Sitzung:

Im Hinblick auf ein positives Ende des Prozesses soll eine effiziente Vorarbeit für die kommenden Verhandlungen geleistet werden.

Anwesende (o.T.):

Christina Rudorf / Stadt Salzburg (14. u.15.1.)

Günter Oblasser / ASA (14.u.15.1.)

Reinhold Schmuck / ASA (14.1.)

Brigitte Grill / ASA (14.1.)

Hermann Lutzenberger / Gemeinden Anif und Grödig (14.u.15.1)

Christian Indinger / Gemeinde Hallein (14.u.15.1.)

Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (14.1.)

Bettina Oestreich / Schutzverband Rupertiwinkel (14.u.15.1.)

Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (14.1)

Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim (14.1.)

Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (14.1.)

Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (15.1.)

Thomas Wagner / Gemeinde Freilassing (14.u.15.1.)

Leopold Tazreiter / Repräsentant Fluglinien (14.u.15.1.)

Christian Woborsky / Austro Control Wien (14.u.15.1)

Walter Hager / Austro Control Salzburg (14.1.)

Claudia Typelt / SFG (14.u.15.1.)

Rudolf Lipold / SFG (14.u.15.1.)

Norbert Gruber / SFG (15.1.)

Claudia Schneeweiß/ SFG Protokoll (14.u.15.1)

Ursula König / Moderation (14.u.15.1.)

Wolfgang Wörnhard / Moderation (14.u.15.1)

Nicht anwesend (entschuldigt):

Lukas Gasser / Land Salzburg (14.u.15.1.)

Daniela Beck / Land Salzburg (14.u.15.1.)

Peter Kopp / Stadt Salzburg (14.u.15.1)

Peter Huber / Gemeinden Bergheim und Elixhausen (14.u.15.1.)

Michael Becker / Gemeinden Anif und Grödig (14.u.15.1.)

Reinhold Schmuck / ASA (15.1.)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

Brigitte Grill / ASA (15.1.)
Manfred Forster / ASA (14.u.15.1)
Stefan Brugger / Gemeinde Wals - Siezenheim (15.1.)
Ludwig Nutz / Gemeinde Saaldorf-Surheim (15.1.)
Gabriele Noreisch / Gemeinde Ainring (15.1.)
Martin Häusl / Gemeinde Saaldorf-Surheim (14.1.)
Peter Blahak / Schutzverband Rupertiwinkel (15.1)
Robert Semm / Repräsentant Fluglinien (14.u.15.1)
Beda Percht / Gemeinde Hallein (14.u.15.1)
Walter Hager / Austro Control Salzburg (15.1.)
Norbert Gruber / SFG (15.1.)
Alexander Klaus / SFG (14.u.15.1.)

Gäste:

zu TOP 9: Hermann Jell und Hannes Lammerhuber (Magistrat Salzburg) 15.1.2016

TOP 2: Tagesordnung

Die TO ist Anhang des Protokolls (Beilage 2, TO).

TOP 6: Wetterverhältnisse Flughafen Salzburg. Wolfgang Hammer konnte aus terminlichen Gründen die Einladung zur Sitzung nicht annehmen. Konkrete Fragen sollen bis zur Märzsession formuliert und im Vorfeld an Herrn Hager, der diese weiterleitet, übermittelt werden (siehe TOP 6). Für die Märzsession überbringt ACG die Zusage von Herrn Hammer.

Die vorgeschlagene Tagesordnung wird angenommen.

Das Protokoll ist nach zusammenhängenden Themen und nicht nach dem chronologischen Verlauf strukturiert.

TOP 3: Protokoll und Kurzbericht der 15. Sitzung vom 23. November 2015

Offene Fragen konnten mit ACG ad hoc geklärt werden.

Das Protokoll und der Kurzbericht der 15. Sitzung werden angenommen.

Mind-Map „Verhandlungspaket“ wird angenommen. Um einen besseren Überblick zu erhalten, wird die Fortschrittskontrolle auf Basis des Mind-Maps für 2016 neu gestaltet.

TOP 4: Informationsaustausch

Manfred Forster wird als viertes Mitglied des ASA benannt. Er ist Anrainer im südwestlichen Bereich der Landebahn.

Treffen Bgmst. Schaden/Kopp/Oblasser

Dem BBFS wurde im Informationsgespräch die weitere Unterstützung durch Jell/Magistrat zugesichert. Der Bgmst erwähnt die Wichtigkeit der Randzeiten für den wirtschaftlichen Betrieb des Salzburger Flughafens.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

Schreiben Bgmst Bergheim und Elixhausen vom 13.Jänner 2016

Die beiden Gemeinden werden bis auf weiteres keine Vertreter in den BBFS entsenden. Der diesbezügliche Brief samt Antwort von LH Stöckl wird in der Sitzung verteilt.

Der BBFS fasst den Beschluss,

- 1) die Kommunikation mit den beiden Gemeinden weiterhin aufrecht zu erhalten, um den Informationsfluss (Daten Bevölkerungsdichte etc.) nicht zu unterbrechen,
- 2) dass die Interessen von Bergheim/Elixhausen von den übrigen Mitgliedern im Auge behalten werden,
- 3) dass eine jederzeitige Wiederaufnahme der Entsendung willkommen ist,
- 4) dass die Weiterarbeit im BBFS von dieser Entscheidung nicht beeinflusst wird (§3Abs9 GO)
- 5) dass der Kurzbericht und das Protokoll der 16.Sitzung an die Bürgermeister der beiden Gemeinden übersendet wird.

Weitere Aktionen:

MT wird sich von Schmuck bezüglich eines Gesprächs mit dem österreichischen Gemeindebundpräsidenten Mödlhammer informieren lassen.

MT stimmt mit Gasser die Kontaktnahme auch im Bezug auf die Antwort, die LH Stöckl auf sein Schreiben vom 13.1.2016 erhält, ab.

Generelle Schlussfolgerungen

MT: Für alle Beteiligten ist wichtig, dass der Prozess nachvollziehbar und eine Solidarität in der Lastenverteilung spürbar ist. Wer dabei ist, kann auch den Prozess aktiv mitgestalten. Und nur wenn der Prozess als fair empfunden wird, wird das Ergebnis als fair akzeptierbar sein. Es ist eine große Herausforderung und Verantwortung für alle BBFS Mitglieder, die Fairness für diejenigen, die nicht direkt dabei sind, nachvollziehbar zu machen.

ACG: Alle Maßnahmen, die getätigt werden, sollen immer im Gesamtpaket gesehen werden. So kann eine auf den ersten Blick abzulehnende Maßnahme auf den zweiten Blick im Gesamtpaket annehmbar sein. Als Beispiele nennt ACG eine Lösung in Wien: 450 Flüge am Tag zusätzlich aber dafür absolutes Nachtflugverbot.

Noise abatement procedure (Beilage 3, Schreiben SFG an über 200 Nutzer)

Die geforderten Maßnahmen (RNAV Visual V RWY 33 nutzen, Umkehrschub meiden, APU meiden) werden von den Fluglinien, wenn möglich, umgesetzt. OS kann RNAV Visual V RWY 33 nicht umsetzen. Für die Zukunft wird es wichtig sein, ein Monitoringsystem zu vereinbaren, so dass die Wirksamkeit von Lärminderungsmaßnahmen überprüft und ggf. verbessert werden kann.

Pistensanierung:

Im Jahr 2018 bzw. 2019 ist eine komplette Pistensanierung geplant. Die Gesamtkosten belaufen sich auf 35-40 Mio. Euro. Es ist ausschließlich eine Pistensanierung, keine Verlängerung oder Drehung der Piste geplant. Überlegungen

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

dazu wurden in der SFG-internen Diskussion gleichwohl angesprochen. Bei einer Drehung der Piste müsste der gesamte Stadtteil Taxham abgesiedelt werden. 2 Varianten werden geprüft: Gesamtsperre der Piste für 28 Tage (kostengünstiger, lärmtechnisch besser) oder Pistensperre nur in der Nacht: 260 Tage auf 2 Mal aufgeteilt.

Rückbindung in Bayern:

Oestreich berichtet, dass Dobrindt am CSU Parteitag einen Statusbericht bekommen hat.

TOP 5: AG Flugrouten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen des BBFS (Beilage 4 Protokoll AG Flugrouten vom 14.1.2016).

Die ACG hat die Prüfung wesentlicher Themen des 14-Punkte-Programms vor dem vereinbarten Termin so vorangetrieben, dass es effizient durchgearbeitet werden konnte. Anmerkungen/Ergänzungen aus der Sitzung.

Monitoring

Monitoring wird für folgende Maßnahmen bereits durchgeführt:

- 1) Abweichungen von den SIDs RWY 33 nach NO nicht unter 5000ft bzw. vor WS626 (ACG-Punkt 13) Widerspruch in der Darstellung der Höhen konnte geklärt werden (Angabe der Höhe in ft über Niveau Flughafen \neq ft über Meeresniveau) und wird angepasst.
- 2) Einhaltung des NW-Korridors
- 3) ILS-Korridor Einhaltung (ACG-Punkt 4)

Informationen sind einzuholen bezüglich:

- 4) LFZ weniger als 200 m über der Reichenhallerstraße/Freilassing
- 5) LFZ weniger als 100 m über der Moosstraße

NW-Abflug:

Die **komplette** Streichung des NW-Abfluges ist aus Sicht der ACG aus Gründen der Flugsicherheit bei allen Witterungsbedingungen nicht möglich, eine Reduktion der Abflüge ist jedoch sehr wohl möglich. Eine Reduktion würde sich z.B. aus den Maßnahmen des 14-Punkte Programmes z.B. Punkt 7 Streichung PEREX ergeben. Andere Möglichkeiten sind noch zu erörtern. Das Thema ist eine Verteilungsfrage, die im Gesamtpaket zu behandeln ist.

Süd An- und Abflug/Pistenrichtung

Die letzten Samstage haben gezeigt, dass eine verstärkte Abwicklung des Flugverkehrs über den Süden grundsätzlich möglich ist. ACG merkt an, dass die Akzeptanz der Südrouten bei den Piloten einerseits bei schönem Wetter größer ist und andererseits die Piloten wegen der Verkehrsdichte an den Samstagen die Südrouten akzeptieren. Die Wahl der Südrouten aus Gründen der Lärmreduktion für den Norden ist für die Piloten schwer nachvollziehbar, weil die Besiedelung im Norden geringer ist als im Süden und über der Stadt Salzburg.

ACG merkt dazu an, dass Vereinbarungen mit Piloten, die zwar zu einer schnellen Verbesserung führen könnten, im laufenden Verhandlungsprozess nicht zielführend

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

und auch nicht fair sind. Auch Parallelverhandlungen mit einzelnen Gemeinden sind nicht zielführend und werden daher von ACG (seit Bestehen des BBFS) nicht mehr geführt. Entscheidungen würden so dem Gesamtpaket entzogen.

Die ACG braucht für **ihre** Vorschläge keine Bevölkerungsdichtezahlen, da die Verteilungsfrage selbst nicht in die Agenda der ACG fällt. Eine Schiedsrichterrolle wird von ACG keinesfalls übernommen.

Fazit: Ein für **alle** akzeptables Regelwerk wird Kern der zukünftigen Verhandlungen sein. **Erneut bekräftigt der BBFS seinen Entscheid, Vereinbarungen nur in einem Gesamtpaket auf Basis der Interessen aller (wie im Kriterienkatalog festgehalten) zu treffen.** Vorzeitige Entscheide – losgelöst aus dem Gesamtpaket und ohne formalen Beschluss – sollen nur getroffen werden, wenn sie ausschließlich einer Gruppe zugute kommen und Interessen anderer Mitglieder im BBFS nicht berührt werden. Beispiele dafür sind Mödlham ACG-Punkt 13, ILS-Einfädelpunkt ACG-Punkt 4.

Einschränkung Direct Routings im Süden

Kann auch im Süden ein Punkt fixiert werden, ab dem bei An- und Abflug gerade geflogen werden muss?

Bei den Süden- und abflügen ist auf Grund des fehlenden ILS ein Sichtflugsegment systemimmanent. Die Verantwortung wird dem Piloten übertragen. ACG kann Alternativen zB. „... auf SID bleiben bis zum Punkt X....., Start nach Süden geradeaus.....“ anbieten, aber auch hier ist ein Interessenabgleich notwendig. Die Problematik im Süden ergibt sich auf Grund der hohen Anzahl von Sichten- und abflügen. Eine Analyse der Situation anhand der Flugspuren (Beobachtungszeitraum 1 Woche/Was wäre das gewünschte Verhalten? / Wie kann das umgesetzt werden?) wird ad hoc für den 15.1. vereinbart. Typelt liefert die Unterlagen. Teilnehmer: Grill, ACG.

Avoid Areas:

Zu diesem Thema soll ein Vorgespräch mit Thomas Hasenburger stattfinden.

Teilnehmer: Schmuck, Blahak, Hager

In der AG Daten sollen die Optionen besprochen und anschließend dem BBFS berichtet werden. Eine Einladung von Hasenburger in den BBFS wird koordiniert

14-Punkte Programm ACG/ Punkt 13b

Eine Prüfung der Mindesthöhe bei allen SIDs wird derzeit noch nicht durchgeführt. ACG erklärt sich bereit, diese Prüfung auf Wunsch des BBFS durchzuführen (neuer Punkt 13b).

Free Route Air Space / Umsetzung bis 10. November 2016

Alle bis Mitte Mai 2016 (Puffer bis Anfang Juni) bei ACG eingebrachten Vorschläge für bestehende, geänderte oder zusätzliche Flugrouten könnten bei der Neuordnung des europäischen Luftraumes berücksichtigt werden.

Eine neue SID kann grundsätzlich jederzeit eingeführt oder eine veröffentlichte SID kann jederzeit wieder abgeändert werden. Es ist allerdings die Dauer der Umsetzungsprozesse für Flugverfahren zu berücksichtigen, die vielfältige nationale und internationale Abstimmungen sowohl bei der Flugsicherung (im Falle Salzburg

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

auch mit DFS) als auch den Fluggesellschaften brauchen. Alle nach Mai/Juni 2016 vorgebrachten Vorschläge würden wahrscheinlich erst 2017 behandelt werden können, da ACG mit dem neuen Luftraumkonzept (Vorlauf- und Nachlaufzeit, komplette Neugestaltung der Anknüpfungspunkte, Schulungen etc.) beschäftigt ist. Der Kreis derjenigen, die in die Änderung einer Flugroute einbezogen werden müssen, ist umso kleiner je „näher“ die Änderung am Flughafen ist. Abschaffung PEREX ist eine „große“ Änderung, da dafür Abstimmungen bis in den militärischen Bereich notwendig sind. Die Abschaffung wäre eine Entlastung für Freilassing, da LFZ auf andere Routen ausweichen, diese Änderung würde aber wieder andere Gemeinden mehr belasten - eine Interessenabwägung ist unbedingt notwendig (hier wird nochmals auf Bergheim verwiesen).

Aus der Diskussion lassen sich sieben Optionen auf Basis des 14-Punkte-Programms der ACG bündeln:

Option	Abstimmungsbedarf für ACG	Abstimmungsbedarf für Airlines (OS)
PEREX streichen, neu: SID „MONDSEE“ (=PEREX via NEMAL)	große Abstimmung (PEREX <u>und</u> MONDSEE nebeneinander ev. auch zeitlich verschieden ist für ACG keine Lösung – Verwechslungsgefahr!)	
RNP-SIDs Süden-Neugestaltung:	kleine Abstimmung	große Abstimmung
Tauernabflug	eher große Abstimmung	eher große Abstimmung
Tauernanflug	eher klein, intern	große Abstimmung
Temporäre Regelung für NW oder NO Abflug	große Abstimmung	große Abstimmung
15° links oder rechts	Relativ klein	Relativ klein
Avoid Areas VFR	klein	klein

Für OS stellt sich die Situation bei manchen Vorschlägen allerdings anders dar (siehe oben). RNP Neugestaltung ist für die Fluglinien nicht einfach umzusetzen (Simulatortraining, das frühzeitig gebucht werden muss, Besprechung im Operators Meeting).

SFG weist auch auf die notwendige formale Befassung des AR mit einigen Themen hin, die im Zeitplan zu berücksichtigen ist. Verhandlungen mit Airlines – vor allem über den Flugplan – können aber jederzeit weitergeführt werden. Die Auswirkungen von Flugplanänderungen stellen sich erst ca. ein Jahr später ein.

Fazit: Der BBFS stellt an sich den Anspruch sowohl möglichst rasch Verbesserungen für die Anrainer zu erreichen, als auch gut abgewogene, nachvollziehbare und tragfähige Lösungen zu entwickeln. Der ehrgeizige Zeitplan sieht eine nächste Sitzung im März mit dem Schwerpunkt „Daten- und Entscheidungsgrundlagen“ vor. Anfang Mai ist eine Klausur geplant, in der auf Basis vorliegender objektiver Daten über Routen- und Verteilungsfragen erstmals verhandelt werden soll. Die Betroffenheitsanalyse/Lärmteppich aus dem System „Jell“ stellt eine

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

Grundvoraussetzung für Entscheidungen dar. Objektive Betroffenheit und subjektive Betroffenheit sind unterschiedlich, die Betroffenheitsanalyse/Lärmteppich ist somit das Instrument, um mit dieser Schwierigkeit umzugehen. (Siehe auch TOP 9)

Viele Entscheidungen können nur getroffen werden, wenn das gesamte Verhandlungspaket überblickbar ist und ein Ausgleich stattfinden kann. Dazu ist es notwendig auch in allen Themen der Verhandlung Klarheit über die Optionen zu haben, nicht nur zum Thema Verteilung. Daher sind Abstimmungen mit den Themen Lärmabhängige Gebühren (TOP 7) und Betriebszeiten (TOP 8) bezüglich des Zeitplanes dringend notwendig.

Um entscheidungsbereit zu sein, sind in den nächsten Monaten intensive Vorbereitungen und Rückbindungen aller Mitglieder des BBFS notwendig. Die von den Gemeinden und Schutzverbänden entsandten Personen müssen ihr Verhandlungsmandat klären. Dazu muss der Verhandlungsrahmen klar definiert sein, d.h. dass auch alle Verhandler Klarheit über ihre Beurteilungskriterien für die vorliegenden Optionen haben. Die schwierige Rolle aller Vertreter im BBFS wird nochmals deutlich.

TOP 6: Datengrundlagen

Wetterverhältnisse am Flughafen Salzburg:

Aktivität: konkrete Fragen für Hammer formulieren und diese an ACG/Hager senden. Der Hintergrund der Fragen ist folgender: Hinweise auf den Handlungsspielraum, den man in den Verhandlungen hat, zu erhalten.

Ziel: Regelwerk für die Festlegung der Pistenrichtung erstellen

- Bei welcher Wetterlage ist eine Regulierbarkeit der Pistenrichtung überhaupt möglich? Wo ist man flexibel?
- Besonderheiten der Mikrowetterlage am Flughafen Salzburg und ihre Auswirkungen auf die Wahl der Pistenrichtung
- Bodenwindverteilung, Bodenwind ist in SZG oft anders als Höhenwind - die Pistenrichtung wird nach dem Bodenwind festgelegt
- Windspinne
- Wie oft gibt es eine Föhnlage in Salzburg und was bedeutet das für die Wahl der Pistenrichtung

Unterzeichnung von Vereinbarungen zu Datenübergabe und Bevölkerungsdichte

Die Unterzeichnung Stadt Salzburg, Siezenheim, Hallein, Anif und Grödig wird zwischen Lutzenberger und der jeweiligen Gemeinde abgehandelt. Die Vorgehensweise für Bergheim und Elixhausen ist derzeit noch offen. Es sind 100/100 Raster Daten verfügbar. Ein Start auf österreichischer Seite kann erfolgen. Die Übertragung der deutschen Bevölkerungsdichtedaten gestaltet sich aus datenschutzrechtlichen Gründen schwierig und ist derzeit noch nicht möglich. Noreisch und Wagner bemühen sich weiter dies zu erreichen.

Daten Flughafen Salzburg

Passagierzahlen: Rückgang im Charterverkehr, Steigerungen im Linienverkehr
Im Jahr 2015 wurden auf dem Salzburg Airport 1.828.309 Passagiere abgefertigt, das entspricht einer leichten Steigerung von 0,5 % im Vergleich zu 2014. Im Linienverkehr stieg das Passagieraufkommen um 4,6 % auf 1.381.647. Sowohl im Charter-Outgoing-Bereich (- 13,4 %) als auch im Charter-Incoming-Bereich (- 7%) sind deutliche Rückgänge zum Vorjahr verzeichnet worden.

Flugbewegungen: Ähnlich sieht es auch bei der Anzahl der Flugbewegungen aus. Deutlich weniger Flugbewegungen im Charterbereich (- 9,9 % Charter Incoming, - 8% Charter Outgoing), dafür eine Steigerung bei den Linienflügen (+ 3,4 %). Gesamt (Linie, Charter, GA) haben am Flughafen Salzburg heuer 58.736 Flugbewegungen stattgefunden.

MTOW: Das MTOW 2015 konnte um 0,1% auf 554.460 Tonnen gesteigert werden.
Fracht: Positiv machte sich sowohl das Luftfrachtvolumen (+ 6,2%, 213.400 kg) als auch die Luftfracht-Ersatztransporte (+11 %, 11.067.984 kg) im Vergleich zum Vorjahr bemerkbar.

Richtungsverteilung an den Wochenenden

Beilage 5, Richtungsverteilung

TOP 7: Lärm- und zeitabhängige Gebühren: Bericht vom Termin Landrichter

Am 13.1.2016 fand ein Termin im BMVIT u.a. zum Thema lärm- und zeitabhängige Gebühren statt. BMVIT erachtet den BBFS als gemeinsames Gremium für unbedingt notwendig, die Arbeit des BBFS wird geschätzt und der Status verfolgt.

Die Grundzüge des FEG wurden erläutert und Interpretationsmöglichkeiten angedacht: „kapazitätserweiterndes“ 5 Millionen-Euro Projekt als Notwendigkeit für die Änderung der Tarife oder die Einführung eines Passagiereuros könnte auch als „kapazitätssichernd oder kapazitätsstützend“ interpretiert werden. Die neuen Tarife müssten im Zusammenhang mit dem Umweltschutz stehen. Mehreinnahmen, die in einen Fonds fließen, sind gem. FEG nicht möglich, da nur aufkommensneutrale Tarifierhöhungen möglich sind.

Ergebnisse aus der Besprechung:

- BMVIT gibt eine schriftliche Stellungnahme zu den Vorschlägen der SFG ab.
- SFG beauftragt Justl die Studie Lärmgebührensyste me um den Flughafen Innsbruck zu erweitern.
- FEG wird ins Internet gestellt (Beilage 7, FEG). Grundsatz des Gesetzes ist der Schutz der Airlines. Ein Flughafen als Monopolist darf seine Tarife nicht nach Gutdünken festsetzen und ändern können, das FEG unterliegt einschlägigen EU-Richtlinien.
- Landrichter ist gerne bereit in den BBFS zu kommen, wenn ein das BMVIT betreffende Thema diskutiert wird.
- SFG rechnet intern verschiedene Modelle. Betriebszeiten-Modell 06:30 Uhr bis 22:30 Uhr wird von Seiten Aviation/Non Aviation betrachtet. Interne Gespräche und Gespräche mit Airlines sind derzeit mit einem Abschluss bis Ende Juni geplant und sollen Klarheit über die Möglichkeit einer Änderung der Betriebszeiten bringen. Ergebnisse der Arbeit aus der AG Betriebszeiten sind

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

für die weiteren Entscheidungen im BBFS unbedingt notwendig. Bei einer formalen Änderung der Betriebszeiten ist auch der AR zu befassen, dies ist im Zeitplan zu berücksichtigen.

TOP 8: AG Betriebszeiten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen des BBFS

Beilage 6: Vergleich der Samstage geplante Bewegungen: tatsächlich stattgefundenene Bewegungen

Obwohl die Zahl der Bewegungen an den Samstagen in den letzten Jahren stetig gesunken ist, ist die Belastung aus Sicht der Anrainer noch nicht akzeptabel.

Die SFG hat Sorge, dass es zu einer Verlagerung von Samstag auf Sonntag – wie in Innsbruck – kommt. Die Anrainervertreter bestätigen, dass dies nicht in ihrem Sinne wäre. Auch 1 ½ Winterchartertage, wie schon einmal am Flughafen Salzburg gehabt, sollen nicht wieder angestrebt werden.

Auch die zusätzlichen GAC-Flüge lösen Kritik aus. Auswärtige GAC-Flüge müssen gem. PPR-Regelung an den Samstagen wegen fehlender Stellplätze angemeldet werden – diese Anmeldung erfolgt bereits vor Aufgabe des Flugplans. Am Flughafen ansässige LFZ brauchen keine Anmeldung.

Zusatzflüge entstehen auch durch das Zusammenfallen von Samstagen mit den russisch-orthodoxen Feiertagen.

Der Vergleich der Chartersamstage hat ergeben, dass kaum Differenzen zwischen den geplanten Bewegungen (lt. Gesamtflugplan, der ca. ein Monat vorher bekannt ist) und den tatsächlich stattgefundenen Bewegungen auftreten. Die erste Wintervorschau (Anfang Oktober) unterscheidet sich hingegen stark vom tatsächlichen Geschehen, da sich viele Fluglinien vorsichtshalber anmelden.

TOP 9: AG Daten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen des BBFS Gäste: Jell/Lammerhuber

Die erforderlichen Systeme für die Datengrundlage sind nunmehr verfügbar, womit Analysen der möglichen Maßnahmen bzgl. Routen und Flugverteilung in einem Gesamtpaket einschätzbar werden. Im März sollen sowohl zu den bestehenden als auch den optionalen Flugrouten Karten mit Lärmteppichen mit Durchschnitts- und Spitzenwerten zu Lärmpegeln vorliegen. Erst auf der Basis dieser Karten können die Verhandlungen geführt werden. Mit den Daten im WebTrak und den Karten „Flugspuren-Lärmteppiche-Bevölkerungsdichte“ des Magistrats Salzburg stehen innovative und vertrauenswürdige Werkzeuge zur Verfügung, die Orientierung für die Verhandlungen geben und in Zukunft die Einhaltung der Vereinbarungen evaluieren lassen. Vereinbarungen über dieses Monitoring werden Gegenstand der Verhandlungen sein.

Die tatsächlich geflogenen Flugspuren können unter <http://www.salzburgairport.com/de/unternehmen-airport/umwelt/flugspuren/> nachvollzogen werden. Es wird gerade geprüft, ob die Höhen künftig auch in Fuß **und** Meter über Meeresspiegel angegeben werden können. Wichtig ist jedenfalls Missverständnisse zu vermeiden, insbesondere auch im Hinblick darauf, ob es sich um Höhenangaben über Grund oder Höhenangaben über dem Meeresspiegel handelt.

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

Der Lärmmesswagen, der derzeit in Freilassing positioniert ist, soll noch weiter auf deutscher Seite stehen bleiben (Sonnenfeld/Freilassing – Anflug Grundlinie). Dies dient zur Kontrolle darüber, ob die berechneten und die gemessenen Werte übereinstimmen und somit vertrauenswürdig sind.

AG Daten soll sich mit dem komplexen Thema befassen:

Status quo und Alternativen, Datenübertragung an Jell, Zusammenstellung von Auswertungskategorien um für die Verhandlungen relevante Datensätze zu erhalten, Abgleich mit Röhler/VIE

Termin: Mittwoch, 20.Jänner 2016, 08.30 Uhr Flughafen

Hager, Typelt, Oblasser, Jell, Oestreich,

Einladung Jell in die Sitzung am 16.3.2016 um 17.00 Uhr

Im März sollen sowohl zu den bestehenden als auch zu den optionalen Flugrouten Karten (siehe Tabelle der Optionen in TOP 7) mit Lärmteppichen mit Durchschnitts- und Spitzenwerten zu Lärmpegeln vorliegen.

TOP 10: Nächste Schritte - Umgang mit offenen Themen und Planung der Verhandlungen

Auswirkungen auf den Terminplan wurden in den einzelnen TOP im Detail erläutert.

Zusammenfassend wird festgehalten, dass eine gute Koordination mit den AG Daten, AG Flugrouten, AG Fonds, AG Betriebszeiten und den Flughafen-internen Arbeitsgruppen sowie den Themen rund um die Allgemeine Luftfahrt notwendig ist, wenn der ehrgeizige Zeitplan aufgehen soll. Die Übersicht über das ganze Verhandlungspaket muss gegeben sein, um Zustimmung geben zu können.

Zeitlich schwierig ist der Widerspruch zwischen dem Anspruch Mai der ACG und den auf Juni terminierten Ergebnissen der Flughafen-internen Arbeitsgruppen.

TOP 11: Rückbindung, Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT

Der Austritt von den Gemeinden Bergheim und Elixhausen wird mit Bedauern zur Kenntnis genommen. Die Interessen der beiden Gemeinden sollen im BBFS aber weiterhin mitbedacht werden. Die AG Öffentlichkeitsarbeit behandelt das Thema.

TOP 17: Organisatorisches

Die nächste Sitzung findet am **16.März 2016 von 16.00 bis 20.00 Uhr** und am **17.März 2016 von 9.00 bis 17.00 Uhr** im Sitzungszimmer des Flughafens statt.

TOPs für die nächste Sitzung sind:

- Informationsaustausch: Pistensanierung; Rückmeldung von BMVIT (Landrichter)
- AG Öffentlichkeitsarbeit – Rückmeldung zu Bergheim / Elixhausen
- Flugrouten:
 - Rückmeldung zur Prüfung Moosstraße, Monitoring Moosstraße & Freilassing zu Flughöhen
 - Avoid Areas (Einladung Herr Hasenburger)

(endgültige Fassung, verabschiedet in der 17.Sitzung des BBFS, 16.03.2016)

- Optionen Allgemein Luftfahrt (aus AG Daten) (Einladung Herr Hasenburger)
- Einfluss der Wetterbedingungen auf den Handlungsspielraum
- Betriebszeiten: Rückmeldung zu Morgen / Abendverschiebungen und Ansprüchen der Airlines
- Karten Lärm-Bevölkerungsdichte (Einladung Herr Jell für 16.3.2016 17.00 h)
- Zusammenstellung von „Körben“ für die Verhandlung

Nächster Termin:

03. Mai 2016 von 08.30 Uhr bis 04. Mai 2016 18.00 Uhr / voraussichtlich
Grünauerwirt in Wals

TOP 18: Allfälliges

Resümee der Teilnehmer:

- Effektive Arbeit in der AG Flugrouten
- Positive Stimmung aus der AG ins Plenum bringen
- Konkrete Maßnahmen sind erkennbar, Notwendigkeit einer Paketlösung ersichtlich
- Stellschrauben sind deutlicher erkennbar
- Zeitdruck durch die Umstellung des Luftraumes löst großen Entscheidungsfindungsdruck aus
- Festlegung von Flugrouten unter Termindruck problematisch
- Zeitdruck von Seiten der Anrainer, endlich Ergebnisse zu erzielen, gibt es schon lange, free airspace zwingt nun zum Handeln
- Notwendigkeit in größeren Dimensionen zu denken, um eine Paketlösung zu ermöglichen
- Austritt von Gemeinden im laufenden Prozess ist schade, aber nichts Neues
- Gute Übersicht über die nächsten Schritte und Nachvollziehbarkeit der Entscheidungen notwendig, Meilensteine konkret festlegen
- Solidarität und Respekt vor den Entscheidungen
- An Konsequenzen bei Nichterreichen einer für alle tragbaren Lösung denken

Aktionsplan:

MT	Kurzberichte der Sitzungen	laufend
MT	Mind map und Fortschrittskontrolle anpassen	laufend
MT	Bgmst von Bergheim u. Elixhausen kontaktieren, Treffen mit Delegation, Einladung in den BBFS, Klärung welche Antwort LH Stöckl auf sein Schreiben erhalten hat.	sobald wie möglich
Schmuck / MT	Gespräch mit dem österreichischen Gemeindebundpräsidenten und MT informieren	sobald wie möglich
ACG	Bearbeitung der Berechnungen und Prüfungen	lt. Terminplan
ACG	Einladung Hammer	TOP nächste Sitzung

	Sammlung der Fragen und Übersendung an Hammer	
ACG	nachvollziehbare Begründung für Winkelführung NO/NW und Abweichung ILS Leitstrahl	ehestmöglich
ACG & Airlines	Vereinbarung „Umkehrschub nur bei Leerlauf/idle reverse) für SZG prüfen	ehestmöglich
Schmuck/Blahak/ Hager AG Daten	Vorgespräch mit Thomas Hasenburger Optionen Avoid Areas entwickeln Koordination Einladung Hasenburger in BBFS	ehestmöglich
Jell / Typelt / Oblasser	Koordination der Auswertungen und Zwischenergebnisse im BBFS verteilen	TOP nächste Sitzung
Lutzenberger	Koordination Datenaustausch Bevölkerungsdichte	ehestmöglich
Noreisch / Wagner	Bevölkerungsdichte Daten D	im Laufen
Oestreich	Weitere Koordination Aufstellung Lärmesswagen	im Laufen
SFG	Auftrag an Justl, Studie Lärmgebührensyste me um Innsbruck zu erweitern	erledigt
SFG	FEG ins Internet stellen/ Anlage 7	erledigt
SFG	Einladung Landrichter	bei entsprechendem Thema
SFG	Betriebszeitenmodelle berechnen	Mai ?Juni (Koordination Verhandlungspaket)
SFG	Einladung Jell in die Sitzung am 16.3.2016 um 17.00 Uhr	bereits erfolgt
Alle	Verhandlungsmandat klären	ehestmöglich
Alle	Konkrete Fragen für ACG/Hammer formulieren und an ACG/Hager übermitteln	bis zur nächsten Sitzung
Alle	Durchsicht Mind Map und Bekanntgabe der Änderungswünsche an MT	laufend

Beilagen:

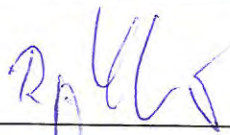
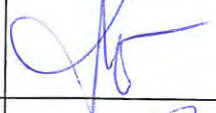
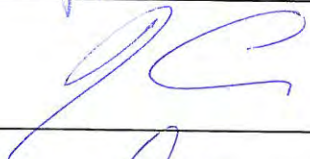
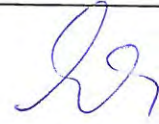
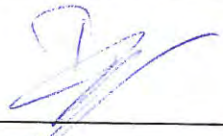
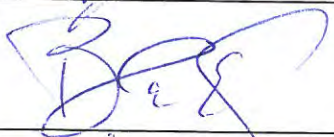

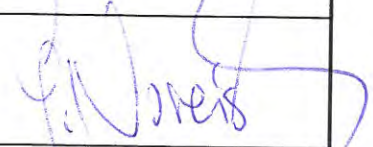
1. Anwesenheitsliste
2. TO
3. Noise abatement procedure
4. Protokoll AG Flugrouten 14.1.2016 versendet am 2.2.2016
5. Richtungsverteilung
6. Samstagsvergleich
7. FEG

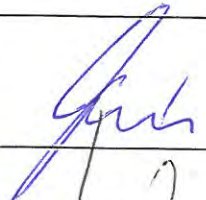
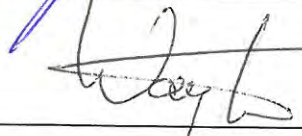
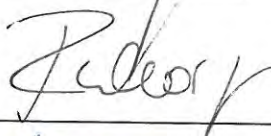

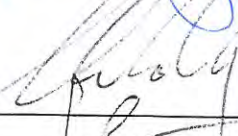
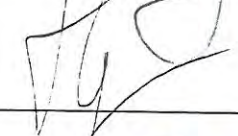

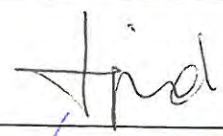
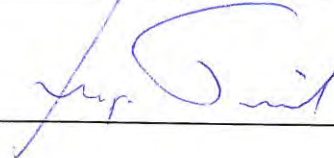
Anwesenheitsliste

16. Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 14.01.2016/ 16.00 -20.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Reinhold SCHMUCK ASA	
2	Junio OBLACKER ASA	
3	E. GRILL ASA	
4	H. Lutrenberger Anif + Grödig	
5	Stefan Brugger Wals-Siezenheim	
6	Peter Blahnik Schutzverband Rugentindl	
7	Reitha Ostreich "	
8	Georgine Noreish Gemeinde Ainring	



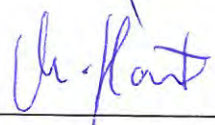
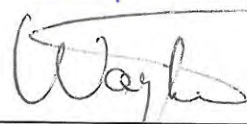
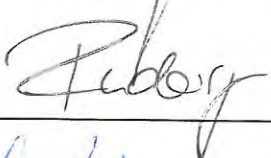

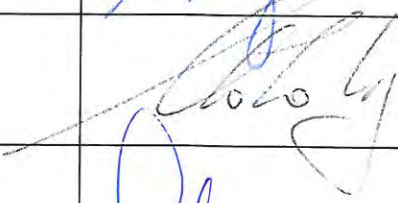

9	Ludwig Klutz Saaldorf-Surheim	
10	Thomas Wagner Freilassing	
11	Christine Fedory Stadt-Sbg.	
12	Christian Indinger Hallen	
13	Christine WOBERSH/ AGG	
14	Walter HAGER / AGG	
15	CLAUDIA TYPEZT I AGG SFG	
16	RUDOLF LIPOW SFG	
17	LEOPOLD TAZREITER AVA	
18		
19		
20		
21		

Anwesenheitsliste

16.Sitzung BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg

Datum / Zeit: 15.01.2016 / 08.00 -11.00 Uhr

Ort: Salzburger Flughafen GmbH/Sitzungszimmer 2.OG

	Name Bitte Organisation, die Sie vertreten, anführen, Vertreter oder Stellvertreter	Unterschrift
1	Günter OBLAKSER ASA	
2	H. Lutzenberger Anif+Grödig	
3	M. Häusl Saaldorf-Surheim	
4	Thomas Wagner Freilassing	
5	Christine Füllberg Stadt Salzburg	
6	Christian Indinger Halbein	
7	Christine Wobersitz ACG	
8	Grober Norbert STG / BR	

9	RUDOLF LIPOLD	SFG	Trid
10	LEOPOLD TAZREITER	AUA	Prof. Emil
11	CLAUDIA TYPALT	SFG	D. Typalt
12	Fr. Oestreich	9 ⁰⁰ Uhr	
13			
14			
15			
16			
17			
18			
19			
20			
21			

BürgerInnenbeirat Flughafen Salzburg
16. Sitzung

Datum: 14. Jänner 2016 / 16.00 bis 20.00 Uhr, 15. Jänner 2016 / 8.00 – 11.00 Uhr
Ort Salzburger Flughafen GmbH / Sitzungszimmer
Moderation Ursula König, Wolfgang Wörnhard

Tagesordnung (Vorschlag Moderation)

1. Begrüßung, Feststellung der Anwesenheit
 2. Tagesordnung
 3. Protokoll der 15. Sitzung vom 23. November 2015
 - o Kurzbericht 23.11.15
 - o Rückmeldung zum Mind-Map „Verhandlungspaket“
 4. Informationsaustausch:
 - o Rückmeldung aus dem Treffen Bgm. Schaden
-
5. AG Flugrouten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen des BBFS
 6. Datengrundlagen:
 - o Wetterverhältnisse Flughafen Salzburg (Einladung Hr. Wolfgang Hammer, genaue Zeit noch zu vereinbaren)
 - o Unterzeichnung von Vereinbarungen zu Datenübergabe Bevölkerungsdichte
 - o Berechnung der Maximal-Pegelverteilung zusätzlich zu den Lärmzonen für die 6 verkehrsreichsten Monate 2015
 7. Lärm- und zeitabhängige Gebühren: Bericht vom Termin mit Fr. Landrichter
 8. AG Betriebszeiten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen des BBFS
 - o Vergleich der Samstage mit den geplanten Bewegungen und den tatsächlich stattgefundenen Flügen
 9. AG Daten: Zwischenergebnisse und allfällige Beschlussfassungen (Einladung Hr. Jell und Hr. Lammerhuber am 15.1.16 um 09.00 h)
 10. Nächste Schritte – Umgang mit offenen Themen und Planung der Verhandlungen
-
11. Rückbindung (Termin Bgm. Schaden), Öffentlichkeitsarbeit, Webpage, Kurzbericht MT
 12. Organisatorisches
 13. Allfälliges

Unterlagen:

- o Notiz 27.11.15 der AG Daten
- o Protokoll 14.12.15 der AG Betriebszeiten

To all airlines
To the attention of Chief-pilots

Salzburg, 2015-11-02
GMU/ct/201500391

Noise abatement procedures

Dear Sirs,

as Salzburg Airport is located very close to residential areas Salzburg Airport implemented a neighbour advisory board in 2014 and is in intensive negotiations with all stakeholders.

One of the most important themes, of course, is to reduce noise whenever possible.

To achieve positive effects at our airport and therefore improve the relationship with our neighbours, we kindly ask you to put your attention to the following issues:

1. Whenever possible an operational practicable, the **RNAV Visual V RWY 33** approach should be used. Please refer to

http://eaip.austrocontrol.at/lo/151113/Charts/LOWS/LO AD 2 LOWS 24-6-5-2_en.pdf

This procedure avoids overflying the city of Freilassing, which is presently affected by more than 90 % of the approaches. Additionally this approach avoids overflying very populated areas in low level.

For arrivals from destinations in the south also an approach according **RNAV (RNP) Z RWY 33** could be planned. Details please find here:

http://eaip.austrocontrol.at/lo/151113/Charts/LOWS/LO AD 2 LOWS 24-6-6_en.pdf

2. We recognise that setting reverse thrust is part of the operational procedure of landing and therefore a safety issue.

Nevertheless we kindly ask you to use wheel braking during landing primary and to power up reverse thrust only if safety demands.

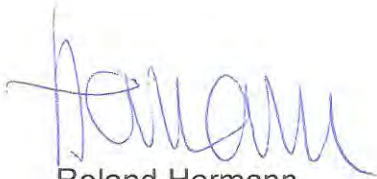
3. Last but not least after arriving at the parking position we kindly ask you to shut down the APU. This helps us to minimize noise and air pollution.

Salzburg Airport will provide modern ground power units (GPU). This service is included in the ramp-handling charge for 45 minutes. The APU may only be started again 10 minutes prior confirmed departure.

A high acceptance of the airport in his neighbourhood can only be achieved if all stakeholders work together.

We thank you in advance for your understanding and ask to inform all pilots about the above mentioned concerns.

Best regards



Roland Hermann
CEO



**Richtungsverteilung Landungen an den Wintersamstagen
Instrumentenflüge: Linie, Charter und allgemeine Luftfahrt
Vergleich W2015/16 - Winter 2014/15**

	Landungen nach Instrumentenflugregeln				IFR Gesamt	Anmerkungen
	R15		R33	kein Überflug von Freilassing		
	ILS-Landung über Freilassing	Landung von Norden über österr. Staatsgebiet	Landung von Süden	%		
19.12.2015	86	0	0	0%	86	
20.12.2014	62	0	17	22%	79	
26.12.2015	95	0	0	0%	95	
27.12.2014	88	0	0	0%	88	
02.01.2016	112	0	0	0%	112	
03.01.2015	100	0	2	2%	102	
09.01.2016	111	0	1	1%	112	
10.01.2015	18	0	76	81%	94	
Summe Samstage W15/16	404	0	1	0%	405	
Summe Samstage W14/15	268	0	95	26%	363	

Gesamte Rechtsvorschrift für Flughafenentgeltgesetz , Fassung vom 15.01.2016

Langtitel

Bundesgesetz über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltgesetz – FEG)
 StF: BGBl. I Nr. 41/2012 (NR: GP XXIV RV 1728 AB 1745 S. 153. BR: AB 8718 S. 808.)
 [CELEX-Nr.: 32009L0012]

Präambel/Promulgationsklausel

Der Nationalrat hat beschlossen:

Text

Anwendungsbereich

- § 1. (1) Dieses Bundesgesetz regelt die Festlegung von Flughafenentgelten.
 (2) Dieses Bundesgesetz ist auf sämtliche Flughäfen im Sinne von § 3 Z 1 anzuwenden.
 (3) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat eine Liste der Flughäfen, auf welche dieses Bundesgesetz gemäß Abs. 2 anzuwenden ist, in geeigneter Weise zu veröffentlichen.
 (4) Rechtsvorschriften, welche auf Bestimmungen dieses Bundesgesetzes verweisen, bleiben unberührt.

Unabhängige Aufsichtsbehörde

- § 2. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie wird als unabhängige Aufsichtsbehörde im Sinne von Art. 11 der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.03.2009 S. 11, bestimmt.
 (2) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat jährlich bis zum 30. Juni des jeweiligen Kalenderjahres einen Bericht über ihre Tätigkeit bei der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes zu erstellen. Dieser Bericht ist dem Nationalrat vorzulegen und in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

Begriffsbestimmungen

- § 3. Im Sinne dieses Bundesgesetzes bedeutet:
1. Flughafen: Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes (LFG), BGBl. Nr. 253/1957 sowie Militärflugplätze, auf denen im Sinne von § 62 Abs. 3 LFG internationaler Luftverkehr für Zwecke der Zivilluftfahrt betrieben wird und auf denen im abgelaufenen Kalenderjahr mehr als 100.000 Passagiere jährlich befördert wurden,
 2. Flughafenleitungsorgan: Zivilflugplatzhalter im Sinne des Luftfahrtgesetzes und der Mitbenützungsberechtigte gemäß § 62 Abs. 3 LFG,
 3. Flughafenutzer: jede natürliche oder juristische Person, welche die Beförderung von Fluggästen, Post bzw. Fracht auf dem Luftwege zu oder von dem betreffenden Flughafen durchführt,
 4. Flughafenentgelt: Eine von einem Flughafenutzer an das Flughafenleitungsorgan entrichtete Geldleistung für die Nutzung der Einrichtungen und Dienstleistungen, die ausschließlich vom Flughafenleitungsorgan bereitgestellt werden und mit Landung, Start, Beleuchtung und Abstellen von Luftfahrzeugen sowie mit der Abfertigung von Fluggästen, Post und Fracht in Zusammenhang stehen einschließlich des von einem Flughafenutzer an das Flughafenleitungsorgan zu entrichtenden Entgelts gemäß § 10 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Öffnung des Zugangs zum Markt der Bodenabfertigungsdienste auf Flughäfen (Flughafen-Bodenabfertigungsgesetz, FBG), BGBl. Nr. 97/1998 und des Sicherheitsentgelts gemäß § 11 des Luftfahrtsicherheitsgesetzes (LSG 2011), BGBl. I Nr. 111/2010,
 5. Flughafenentgeltregelung: Jener Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 LFG, welcher Flughafenentgelte im Sinne von Z 4 einschließlich deren Höhe regelt,
 6. Flughafenetz: eine Gruppe von Flughäfen, die gemäß § 5 als Flughafenetz anerkannt wurde,

7. Drittstaat: ein Staat, der nicht Mitglied der Europäischen Union oder einem solchen nicht durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellt ist,
8. Verkehrseinheit: Ein auf dem jeweiligen Flughafen von einem Flughafenutzer beförderter Passagier bzw. 100 kg auf dem jeweiligen Flughafen beförderte Fracht oder Post.

Diskriminierungsverbot

§ 4. Flughafenentgeltregelungen dürfen keine Diskriminierung zwischen Flughafenutzern beinhalten. Dies steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein.

Flughafennetz

§ 5. Mehrere Flughäfen sind auf Antrag durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Flughafennetz anzuerkennen, sofern die Flughäfen sich in Halterschaft ein und desselben Flughafenleitungsorgans befinden. Die Flughafenleitungsorgane anerkannter Flughafennetze sind berechtigt, eine gemeinsame und transparente Flughafenentgeltregelung für das gesamte Flughafennetz einzuführen.

Gemeinsame Entgeltregelung

§ 6. Mehreren Flughäfen ist auf Antrag durch Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine gemeinsame und transparente Entgeltregelung zu genehmigen, sofern die Flughäfen dieselbe Stadt oder denselben Ballungsraum bedienen und jeder Flughafen den Transparenzvorschriften gemäß § 12 in vollem Umfang genügt. Die Europäische Kommission ist durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vor Erteilung einer derartigen Genehmigung zu informieren.

Nutzerausschuss

§ 7. (1) Auf jedem Flughafen ist ein Nutzerausschuss einzurichten, der von den Flughafenutzern im Sinne von § 3 Z 3 gebildet wird. Jeder Nutzer kann entscheiden, ob er im Ausschuss selbst teilnimmt oder sich vertreten lassen möchte. Die Anzahl der Stimmen eines Nutzers berechnet sich nach dem Verhältnis seiner Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens. Der Vorsitzende eines Nutzerausschusses hat die Sitzungen des jeweiligen Ausschusses einzuberufen. Er hat allen in Abs. 3 genannten Personen oder Organisationen sowie der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie durch geeignete Bekanntmachung Gelegenheit zur Teilnahme an Sitzungen zu geben. Die konstituierende Sitzung eines Nutzerausschusses hat zunächst unter dem Vorsitz der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu erfolgen. Im Rahmen der konstituierenden Sitzung ist der Vorsitzende des Nutzerausschusses zu wählen.

(2) Ein Nutzerausschuss hat sich binnen drei Monaten nach Konstituierung eine Geschäftsordnung zu geben. Diese ist der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie bekannt zu geben.

(3) Im Rahmen des Nutzerausschusses haben Konsultationen zwischen dem Flughafenleitungsorgan und Flughafenutzern oder den Vertretern oder Verbänden von Flughafenutzern insbesondere bezüglich der Durchführung der Flughafenentgeltregelung, der Höhe der Flughafenentgelte, geplanter Investitionen und der Qualität der erbrachten Dienstleistungen zu erfolgen.

(4) Sitzungen des Nutzerausschusses haben wenigstens einmal jährlich stattzufinden.

Flughafenentgeltregelung

§ 8. (1) Die Flughafenentgeltregelung einschließlich der Flughafenentgelthöhe ist vom für den betreffenden Flughafen verantwortlichen Flughafenleitungsorgan für einen ein Jahr nicht übersteigenden Zeitraum befristet festzulegen. Nach Ablauf der Gültigkeit der Flughafenentgeltregelung ist bis zu einer Genehmigung gemäß § 9 oder einer ersatzweisen Festlegung gemäß § 10 Abs. 2 die zuletzt geltende Flughafenentgeltregelung anzuwenden.

(2) Die Flughafenentgeltregelung hat den in § 4 festgelegten Grundsätzen zu entsprechen.

(3) Die Höhe der Flughafenentgelte ist im Rahmen der Flughafenentgeltregelung vom Flughafenleitungsorgan unbeschadet der Regelung im § 11 Abs. 3 unter Anwendung der in Bestimmungen der Anlage zu diesem Bundesgesetz enthaltenen Begrenzungsregelung festzulegen.

(4) Das Flughafenleitungsorgan hat die geltende Flughafenentgeltregelung in geeigneter Weise zu veröffentlichen.

Genehmigung der Flughafenentgeltregelung, Konsultationsverfahren

§ 9. (1) Von einem Flughafenleitungsorgan erstellte Flughafenentgeltregelungen sind der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zur Genehmigung vorzulegen. Die Antragstellung hat spätestens zwei Monate vor Ablauf der Gültigkeit der geltenden Flughafenentgeltregelung zu erfolgen. Enthält der Antrag Bestimmungen, welche eine Neuberechnung der Entgelthöhe gemäß den Punkten 6. oder 7. der Anlage beinhalten, hat die Antragstellung wenigstens vier Monate vor Ablauf der geltenden Flughafenentgeltregelung zu erfolgen. Die Genehmigung ist zu erteilen, wenn

1. die vorgelegte Flughafenentgeltregelung den in § 8 genannten Anforderungen entspricht und
2. das Konsultationsverfahren gemäß Abs. 2 und Abs. 3 ordnungsgemäß durchgeführt wurde.

(2) Das Flughafenleitungsorgan hat den Nutzausschuss vor der Stellung eines Antrags gemäß Abs. 1 zu konsultieren. Diese Konsultation ist zumindest vier Monate vor dem Inkrafttreten der neuen Flughafenentgeltregelung durch Vorlage eines Vorschlags zur Festlegung oder Änderung einer Flughafenentgeltregelung einzuleiten, es sei denn, es sind außergewöhnliche Umstände gegeben, die gegenüber den Flughafenutzern zu rechtfertigen sind.

(3) Im Rahmen der Konsultation mit dem Nutzausschuss hat das Flughafenleitungsorgan die im Antrag gemäß Abs. 1 enthaltenen Vorschläge zur Festlegung oder Änderung einer Flughafenentgeltregelung zusammen mit einer Begründung der vorgeschlagenen Änderungen dem Nutzausschuss vorzulegen. Der Begründung sind insbesondere die im § 12 Abs. 1 angeführten Informationen beizuschließen. Das Flughafenleitungsorgan hat die im Nutzausschuss vorgebrachten Ansichten vor einer Beschlussfassung über die Vorlage einer neuen Flughafenentgeltregelung an die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß Abs. 1 angemessen zu berücksichtigen. Das Flughafenleitungsorgan hat seinen Beschluss unter Bezugnahme auf die vorgebrachten Ansichten der Flughafenutzer zu begründen, falls zwischen ihm und den Flughafenutzern kein Einvernehmen über die vorgeschlagenen Regelungen erzielt wurde.

(4) Betrifft ein Verfahren gemäß den Abs. 1 bis 3 das Sicherheitsentgelt gemäß § 11 des Luftfahrtsicherheitsgesetzes (LSG 2011), BGBl. I Nr. 111/2010, so hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie das Ergebnis des Verfahrens der Bundesministerin für Inneres mitzuteilen.

Ersatzweise Festlegung der Flughafenentgeltregelung

§ 10. (1) Verabsäumt das Flughafenleitungsorgan die rechtzeitige Vorlage einer den Anforderungen dieses Bundesgesetzes entsprechenden Flughafenentgeltregelung, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie mit Verfahrensordnung eine angemessene Frist zur Vorlage einer den Anforderungen dieses Bundesgesetzes entsprechenden Flughafenentgeltregelung anzuordnen.

(2) Kommt das Flughafenleitungsorgan einer Anordnung gemäß Abs. 1 nicht fristgerecht nach, hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ersatzweise mit Bescheid eine den Anforderungen dieses Bundesgesetzes entsprechende Flughafenentgeltregelung festzulegen. Vor der ersatzweisen Festlegung einer Flughafenentgeltregelung ist durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Anhörung des Nutzausschusses durchzuführen.

Verhältnis zu anderen Rechtsvorschriften

§ 11. (1) Die Flughafenentgeltregelung ist Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 LFG einschließlich der Tarifordnung gemäß § 20 Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), BGBl. Nr. 72/1962. Wird eine Änderung einer Flughafenentgeltregelung gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes vorgenommen, gelten die Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen insoweit als abgeändert. Eine gesonderte Bewilligung gemäß § 74 LFG in Verbindung mit § 20 ZFBO ist diesfalls nicht erforderlich.

(2) Jene Bestandteile der Flughafenentgeltregelung, die von Flughafenutzern an das Flughafenleitungsorgan zu entrichtende Entgelte gemäß § 10 Abs. 2 FBG (Infrastrukturtarife) betreffen, sind unter Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes vom Flughafenleitungsorgan festzulegen und von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 9 zu genehmigen bzw. gegebenenfalls gemäß § 10 oder § 22 Abs. 3 festzulegen. In solchen Fällen entfällt die in § 10 Abs. 2 FBG vorgeschriebene Bewilligung.

(3) Jene Bestandteile der Flughafenentgeltregelung, die das Sicherheitsentgelt gemäß § 11 LSG betreffen, sind unter Anwendung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes festzulegen und von der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 9 zu genehmigen bzw. gegebenenfalls gemäß § 10 oder § 22 Abs. 3 festzulegen. Die Bestimmung der Höhe des Sicherheitsentgelts hat dabei bis zum 30. Juni 2014 unter Anwendung der in § 11 Abs. 1 und Abs. 3 LSG

genannten Kriterien zu erfolgen. Nach diesem Zeitpunkt ist die Höhe des Sicherheitsentgelts unter Anwendung der Regelungen der Anlage zu diesem Bundesgesetz zu bestimmen.

Transparenz

§ 12. (1) Das Flughafenleitungsorgan hat jedem Flughafenutzer oder den Vertretern oder Verbänden der Flughafenutzer immer dann, wenn Konsultationen gemäß den §§ 7 und 9 durchzuführen sind, jene Informationen über die Tatsachen bereitzustellen, die der Festlegung der Flughafenentgeltregelung oder der Höhe aller Entgelte zugrunde liegen, die an jedem Flughafen vom Flughafenleitungsorgan erhoben werden. Diese Informationen müssen mindestens Folgendes umfassen:

1. ein Verzeichnis der verschiedenen Dienstleistungen und Infrastrukturen, die im Gegenzug für das erhobene Flughafenentgelt bereitgestellt werden,
2. die für die Flughafenentgeltfestsetzung verwendete Methode,
3. die Gesamtkostenstruktur hinsichtlich der Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Flughafenentgelte beziehen,
4. die Erträge der verschiedenen Entgelte und Gesamtkosten der damit finanzierten Dienstleistungen,
5. jegliche Finanzierung durch die öffentliche Hand von Einrichtungen und Dienstleistungen, auf die sich die Flughafenentgelte beziehen,
6. die voraussichtliche Entwicklung der Entgelte, des Verkehrsaufkommens und beabsichtigter Investitionen am Flughafen,
7. die tatsächliche Nutzung der Infrastruktur und Gerätschaften des Flughafens in einem bestimmten Zeitraum und
8. das absehbare Ergebnis geplanter größerer Investitionen hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Flughafenkapazität.

(2) Die Flughafenutzer haben dem Flughafenleitungsorgan vor jeder Konsultation nach den §§ 7 und 9 insbesondere folgende Informationen zu übermitteln:

1. voraussichtliches Verkehrsaufkommen,
2. voraussichtliche Zusammensetzung und beabsichtigter Einsatz ihrer Flotte,
3. geplante Veränderung ihrer Tätigkeit auf dem betreffenden Flughafen und
4. Anforderungen an den betreffenden Flughafen.

(3) Soweit die aufgrund der Abs. 1 und 2 von Flughafenutzern oder Flughafenleitungsorganen bereitgestellten Informationen von diesen als vertraulich oder sonst als schutzwürdig bezeichnet werden, dürfen diese von den Empfänger der Informationen nicht an Dritte weitergegeben werden. Es besteht keine Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen, welche Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse beinhalten oder sonst in anderen Rechtsvorschriften als schutzwürdig eingestuft werden.

Neue Infrastruktur

§ 13. Das Flughafenleitungsorgan hat den Nutzausschuss zu konsultieren, bevor die Planung neuer Infrastrukturvorhaben, deren Investitionsvolumen einen Betrag von fünf Millionen Euro übersteigt, abgeschlossen wird. Überstieg die Anzahl der auf dem Flughafen im abgelaufenen Kalenderjahr beförderten Passagiere die Zahl von fünf Millionen, ist eine derartige Konsultation durchzuführen, wenn das Investitionsvolumen des geplanten Infrastrukturvorhabens mehr als zehn Millionen Euro beträgt.

Qualitätsstandards

§ 14. (1) Das Flughafenleitungsorgan hat den Nutzern beziehungsweise den Vertretern oder Verbänden von Flughafenutzern des betreffenden Flughafens Verhandlungen über den Abschluss einer Leistungsvereinbarung bezüglich der Qualität der am Flughafen erbrachten Dienstleistungen anzubieten. Diese Verhandlungen können Teil der Konsultationen im Rahmen des Nutzausschusses sein.

(2) In solchen Leistungsvereinbarungen ist das Niveau der vom Flughafenleitungsorgan zu erbringenden Dienstleistungen so festzulegen, dass der tatsächlichen Flughafenentgeltregelung oder Flughafenentgelthöhe und dem Niveau der Dienstleistungen, auf das die Flughafenutzer im Gegenzug für die Flughafenentgelte Anrecht haben, Rechnung getragen wird.

(3) Im Falle der mangelnden Erfüllung der vereinbarten Standards sind die in der Leistungsvereinbarung enthaltenen Sanktionen anzuwenden.

Differenzierung der Dienstleistungen

§ 15. (1) Das Flughafenleitungsorgan darf Qualität und Umfang bestimmter Flughafenendienstleistungen, Abfertigungsgebäude oder Teile von Abfertigungsgebäuden variieren, um

bedarfsgerechte Dienstleistungen erbringen oder ein besonders zugewiesenes Abfertigungsgebäude oder einen besonders zugewiesenen Teil eines Abfertigungsgebäudes bereitstellen zu können. Die Flughafenentgelthöhe kann dabei unbeschadet der Bestimmungen der §§ 4 und 8 entsprechend der Qualität und dem Umfang dieser Dienstleistungen und ihren Kosten oder einer anderen objektiven und transparenten Begründung differenziert werden.

(2) Allen Flughafenutzern, welche die bedarfsgerechten Dienstleistungen oder das besonders zugewiesene Abfertigungsgebäude oder den besonders zugewiesenen Teil eines Abfertigungsgebäudes nutzen wollen, ist durch das Flughafenleitungsorgan Zugang zu diesen Dienstleistungen bzw. diesem Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes zu ermöglichen. Falls mehr Flughafenutzer Zugang zu den bedarfsgerechten Dienstleistungen beziehungsweise einem besonders zugewiesenen Abfertigungsgebäude oder Teil eines Abfertigungsgebäudes wünschen, als aufgrund von Kapazitätsbeschränkungen Zugang erhalten können, ist der Zugang auf der Grundlage geeigneter, objektiver, transparenter und nicht diskriminierender Kriterien festzulegen. Diese Kriterien gelten als Teil der Flughafenentgeltregelung.

Gegenseitigkeit

§ 16. Stellt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass ein Drittstaat Flughafenutzer der Union von Rechts wegen oder tatsächlich bei der Festsetzung von Flughafenentgelten und Flughafenentgeltregelungen diskriminiert oder werden Flughafenutzern der Gemeinschaft von einem Drittstaat nicht diesem Bundesgesetz vergleichbare Rechte gewährt, so kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die aus diesem Bundesgesetz gegründeten Rechte der aus dem betreffenden Drittstaat stammenden Nutzer mit Verordnung ganz oder teilweise aussetzen.

Behandlung von Betriebs- und Geschäftsgeheimnissen

§ 17. (1) Die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie hat ihr bei der Vollziehung der Bestimmungen dieses Bundesgesetzes bekannt gewordene Betriebs- oder Geschäftsgeheimnisse oder durch andere Rechtsvorschriften sonst als schutzwürdig eingestufte Informationen insbesondere nach Maßgabe des Datenschutzgesetzes zu wahren.

(2) Die Qualifizierung einer Tatsache als Betriebs- oder Geschäftsgeheimnis oder als schutzwürdige Information obliegt der Bundesministerin für Verkehr, die dabei auch eine Abwägung der Interessen des Berechtigten an der Geheimhaltung einerseits und den Interessen Dritter an deren Offenlegung andererseits vorzunehmen hat.

(3) Hegt die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie berechtigte Zweifel an der Schutzwürdigkeit der Geheimhaltung einer Tatsache oder Information, hat sie dies dem Berechtigten mitzuteilen und ihn aufzufordern, sein wirtschaftliches oder sonstiges Interesse an der Geheimhaltung glaubhaft zu machen.

Strafbestimmung

§ 18. Wer für eine Dienstleistung eines Flughafenleitungsorgans ein höheres oder niedrigeres Entgelt fordert, annimmt oder sich versprechen lässt, als dies in einer gemäß diesem Bundesgesetz bestimmten Flughafenentgeltregelung vorgesehen ist, begeht eine Verwaltungsübertretung und ist von der Bezirksverwaltungsbehörde mit einer Geldstrafe bis 10 000 Euro, im Wiederholungsfall bis 20.000 Euro, zu bestrafen.

Bezugnahme auf Richtlinien

§ 19. Mit diesem Bundesgesetz wird die Richtlinie 2009/12/EG umgesetzt.

Verweise

§ 20. Soweit in diesem Bundesgesetz auf Bestimmungen in anderen Bundesgesetzen verwiesen wird, sind diese in ihrer jeweils geltenden Fassung anzuwenden.

Sprachliche Gleichbehandlung

§ 21. Soweit sich die in diesem Bundesgesetz verwendeten Bezeichnungen auf natürliche Personen beziehen, gilt die gewählte Form für beide Geschlechter. Bei der Anwendung dieser Bezeichnungen auf bestimmte natürliche Personen ist die jeweils geschlechtsspezifische Form zu verwenden.

Inkrafttreten und Übergangsbestimmungen

§ 22. (1) Dieses Bundesgesetz tritt mit 1. Juli 2012 in Kraft.

(2) Die entsprechenden Bestimmungen der am 30. Juni 2012 geltenden Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 LFG einschließlich der am 30. Juni 2012 bestehenden

Infrastrukturtarife gemäß § 10 Abs. 2 FBG und Sicherheitsentgelte gemäß § 11 LSG gelten ab Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes bis zur erstmaligen Festlegung einer Flughafenentgeltregelung gemäß Abs. 3 als Flughafenentgeltregelung im Sinne von § 3 Z 5.

(3) Das Flughafenleitungsorgan hat bis zum 1. November 2012 der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes entsprechende Flughafenentgeltregelung zur Genehmigung vorzulegen, widrigenfalls die entsprechende Flughafenentgeltregelung unter Anwendung des § 10 durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie von Amts wegen festzusetzen ist.

Vollziehung

§ 23. Mit der Vollziehung dieses Bundesgesetzes ist die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut.

ANLAGE

Bestimmung der Flughafenentgelthöhe

1. Allgemein

Die Bestimmungen dieser Anlage sind unbeschadet der Regelung in § 11 Abs. 3 zweiter Satz (Bestimmung der Höhe des Sicherheitsentgelts bis zum 30. Juni 2014) auf Flughafenentgelte im Sinne von § 3 Z 4 dieses Bundesgesetzes anzuwenden.

2. Formel

2.1. Die Flughafenentgelte dürfen die gemäß den folgenden Variablen bestimmte Höhe nicht überschreiten:

$$L = L(T, I) \text{ in } \%$$

Dabei bezeichnet L die für jedes Kalenderjahr höchstzulässige Änderung der Flughafenentgelthöhe, T das Verkehrswachstum sowie I die Inflation. Als Berechnungsbasis gilt dabei:

- für Entgelte gemäß § 10 Abs. 2 FBG (Infrastrukturtarife) die am 30. Juni 2012 geltende Entgelthöhe gemäß den Bestimmungen des FBG,

- für Entgelte gemäß § 11 LSG (Sicherheitsentgelte) ab dem 1. Juli 2014 die am 30. Juni 2014 geltende Entgelthöhe gemäß den Bestimmungen dieses Bundesgesetzes in Verbindung mit dem LSG sowie

- für die restlichen Flughafenentgelte die am 30. Juni 2012 geltende Tariffhöhe gemäß der zu diesem Zeitpunkt geltenden Flughafentarifordnung gemäß § 74 LFG und § 20 ZFBO.

2.2. Für Flughäfen mit mehr als fünf Millionen Fluggästen ($PAX_e > 5 \text{ Mio}$) gilt dabei die Formel:

$$\text{WENN } T > 0 \text{ DANN } L = -0,35 * T + I$$

$$\text{WENN } T < 0 \text{ DANN } L = I$$

2.3. Für Flughäfen mit weniger als fünf Millionen Fluggästen ($PAX_e < 5 \text{ Mio}$) gilt dabei die Formel:

$$\text{WENN } T > 0 \text{ DANN } L = -0,35 * T + I + 0,5$$

$$\text{WENN } T < 0 \text{ DANN } L = I + 0,5$$

3. Parameter

Für die Bestimmung des Verkehrswachstums T_n ist der dreijährige Durchschnitt, d.h. das arithmetische Mittel $(IST_n - 3 + IST_n - 2 + IST_n - 1) / 3$ heranzuziehen, wobei die 12 Monate jeweils vom 1.8.-31.7. genommen werden, und zwar von jeweils

- dem höchstzulässigen Abfluggewicht MTOW der Luftfahrzeuge (in to) für das Landeentgelt, das Parkentgelt und das luftseitige Infrastrukturentgelt.

- der Treibstoffmenge (in m^3) für das Betankungsinfrastrukturentgelt sowie

- der Passagieranzahl für das Fluggastentgelt, das Sicherheitsentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt.

3.2. Für die Bestimmung der Inflationsrate IN ist der von der Bundesanstalt Statistik Österreich verlaubliche Verbraucherpreisindex oder der an seine Stelle tretende Index für das Jahr $N-1$ (Durchschnitt vom 1.8.-31.7.) heranzuziehen.

4. Änderung in der Einteilung der Flughafenentgelte

Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie eine Änderung in der Einteilung der Flughafenentgelte wie insbesondere bei der Einteilung der Luftfahrzeuge nach dem höchstzulässigen Abfluggewicht oder nach Nutzung der Flughafeninfrastruktur genehmigen. Eine derartige Änderung ist nur zulässig, wenn sie für das Flughafenleitungsorgan nicht zu zusätzlichen Erträgen auf Flughafenentgelten führt.

5. Preisnachlässe und Rabatte

Preisnachlässe und Rabatte sind nur zulässig, wenn die dabei angewendeten Kriterien die in § 4 dieses Bundesgesetzes festgelegten Anforderungen erfüllen. Dabei kann insbesondere die Nutzungsintensität der Flughafeneinrichtungen durch Nutzer berücksichtigt werden.

6. Neuberechnung der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe

6.1. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten von großen (§ 13), kapazitätserweiternden, luftverkehrsbezogenen Investitionen gänzlich oder teilweise als Zuschlag auf die höchstzulässige Höhe der Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen. Es sind nur jene Investitionen zu berücksichtigen, mit deren Errichtung nach Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes begonnen wurde. Die Kosten dürfen erst ab Fertigstellung der Investition berücksichtigt werden; eine Vorfinanzierung ist unzulässig.

6.2. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten, die dem Flughafenleitungsorgan in Zusammenhang mit dem Inkrafttreten neuer Rechtsvorschriften oder behördlichen Anordnungen entstehen, welche die Zivilluftfahrt betreffen, als Zuschlag auf die Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen. Voraussetzung dafür ist, dass diese Kosten noch nicht in den anwendbaren Flughafenentgelten einkalkuliert sind.

6.3. Nach Konsultation des Nutzausschusses kann die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag des Flughafenleitungsorganes die angemessenen Kosten von neu zu erbringenden Leistungen des Flughafenleitungsorganes, die noch nicht Bestandteil der Flughafenentgeltregelung waren, als Zuschlag auf die Flughafenentgelte im Wege einer Divisionskalkulation genehmigen.

6.4. Die der Entgelterhöhung zugrundeliegenden Kosten sind aufgrund plausibler PLAN-Daten mit Vollkosten nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Methoden zu kalkulieren. Dabei sind nur angemessene Kosten unter Abzug von Zusatzerträgen aus luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, die aus der Kapazitätserweiterung resultieren sowie unter Abzug von Kosteneinsparungen bei luftverkehrsbezogenen Tätigkeiten, die mit der Kapazitätserweiterung einhergehen, zu berücksichtigen. Der so errechnete Zuschlag auf die Flughafenentgelte ist im nächsten und allenfalls auch im übernächsten Jahr aufgrund der dann verfügbaren IST-Daten nach zu kalkulieren und allenfalls zu korrigieren. Ab dem dritten Jahr wird der Zuschlag Bestandteil der Flughafenentgelte gemäß der Formel in Punkt 2 dieses Anhangs, sofern die Kosten nachhaltig von Relevanz sind. Fallen diese Kosten, die zu einer Entgelterhöhung gemäß diesem Punkt geführt haben, nachhaltig wieder weg, so führt dies im entsprechenden Umfang zu einer Reduktion der höchstzulässigen Flughafenentgelthöhe.

6.5. Bei der Berechnung des Zuschlages dürfen keine überschießenden, d.h. operationell nicht erforderlichen Mengengerüste angesetzt werden.

6.6. Als angemessene Kosten gelten die den entsprechenden Leistungen (insbesondere Investitionen, Instandhaltung, Dienstleistungen usw.) zugrunde liegenden Vollkosten unter Berücksichtigung einer angemessenen Kapitalverzinsung inkl. Gewinnkomponente. Die Vollkosten werden nach kostenbezogenen, sachgerechten, objektiven, transparenten und nicht diskriminierenden Kriterien festgelegt.

7. Neukalkulation

Bei einem Verkehrsrückgang unter Anwendung der in Punkt 3 benannten Parameter von mehr als 25% (höchstzulässiges Abfluggewicht oder Passagieranzahl) kann alternativ zur Formel gemäß Punkt 2 die Festlegung der zulässigen Höhe der entsprechenden Flughafenentgelte auch nach dem Vollkostendeckungsprinzip im Wege einer Divisionskalkulation neu erfolgen. Die Vorgaben nach Punkt 6. sind bei einer derartigen Neuberechnung zu beachten.