

Bericht gem. §2 Abs. 2 FEG

über die Vollziehung der Bestimmungen des Flughafenentgeltegesetzes im Jahr 2025

Rechtsgrundlagen

- Genehmigung der Flughafenentgelte gem. §9 Flughafenentgeltegesetz (FEG), BGBl. I, Nr.41/2012
- Genehmigung des Sicherheitsentgelts gem. §11 Abs.3 FEG iVm §11 Luftfahrtsicherheitsgesetz (LSG), BGBl. I, Nr.111/2010
- Genehmigung der PRM-Umlage (PRM = persons with reduced mobility) gemäß Art. 8 und Art. 14 der Verordnung (EG) 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität
- Eine allfällige Genehmigung der Tarifordnung bei unterschreiten der Anwendungsschwelle des §3 Z. 1 FEG von 100.000 Passagieren erfolgt auf Grundlage des §74 Abs.3 & 4 Luftfahrtgesetz (LFG) iVm der Zivilflugplatz-Betriebsordnung (ZFBO), sofern es sich um eine wesentliche Änderung der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen (ZFBB) handelt

Anwendungsbereich

Das Flughafenentgeltegesetz (FEG) ist die nationale Umsetzung der Richtlinie 2009/12/EG und regelt die Festlegung von Flughafenentgelten. Das Gesetz ist für Flughäfen, auf denen internationaler Luftverkehr betrieben wird und auf denen im abgelaufenen Kalenderjahr mehr als 100 000 Passagiere jährlich befördert wurden, anzuwenden. Im Jahr 2025 fielen die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Graz, Linz und Klagenfurt in den Anwendungsbereich des FEG.

Regulierungsregime

Entgeltdeckelung („Price-Cap“)

Der Anhang des FEG enthält Formeln, auf Basis derer die maximal zulässige Höhe der Entgelte errechnet wird. Die Formeln unterscheiden sich je nach Größe des Flughafens. Als Berechnungsbasis für Landeentgelt, Parkentgelt und luftseitiges Infrastrukturentgelt dient das höchstzulässige Abfluggewicht (MTOW). Als Berechnungsbasis für Fluggastentgelt, Sicherheitsentgelt und das landseitige Infrastrukturentgelt dient die Anzahl der Passagiere. Als Berechnungsbasis für das Betankungsinfrastrukturentgelt dient die Treibstoffmenge.

Ein zentraler Parameter für die Berechnung ist neben dem Verkehrswachstum die Inflation. Für die Bestimmung der Inflationsrate wird der Verbraucherpreisindex der Statistik Austria herangezogen. Die Daten zur Bestimmung des Verkehrswachstums (Passagier- und MTOW-Zahlen) werden von den Flughäfen vorgelegt und von den Nutzern bei den Nutzerausschusssitzungen zur Kenntnis genommen.

Ein solches System wird auch als Price-Cap-Regulierung bezeichnet. Für weitere Details zur Berechnung siehe den Anhang des FEG ([Link zum RIS](#)).

Vollkostenkalkulation

Bestimmte Entgelte unterliegen einer Vollkostenregulierung, nämlich einerseits die PRM-Umlage (PRM=persons with reduced mobility) auf Basis der oben genannten Verordnung 1107/2006, sowie andererseits Entgelte zur Abgeltung neuartiger zusätzlicher Kosten, die gemäß der sogenannten „escape“-Klausel (siehe Punkt 6.2 des Anhangs zum FEG) in Anspruch genommen werden. Dabei ist vom BMIMI nach anerkannten betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und Methoden zu prüfen, welche Kosten auf die Nutzer umgelegt werden können. Um eine einheitliche Vorgehensweise zu gewährleisten wurden vom BMIMI in Abstimmung mit den Betroffenen Empfehlungen für die Auslegung der Verordnung und Vorgehensweise in der Praxis erstellt, die der Prüfung bereits im Jahr 2020 zugrunde gelegt wurden ([Link zu den Empfehlungen](#)).

Nutzerausschüsse und bescheidmäßige Genehmigungen im Jahr 2025

Auf jedem Flughafen der dem FEG unterliegt, ist ein Nutzerausschuss einzurichten, welcher mindestens einmal jährlich zu einer Sitzung zusammentritt. Die Anzahl der Stimmen der Nutzer, d.h. der Luftfahrtunternehmen, berechnet sich nach dem Verhältnis ihrer jeweiligen Verkehrseinheiten im abgelaufenen Kalenderjahr zur Gesamtzahl der Verkehrseinheiten des Flughafens. Der Antrag auf eine neue Flughafenentgeltregelung ist vom BMIMI zu genehmigen, wenn er den Anforderungen des FEG entspricht (siehe insbesondere §8 FEG) und das Konsultationsverfahren ordnungsgemäß durchgeführt wurde (siehe §9 Abs.2 FEG für Fristen und §9 Abs.3 iVm §12 FEG für Informationspflichten).

Wien (VIE)

Nutzerausschuss: 29.08.2025

Teilnehmende Nutzer: AUSTRIAN AIRLINES, RYANAIR, WIZZAIR Malta, EUROWINGS, EMIRATES, QATAR AIRWAYS, KLM, SWISS, EVA AIR, AIR FRANCE, BRUSSELS AIRLINES, DEUTSCHE LUFTHANSA, WIZZAIR HUNGARY, KM MALTA AIRLINES, ALL NIPPON AIRWAYS, GLOBE AIR

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 26.11.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: -2,122%

MTOW-abhängige Entgelte: -4,528%

Treibstoffabhängige Entgelte: -4,655%

Salzburg (SZG)

Nutzerausschuss: 11.08.2025

Teilnehmende Nutzer: DEUTSCHE LUFTHANSA, EUROWINGS

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 06.11.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: +3,18%

MTOW-abhängige Entgelte: +3,18%

Graz (GRZ)

Nutzerausschuss: 29.07.2025

Teilnehmende Nutzer: AUSTRIAN AIRLINES, SWISS INTERNATIONAL, AIR DOLOMITI,
DEUTSCHE LUFTHANSA, AVANTI AIR, EUROWINGS

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 17.11.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: +3,18%

MTOW-abhängige Entgelte: +3,18%

Innsbruck (INN)

Nutzerausschuss: 30.06.2025 & 14.10.2025

Teilnehmende Nutzer: AUSTRIAN AIRLINES, AIR DOLOMITI, Jet2.com, SAS, FINNAIR,
EASYJET

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 15.12.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: +3,18%

MTOW-abhängige Entgelte: +3,18%

Linz (LNZ)

Nutzerausschuss: 16.07.2025

Teilnehmende Nutzer: AUSTRIAN AIRLINES, AVANTI AIR, DEUTSCHE LUFTHANSA

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 26.11.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: +3,18%

MTOW-abhängige Entgelte: +3,18%

Klagenfurt (KLU)

Nutzerausschuss: 04.08.2025

Teilnehmende Nutzer: AUSTRIAN AIRLINES

Genehmigung der Entgeltregelung gem. Bescheid vom 19.12.25 mit Wirksamkeit 01.01.26

Passagierabhängige Entgelte: +3,18%

MTOW-abhängige Entgelte: +3,18%

Rechtsmittel der Parteien

Im Jahr 2025 bzw. im Laufe der Rechtsmittelfrist wurden keine Rechtsmittel gegen einen Flughafenentgeltebescheid mit Gültigkeit ab dem 01.01.2026 erhoben.

Bezüglich der Bescheidbeschwerde einer zivilgesellschaftlichen Organisation (Aviation Reset) und mehrerer Privatpersonen hinsichtlich des Lärmentgeltmodells des Flughafen Wien, welche für den Bescheid für das Jahr 2025 eingebracht wurde, hat das Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde per Beschluss (GZ: W606 2308801-1/16E) als unzulässig zurückgewiesen. Gegen diese Entscheidung haben die Beschwerdeführer/innen Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben. Dieser hat einen Vorabentscheidungsantrag an den EuGH betreffend die unmittelbare Anwendung der Aarhus-Konvention gestellt. Das Verfahren ist derzeit noch anhängig.

Erläuterungen

Allgemein

Die Änderungen gegenüber den letztmalig vom BMIMI zum 1.1.2025 genehmigten Entgelten lagen zwischen -4,655% und +3,18%.

Die Konsultationen zwischen den Flughafenbetriebsgesellschaften und den jeweiligen Nutzern sind konsensual verlaufen.

Zum Ausgleich der Steigerungen der Flughafenentgelte und teilweise in Vorbereitung auf die Rückkehr in die reguläre Formel des FEG (in Abgrenzung zur Covid-19

Sonderbestimmung) wenden einige Länderflughäfen eine „gesplittete Entgeltordnung“ an. Hierbei verrechnet ein Flughafen freiwillig weniger Entgelte, beantragt jedoch die Steigerung in voller Höhe, um bei der nächstjährigen Beantragung nicht benachteiligt zu sein. Die gegenständlichen Flughäfen sind GRZ, LNZ und KLU. Grund hierfür ist die Sicherung des Verkehrs an den genannten Flughäfen durch eine flachere Steigerung der Entgelte.

Neben dem Flughafen Wien, haben aufgrund der Konkretisierung der Termine zur Einführung des Entry-Exit Systems (EES) sowie des Hold-Baggage Systems (HBS) in diesen Zusammenhängen die Flughäfen SZG (EES & HBS), GRZ (EES) und INN (HBS) eine „escape“-Klausel, gem. Punkt 6.2 des Anhangs zum FEG, eine Umlegung der entstandenen Kosten auf die Entgelte beantragt. Den Anträgen wurde stattgegeben. Inhaltlich zuständig für Umfang und Zeitpunkt der Einführung ist das Innenministerium, da die Systeme den Airport-Security Bereich betreffen.

Verpflichtung der Differenzierung der Flughafenentgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen

Seit dem 01.01.2024 gilt gem. §4a FEG die Verpflichtung der Differenzierung der Flughafenentgelte nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen (ugs. Lärmgebühren). Bereits die Hälfte aller österreichischen Verkehrsflughäfen (Wien, Graz und Innsbruck) hatte bereits freiwillig zu einem früheren Zeitpunkt Lärmgebühren eingeführt. Zudem hat der Flughafen Innsbruck freiwillig ein NO_x (Stickstoff) – Entgelt als erlösneutrale Lenkungsmaßnahme eingeführt.

Zur Umsetzung dieser Verpflichtung wurden unterschiedliche Lärmgebührensyste me an den Flughäfen etabliert, um das jeweilige Flugzeugportfolio sowie bereits bestehende Systeme zu berücksichtigen.

GRZ, LNZ und KLU haben funktional dasselbe System eingeführt. VIE hat ein elaborierteres Modell aufgrund der höheren Verkehrszahlen und heterogeneren Luftfahrzeugstruktur. Salzburg hat aufgrund seiner homogenen Luftfahrzeugstruktur ein eigenes Modell zur Beantragung eingebracht. INN befindet sich noch im Prozess das bestehende Lärmgebührenmodell an jenes von GRZ, LNZ und KLU anzupassen.

Zur Feststellung der Eignung der jeweiligen Lärmgebührensyste wurde den Flughäfen die bescheidmäßige Auflage erteilt, jedes Jahr einen Lärmbericht über die Lenkungswirkung der eingesetzten Maßnahme zu erstellen, da die Eignung zur Lenkungswirkung im Vorhinein nur angenommen werden kann. Die zuständige Behörde (OZB) prüft diese Berichte, um entweder eine Lenkungswirkung festzustellen oder eine Anpassung zu veranlassen. In der Auflage wurden bestimmte Kriterien festgesetzt, die der Bericht zu enthalten hat, wobei es den Flughäfen freisteht weitere Evidenzen für die Eignung anzuführen.

Bis Dato wurden von den Flughafenleitungsorganen je 2 Berichte (über die Lenkungswirkung erbracht (INN hat bis Dato lediglich einen Bericht gelegt, da die Prüfung vorrangig nach Umstellung auf das neue Lärmgeltmodell erfolgen soll).

Im Zuge der Überprüfung der gemäß Bescheidaufgabe seit dem Jahr 2024 von den Flughafenleitungsorganen vorzulegenden Berichten über die Lenkungswirkung der jeweiligen Lärmgeltmodelle wurde festgestellt, dass die Bewertung der Wirksamkeit dieser Modelle mit erheblichen methodischen sowie rechtlichen Herausforderungen verbunden ist.

Die Flottenzusammensetzung von Luftfahrtunternehmen, deren Entwicklung sowie deren Einsatzort werden von einer Vielzahl wirtschaftlicher, betrieblicher und regulatorischer Faktoren beeinflusst. Insbesondere die derzeitigen Rahmenbedingungen, die von Standortkosten, angespannten wirtschaftlichen und geopolitischen Verhältnissen in Teilen des Luftfahrtsektors sowie langfristigen Flottenmodernisierungsprogrammen geprägt sind, erschweren eine eindeutige Zuordnung beobachtbarer Entwicklungen zu den jeweiligen Lärmgebührenmodellen.

Darüber hinaus räumt das Flughafenentgeltegesetz (FEG) den Flughafenleitungsorganen bei der Ausgestaltung lärmbezogener Entgeltkomponenten einen vergleichsweise weiten rechtlichen Gestaltungsspielraum ein. Dies führt zu einer Bandbreite möglicher Ausprägungen von Lärmgebührenmodellen (in Ö. 3-4 verschiedene Modelle) und erschwert die Anwendung einheitlicher Bewertungsmaßstäbe hinsichtlich deren tatsächlicher Lenkungswirkung.

Die von den Flughafenleitungsorganen in den vorgelegten Berichten dargestellten Entwicklungen, insbesondere hinsichtlich des zunehmenden Einsatzes lärmärmerer Luftfahrzeuge sowie der Anbringung technischer lärmreduzierender Vorrichtungen (insb. Vortex Generatoren), sind grundsätzlich positiv zu bewerten. Nach Ansicht der Behörde lässt der bisherige Beobachtungszeitraum von rund eineinhalb Jahren jedoch noch keinen

hinreichend belastbaren Nachweis darüber zu, ob diese Entwicklungen kausal auf die eingeführten bzw. angepassten Lärmgebührenmodelle zurückzuführen sind.

Vor diesem Hintergrund erscheint es zweckmäßig, die Berichtslegung über einen längeren Zeitraum fortzuführen, um eine belastbare Datengrundlage für die Beurteilung der tatsächlichen Lenkungswirkung zu schaffen. Darüber hinaus könnte eine weitergehende Konkretisierung der Anforderungen an die Ausgestaltung, technische Umsetzung und Evaluierung von Lärmgebührenmodellen zur Verbesserung der intendierten Wirkung des Lärmschutzes beitragen.

Ausblick 2026/27

Die in den letzten Jahren gültige COVID-19 bedingten Sonderbestimmungen gem. §17a FEG läuft mit 31.12.2026 aus. Das bedeutet, dass die Anträge für das Jahr 2027 bereits eine Gebührenberechnung nach der regulären Formel des FEG beinhalten müssen.

Für das Jahr 2026 hat lediglich der Flughafen Wien (VIE) eine relative Steigerung seiner Verkehrszahlen (der dreijährige Durchschnitt der Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2022 bis 31.07.2025 überstieg die durchschnittliche dreijährige Verkehrsmenge im Zeitraum von 01.08.2016 bis 31.07.2019) erreicht und konnte als einziger Flughafen vor Ablauf der Frist in die reguläre Formel zurückkehren, was zu einer Absenkung der Gebühren am Flughafen VIE führte (siehe oben).

Die Gebührensteigerungen dürften aufgrund der relativ moderaten Inflation (unterjährige Durchschnittsinflation Aug 25 – Mai 26: 3,44%) und der Rückkehr in die reguläre Formel des FEG voraussichtlich geringer ausfallen als in den Vorjahren, da sich ein etwaiges Verkehrswachstum (Verkehrswachstums ist idF. der dreijährige Durchschnitt, d.h. das arithmetische Mittel der Verkehrszahlen) reduzierend auf die Gebührensteigerung auswirkt.

