BVwG
Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Sitz Wien
Erdbergstraße 192 - 196, 1030 Wien
Tel: +43 1 601 49 - 0
Fax: +43 1 711 23 - 889 15 41
www.bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ):
W606 2308801-1/16E
(bitte bei allen Eingaben anführen)

B E S C H L U S S

Das Bundesverwaltungsgericht beschließt durch den Richter Dr. Thomas ZINIEL, LL.M., BSc über die Beschwerde von 1. [redacted], 2. [redacted], 3. [redacted] und 4. dem Verein „Verkehrswende.at“, alle vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte, Esslinggasse 17/9, 1010 Wien, gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur), Radetzkystraße 2, 1030 Wien, vom 30.10.2024, Zl. 2024-0.763.741, betreffend die Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Wien für das Jahr 2025 (mitbeteiligte Parteien: 1. Flughafen Wien AG, vertreten durch die Schönherr Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 19, 1010 Wien; 2. die Flughafennutzer des Flughafens Wien, vertreten durch den Vorsitzenden des Nutzerausschusses des Flughafens Wien Georg STEIGBERGER, p.A. Austrian Airlines AG, Head Office – Office Park 2, 1300 Flughafen Wien-Schwechat) nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 21.08.2025:

A)

Die Beschwerde wird als unzulässig zurückgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 iVm Abs. 9 B-VG zulässig.

Begründung:

I. Verfahrensgang:

1. Mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (nunmehr: Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, vgl. § 2 Abs. 1 Z 2 iVm Teil 2, Abschnitt I., Z 2 BMG; im Folgenden: belangte Behörde) über Antrag der Flughafen Wien AG (im Folgenden: erstmitbeteiligte Partei) gemäß § 9 FEG iVm § 11 LSG 2011 sowie den Art. 8 und 14 der VO (EG) Nr. 1107/2006 über die Rechte von behinderten Flugreisenden und Flugreisenden mit eingeschränkter Mobilität, ABl. Nr. L 204 vom 26.07.2006 S. 1, 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.

2. Bei den beschwerdeführenden Parteien handelt es sich um drei im Nahbereich des Flughafens wohnhafte natürliche Personen sowie um eine anerkannte Umweltorganisation. In ihrer Beschwerde behaupten sie, dass das festgesetzte Lärmentgelt nicht den Bestimmungen des FEG entspreche und sie in ihrem Recht auf ein wirksames Lärmentgelt verletze. Zudem seien sie zu Unrecht dem Verfahren vor der belangten Behörde nicht beigezogen worden.

Sie beantragen, das Bundesverwaltungsgericht möge eine mündliche Verhandlung abhalten, in der Sache selbst entscheiden, den gegenständlichen Bescheid aufheben und den Antrag der erstmitbeteiligten Partei abweisen, *in eventu* den gegenständlichen Bescheid aufheben und die Verwaltungssache zur Verfahrensergänzung und neuerlichen Bescheiderlassung an die belangte Behörde zurückverweisen. Zugleich regen sie ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union betreffend die Auslegung von Bestimmungen der RL 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.03.2009 S. 11, (im Folgenden: Flughafenentgelte-RL) an.

3. Die belangte Behörde legte mit Schreiben vom 06.03.2025 dem Bundesverwaltungsgericht die Beschwerde vor und erstattete unter einem eine Äußerung, in der sie näher ausführt, weshalb den beschwerdeführenden Parteien keine Parteistellung zukomme.

4. Mit Äußerung vom 03.04.2025 nahmen die beschwerdeführenden Parteien Stellung zum Vorlageschreiben der belangten Behörde und bekräftigten ihre Ansicht, weshalb ihnen ein Beschwerderecht zukomme.

5. Die erstmitbeteiligte Partei führte mit Stellungnahme vom 06.05.2025 aus, aus welchen Gründen den beschwerdeführenden Parteien keine Parteistellung zukomme. Sie beantragt

folglich, die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, *in eventu* die Beschwerde als unbegründet abzuweisen.

6. Am 21.08.2025 fand eine mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht statt, an der die beschwerdeführenden Parteien, die belangte Behörde sowie die erstmitbeteiligte Partei teilgenommen haben.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1.1. Mit dem angefochtenen Bescheid genehmigte die belangte Behörde über Antrag der erstmitbeteiligten Partei gemäß § 9 FEG iVm § 11 LSG 2011 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.

1.2. Die Wohnadresse der Erstbeschwerdeführerin lautet Schwechaterstraße 90, 2322 Zwölfaxing, jene der Zweitbeschwerdeführerin Wasserturmsiedlung 135, 2320 Rauchenwarth und jene des Drittbeschwerdeführers Sindelargasse 60, 1100 Wien. Bei der Viertbeschwerdeführerin handelt es sich um eine anerkannte Umweltorganisation mit dem Tätigkeitsbereich Österreich.

1.3. Für die Wohnadresse der Erstbeschwerdeführerin ist in der Lärmkarte „Flugverkehr“ (L_{den}) eine Lärmbelastung zwischen 55 und 60 dB, in der Lärmkarte „Flugverkehr“ (L_{night}) zwischen 45 und 50 dB ausgewiesen. Für die Wohnadresse der Zweitbeschwerdeführerin sowie des Drittbeschwerdeführers übersteigt die Lärmbelästigung ausweislich der Lärmkarte „Flugverkehr“ (L_{den}) nicht 55 dB bzw. ausweislich der Lärmkarte „Flugverkehr“ (L_{night}) nicht 45 dB (jeweils keine gesonderte Ausweisung in den Lärmkarten). Die Wohnadresse des Drittbeschwerdeführers wird regelmäßig von Flugzeugen, die sich im Landeanflug auf Piste 11 des Flughafens Wien befinden, überflogen. Im Jahr 2024 erfolgten 19.307 Landungen auf Piste 11.

1.4. Betreffend den Flughafen Wien beträgt die Anzahl von Personen (Hauptwohnsitzgemeldete), die Umgebungslärm (L_{den}) ausgesetzt sind, in der Pegelzone 55db <= L_{den} < 60db 23.503 Personen, in der Pegelzone 60db <= L_{den} < 65db 927 Personen und in der Pegelzone 65db <= L_{den} < 70db 0 Personen, insgesamt somit 24.430 Personen. Die Anzahl von Personen

(Hauptwohnsitzgemeldete), die Umgebungslärm (L_{night}) ausgesetzt sind, beträgt in der Pegelzone 45db <= L_{night} < 50db 18.915 Personen, in der Pegelzone 50db <= L_{night} < 55db 2.435 Personen und in der Pegelzone 55db <= L_{night} < 60db 186 Personen, insgesamt somit 21.536 Personen.

Besondere Lärmprobleme bestehen in der Pegelzone L_{den} >= 65 db für 0 Personen und in der Pegelzone L_{night} >= 55 db für 186 Personen.

1.5. Mit Bescheid vom 12.12.2005, Zl BMVIT-43.432/0014-II/L3/2005, genehmigte der damalige Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag der erstmitbeteiligten Partei Änderungen der Tarifordnung des Flughafens Wien mit Wirksamkeit vom 01.01.2006. Einen Teil der Tarifordnung bildete ein „Umwelt-Euro“ iHv € 1,12 zur Überwälzung u.a. von gesetzlich auferlegten Umweltkosten auf die Nutzer des Flughafens. Bei der Umstrukturierung der Rechtsgrundlagen zu den Flughafenentgelten wurde diese Erhöhung des Fluggasttarifs mitgetragen.

2. Beweiswürdigung:

Zur Feststellung des für die Entscheidung maßgebenden Sachverhalts wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens Beweis erhoben durch Einsichtnahme in die vorliegenden Akten – im Besonderen den Verwaltungsakt der belangten Behörde, die gegen den angefochtenen Bescheid erhobene Beschwerde sowie alle eingebrachten Schriftsätze und vorgelegten Beweismittel –, sowie durch die Durchführung einer mündlichen Verhandlung. Im Einzelnen ergeben sich die getroffenen Feststellungen aus folgenden beweiswürdigenden Erwägungen:

Die Feststellungen zu Pkt. 1.1. folgen aus dem angefochtenen Bescheid sowie aus dem übereinstimmenden Vorbringen der beschwerdeführenden Parteien sowie der belangten Behörde.

Die Feststellungen zu Pkt. 1.2. folgen aus den unbedenklichen Angaben in der Beschwerde. Dass es sich bei der Viertbeschwerdeführerin um eine anerkannte Umweltorganisation handelt, folgt weiters aus der vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft auf der Homepage des Bundesministeriums veröffentlichten Liste anerkannter Umweltorganisationen (Stand 01.09.2025).

Die Feststellungen zu Pkt. 1.3. folgen aus der vom Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft veröffentlichten Lärmkarte, die ausschnittsweise von den beschwerdeführenden Parteien als Beilage /.2 der Beschwerde angeschlossen war. Eine Einsichtnahme in die Karte (diese kann unter https://www.laerminfo.at/laermkarten/flugverkehr.html abgerufen werden) ergibt, dass die Wohnadressen der

Zweitbeschwerdeführerin sowie des Drittbeschwerdeführers jeweils außerhalb der durch Grenzlinien ausgewiesenen Flächen, in denen die Lärmbelastung zumindest 55 dB bzw. 45 dB beträgt, liegen. Dass die Wohnadresse des Drittbeschwerdeführers regelmäßig von Flugzeugen im Landeanflug auf Piste 11 überflogen wird sowie die Anzahl der Landungen auf Piste 11 folgen aus den unbestrittenen Angaben der beschwerdeführenden Parteien in ihrer Beschwerde sowie aus ihrem Vorbringen in der Verhandlung (vgl. S. 8 der Verhandlungsschrift).

Die Feststellungen zu Pkt. 1.4. folgen aus dem von der (ehemaligen) Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie erstellten Aktionsplan Umgebungslärm 2024. Die entsprechenden Umgebungslärmdaten basieren ausweislich des Aktionsplanes (vgl. insb. die S. 3 und 6) auf den Lärmkarten auf Basis der Vorgaben der Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, ABl. Nr. L 189 vom 18.07.2002 S. 12 (vgl. auch S. 6 der Verhandlungsschrift).

Die Feststellungen zu Pkt. 1.5. folgen aus dem in der Verhandlung von den beschwerdeführenden Parteien vorgelegten Bescheid sowie der Verhandlung (vgl. Beilage ./7 zur Verhandlungsschrift sowie die S. 8 f. der Verhandlungsschrift).

3. Rechtliche Beurteilung:

3.1. Zur maßgeblichen Rechtslage:

3.1.1. Die maßgeblichen Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Festlegung von Flughafenentgelten (Flughafenentgeltegesetz – FEG), BGBl. I Nr. 41/2012 idF BGBl. I Nr. 152/2021, lauten auszugsweise:

„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. Flughafennutzer: 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 Flughafennutzer 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 Flughafennutzer 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. […]

Diskriminierungsverbot

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

Verpflichtung zur Differenzierung der Flughafenentgeltregelung

§ 4a. (1) Das Flughafenleitungsorgan ist verpflichtet, seinen Antrag gemäß § 9 Abs. 1 nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren. Diese Differenzierung hat nach geeigneten, objektiven und transparenten Kriterien zu erfolgen.

(2) Die Differenzierung gemäß Abs. 1 hat das Ziel zu verfolgen, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern. Als Grundlage für diese Differenzierung hat das Flughafenleitungsorgan dabei verpflichtend heranzuziehen:

1. Lärmzertifikate für Luftfahrzeuge entsprechend den Vorgaben der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO) oder
2. Fluglärmmessungen nach international anerkannten Methoden und auf dieser Grundlage erhobene Daten.

(3) Für die Differenzierung gemäß Abs. 1 kann das Flughafenleitungsorgan weiters insbesondere folgende Grundlagen heranziehen:

1. technische Vorrichtungen an Luftfahrzeugen, die nachweislich Lärmemissionen reduzieren,
2. regionale Besonderheiten des betroffenen Flughafens und seiner Umgebung sowie
3. lärmmindernde Anflugverfahren, sofern derartige Verfahren auf dem betroffenen Flughafen gemäß den anzuwendenden Vorschriften etabliert sind.“

3.1.2. Die maßgeblichen Bestimmungen der Richtlinie 2009/12/EG über Flughafenentgelte, ABl. Nr. L 70 vom 14.03.2009 S. 11, in der Fassung des Beschlusses (EU) 2024/1254 zur Änderung der Richtlinien 2009/12/EG, 2009/33/EG und (EU) 2022/1999 des Europäischen Parla-

ments und des Rates und der Richtlinie 96/67/EG des Rates im Hinblick auf bestimmte Berichtspflichten in den Bereichen Straßenverkehr und Luftfahrt, ABl. Nr. L, 2024/1254, 30.04.2024, lauten auszugsweise:

„*Artikel 1*

Gegenstand

(1) Diese Richtlinie legt gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf Flughäfen der Gemeinschaft fest.

(2) […]

(5) Das Recht eines jeden Mitgliedstaats, zusätzliche Regulierungsmaßnahmen hinsichtlich eines Flughafenleitungsorgans in seinem Hoheitsgebiet anzuwenden, die mit dieser Richtlinie oder anderen einschlägigen Bestimmungen des Gemeinschaftsrechts nicht unvereinbar sind, wird durch diese Richtlinie nicht berührt. Dazu können Maßnahmen der wirtschaftlichen Aufsicht wie beispielsweise die Genehmigung von Entgeltregelungen und/oder der Entgelthöhe, einschließlich anreizorientierter Entgeltregelungen, oder die Festlegung von Preisobergrenzen gehören.

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck

1. […]

4. ‚Flughafenentgelt' eine zugunsten des Flughafenleitungsorgans erhobene und von den Flughafennutzern gezahlte Abgabe 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 und Fracht in Zusammenhang stehen;

5. […]

Artikel 3

Diskriminierungsverbot

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass Flughafenentgelte im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht keine Diskriminierung zwischen Flughafennutzern beinhalten. Dies steht einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, jedoch nicht entgegen. Die für diese Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen geeignet, objektiv und transparent sein."

3.1.3. Die maßgeblichen Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 598/2014 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG, ABl. Nr. L 173 vom 12.06.2014 S. 65, lauten auszugsweise:

„Artikel 1

Gegenstand, Ziele und Anwendungsbereich

(1) In dieser Verordnung werden, in Bezug auf ermittelte Lärmprobleme, Regeln für das einzuhaltende Verfahren zur einheitlichen Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen für einzelne Flughäfen festgelegt, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz zu einer Verbesserung der Lärmsituation beizutragen und die Zahl der von den potenziell nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms erheblich betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren.

(2) Mit dieser Verordnung werden folgende Ziele verfolgt:

a) Erleichterung der Erreichung bestimmter Lärmminderungsziele, auch unter Gesundheitsaspekten, auf Ebene der einzelnen Flughäfen unter Einhaltung der einschlägigen Unionsregelungen, insbesondere derjenigen, die in der Richtlinie 2002/49/EG festgelegt sind, und der Rechtsvorschriften in jedem einzelnen Mitgliedstaat;

b) Ermöglichung von Betriebsbeschränkungen im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz, um eine nachhaltige Entwicklung der Kapazität des Flughafens und des Flugverkehrsmanagementnetzes unter Betrachtung des gesamten Flugwegs (‚Gate to Gate') zu erreichen.

(3) […]

Artikel 2

Begriffsbestimmungen

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. […]
2. ‚Flughafen' einen Flughafen mit mehr als 50 000 Flugbewegungen (Starts oder Landungen) ziviler Luftfahrzeuge pro Kalenderjahr, berechnet anhand der durchschnittlichen Anzahl der Flugbewegungen in den letzten drei Kalenderjahren vor der Lärmbewertung;
3. ‚ausgewogener Ansatz' das von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation entwickelte Verfahren, bei dem die möglichen Maßnahmen, insbesondere Reduzierung des Fluglärms an der Quelle, Flächennutzungsplanung und -verwaltung sowie lärmmindernde Betriebsverfahren und Betriebsbeschränkungen, in einheitlicher Weise geprüft werden, um das Lärmproblem auf einem einzelnen Flughafen auf die kosteneffizienteste Weise zu lösen;
4. […]

5. ‚Lärmminderungsmaßnahme' jede Maßnahme, die sich auf die Lärmsituation in der Umgebung von Flughäfen auswirkt und für die die Grundsätze des ausgewogenen Ansatzes gelten, einschließlich anderer, nicht betriebsbezogener Maßnahmen, die die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen beeinflussen können;
6. ‚Betriebsbeschränkung' eine Lärmminderungsmaßnahme, die den Zugang zu einem Flughafen oder seine Betriebskapazität einschränkt, einschließlich Betriebsbeschränkungen, durch die knapp die Vorschriften erfüllende Luftfahrzeuge von bestimmten Flughäfen abgezogen werden sollen, sowie partieller Betriebsbeschränkungen, die zum Beispiel für eine bestimmte Tageszeit oder nur für bestimmte Start- und Landebahnen des Flughafens gelten.

[…]

Artikel 5

Allgemeine Lärmschutzregeln für Luftfahrzeuge

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass die Lärmsituation an einem einzelnen Flughafen im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 gemäß der Richtlinie 2002/49/EG einer Bewertung unterzogen wird.

(2) Die Mitgliedstaaten gewährleisten, dass der ausgewogene Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm auf Flughäfen, bei denen ein Lärmproblem ermittelt wurde, angewandt wird. Zu diesem Zweck stellen sie sicher, dass

a) das Lärmminderungsziel für diesen Flughafen festgelegt wird, wobei gegebenenfalls dem Artikel 8 und dem Anhang V der Richtlinie 2002/49/EG Rechnung zu tragen ist;
b) verfügbare Möglichkeiten zur Minderung der Lärmauswirkungen ermittelt werden;
c) die voraussichtliche Kosteneffizienz der Lärmminderungsmaßnahmen gründlich bewertet wird;
d) die Maßnahmen ausgewählt werden, wobei das Interesse der Allgemeinheit im Bereich des Luftverkehrs bezüglich der Entwicklungsperspektiven ihrer Flughäfen berücksichtigt wird, ohne dass die Sicherheit darunter leidet;
e) die interessierten Parteien auf transparente Weise zu den geplanten Maßnahmen angehört werden;
f) die Maßnahmen beschlossen und in hinreichender Weise mitgeteilt werden;
g) die Maßnahmen durchgeführt werden und
h) ein Streitbeilegungsverfahren vorgesehen wird.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Ergreifung von Lärmminderungsmaßnahmen die folgende Kombination möglicher Maßnahmen in die Überlegungen einbezogen wird, um die kosteneffizienteste Maßnahme oder Kombination von Maßnahmen zu bestimmen:

a) absehbare Auswirkung einer Reduzierung des Fluglärms an der Quelle;
b) Planung und Verwaltung der Flächennutzung;
c) betriebliche Verfahren zur Lärmminderung;
d) Erlass von Betriebsbeschränkungen nicht als erstes Mittel, sondern nur nach Abwägung der anderen Maßnahmen des ausgewogenen Ansatzes.

Falls erforderlich, können die zur Verfügung stehenden Maßnahmen auch den Abzug knapp die Vorschriften erfüllender Luftfahrzeuge beinhalten. Mitgliedstaaten oder Flughafenbetreiber können wirtschaftliche Anreize bieten, um Luftfahrzeugbetreiber dazu zu ermutigen, im Übergangszeitraum gemäß Artikel 2 Nummer 4 weniger laute Luftfahrzeuge einzusetzen. Diese wirtschaftlichen Anreize unterliegen den für staatliche Beihilfen geltenden Vorschriften.

(4) […]

ANHANG I

BEWERTUNG DER LÄRMSITUATION EINES FLUGHAFENS

Methode:

Die zuständigen Behörden stellen sicher, dass Lärmbewertungsmethoden verwendet werden, die gemäß dem Bericht Doc. 29 mit dem Titel ‚Standardberechnungsmethode für Lärmkonturen um zivile Flughäfen' der Europäischen Zivilluftfahrtkonferenz, dritte Ausgabe, entwickelt wurden.

Indizes:

[…]

Informationen zur Lärmbekämpfung:

1. Aktueller Stand

1.1. […]

1.4. Beschreibung der im Rahmen des ausgewogenen Ansatzes bestehenden und geplanten Maßnahmen zur Fluglärmbekämpfung und ihrer Auswirkungen auf sowie ihres Beitrags zur Lärmsituation mittels folgender Angaben:

1.4.1. […]

1.4.5. bestehende finanzielle Instrumente, wie lärmbezogene Flughafengebühren."

3.1.4. Die maßgeblichen Bestimmungen des Übereinkommens von Aarhus über den Zugang zu Informationen, die Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungsverfahren und den Zugang zu Gerichten in Umweltangelegenheiten samt Erklärung, BGBl. III Nr. 88/2005 idF BGBl. III Nr. 54/2025, lauten auszugsweise:

„Artikel 6

Öffentlichkeitsbeteiligung an Entscheidungen über bestimmte Tätigkeiten

(1) Jede Vertragspartei

a) wendet diesen Artikel bei Entscheidungen darüber an, ob die in Anhang I aufgeführten geplanten Tätigkeiten zugelassen werden;

b) wendet diesen Artikel in Übereinstimmung mit ihrem innerstaatlichen Recht auch bei Entscheidungen über nicht in Anhang I aufgeführte geplante Tätigkeiten an, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können. Zu diesem Zweck bestimmen die Vertragsparteien, ob dieser Artikel Anwendung auf eine derartige geplante Tätigkeit findet;

c) kann – auf der Grundlage einer Einzelfallbetrachtung, sofern eine solche nach innerstaatlichem Recht vorgesehen ist – entscheiden, diesen Artikel nicht auf geplante Tätigkeiten anzuwenden, die Zwecken der Landesverteidigung dienen, wenn diese Vertragspartei der Auffassung ist, dass sich eine derartige Anwendung negativ auf diese Zwecke auswirken würde.

(2) […]

(10) Jede Vertragspartei stellt sicher, dass bei einer durch eine Behörde vorgenommenen Überprüfung oder Aktualisierung der Betriebsbedingungen für eine in Absatz 1 genannte Tätigkeit die Absätze 2 bis 9 sinngemäß und soweit dies angemessen ist Anwendung finden.

(11) […]

Artikel 9

Zugang zu Gerichten

(1) […]

(2) Jede Vertragspartei stellt im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicher, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit,

(a) die ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ (b) eine Rechtsverletzung geltend machen, sofern das Verwaltungsverfahrensrecht einer Vertragspartei dies als Voraussetzung erfordert,

Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht und/oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen und unparteiischen Stelle haben, um die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die Artikel 6 und – sofern dies nach dem jeweiligen innerstaatlichen Recht vorgesehen ist und unbeschadet des Absatzes 3 – sonstige einschlägige Bestimmungen dieses Übereinkommens gelten.

Was als ausreichendes Interesse und als Rechtsverletzung gilt, bestimmt sich nach den Erfordernissen innerstaatlichen Rechts und im Einklang mit dem Ziel, der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen dieses Übereinkommens einen weiten Zugang zu Gerichten zu gewähren. Zu diesem Zweck gilt das Interesse jeder Nichtregierungsorganisation, welche die in Artikel 2 Nummer 5 genannten Voraussetzungen erfüllt, als ausreichend im Sinne des Buchstaben a. Derartige Organisationen gelten auch als Träger von Rechten, die im Sinne des Buchstaben b verletzt werden können.

Absatz 2 schließt die Möglichkeit eines vorangehenden Überprüfungsverfahrens vor einer Verwaltungsbehörde nicht aus und lässt das Erfordernis der Ausschöpfung verwaltungsbehördlicher Überprüfungsverfahren vor der Einleitung gerichtlicher Überprüfungsverfahren unberührt, sofern ein derartiges Erfordernis nach innerstaatlichem Recht besteht.

(3) Zusätzlich und unbeschadet der in den Absätzen 1 und 2 genannten Überprüfungsverfahren stellt jede Vertragspartei sicher, dass Mitglieder der Öffentlichkeit, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren haben, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen.

(4) […]“

Zu Spruchpunkt A) Zur Zurückweisung der Beschwerde:

3.2. Zur Erhebung einer Parteibeschwerde gemäß Art. 132 Abs. 1 Z 1 B-VG ist legitimiert, wer behauptet, durch den angefochtenen Bescheid in seinen subjektiven Rechten verletzt zu sein. Ausschlaggebend für die Beurteilung der Beschwerdelegitimation ist demnach, ob die beschwerdeführenden Parteien durch den bekämpften Bescheid in einem subjektiven Recht überhaupt verletzt sein können. Fehlt die Möglichkeit einer Rechtsverletzung in der Sphäre der beschwerdeführenden Parteien, so mangelt es ihnen an der Beschwerdeberechtigung.

Gegenständlich richtet sich die Beschwerde gegen die Genehmigung der Entgeltordnung des Flughafens Wien für das Jahr 2025 gemäß den Bestimmungen des FEG.

3.3. Das FEG regelt gemäß § 1 die Festlegung von Flughafenentgelten für bestimmte, in § 3 Z 1 FEG näher umschriebene Flughäfen. Unter Flughafenentgelten sind ausweislich § 3 Z 4 FEG die von einem Flughafennutzer – jede Person, welche die Beförderung von Fluggästen, Post bzw. Fracht auf dem Luftwege durchführt – an das Flughafenleitungsorgan – dem Zivilflugplatzhalter – entrichteten Geldleistungen 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 zu entrichtenden Entgelts gemäß § 10 Abs. 2 FBG und des Sicherheitsentgelts gemäß § 11 LSG 2011 zu verstehen.

Flughafenentgeltregelungen dürfen gemäß § 4 FEG keine Diskriminierung zwischen Flughafennutzern beinhalten, wobei dies einer Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes und des Standorts, jedoch nicht entgegensteht. Für eine Differenzierung herangezogene Kriterien müssen jedenfalls geeignet, objektiv und transparent sein. § 4a FEG verpflichtet dazu, Flughafenentgeltregelungen nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen zu differenzieren, wobei das Ziel zu verfolgen ist, Maßnahmen zur Reduktion des Lärms im Luftverkehr zu fördern.

Flughafenentgelte einschließlich deren Höhe bilden als Flughafenentgeltregelung einen Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen gemäß § 74 LFG (vgl. § 3 Z 5 FEG). Gemäß § 8 FEG sind sie vom für den betreffenden Flughafen verantwortlichen Flughafenleitungsorgan für einen ein Jahr nicht übersteigenden Zeitraum befristet festzulegen. Die Flughafenentgeltregelung bedarf einer Genehmigung gemäß § 9 FEG durch den Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur, wobei der Genehmigung ein Konsultationsverfahren mit den Flughafennutzern, konkret dem gemäß § 7 FEG zu bildenden Nutzerausschuss eines Flughafens, voranzugehen hat. Gemäß § 10a Abs. 1 FEG haben im Verfahren zur Genehmigung der Entgeltregelung das Flughafenleitungsorgan und die Flughafennutzer des betroffenen Flughafens

Parteistellung. Die Flughafennutzer werden gemäß § 10a Abs. 2 FEG durch den Vorsitzenden des Nutzerausschusses des betroffenen Flughafens vertreten (vgl. im Hinblick auf die praktischen Implikationen die ErläutRV 942 BlgNR XXVII. GP, 2 f.).

Keiner der beschwerdeführenden Parteien wird eine Parteistellung im Verfahren zur Genehmigung der Entgeltregelung durch das FEG ausdrücklich eingeräumt. § 10a FEG regelt die Parteistellung im Verfahren zur Genehmigung der Entgeltregelung gemäß § 9 Abs. 1 FEG auch abschließend (vgl. auch ErläutRV 942 BlgNR XXVII. GP, 2).

3.4. Nach Ansicht der beschwerdeführenden Parteien kommt ihnen jedoch als Teil der betroffenen Öffentlichkeit gemäß Art. 6 iVm Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention bzw. gemäß Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention sowohl Parteistellung im Verwaltungsverfahren als auch ein Beschwerderecht gegen den angefochtenen Bescheid zu. § 4a FEG sehe eine Differenzierung der Flughafenentgeltregelung nach Gesichtspunkten des Schutzes vor Lärmimmissionen vor, womit bei Erteilung der Genehmigung unionsumweltrechtliche und nationalumweltrechtliche Interessen berührt würden.

3.4.1. Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention gewährleistet unter näheren Voraussetzungen, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit ein Recht auf einen Rechtsbehelf haben, soweit dieser gegen eine Entscheidung gerichtet ist, die in den Anwendungsbereich von Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention fällt (vgl. idS EuGH 08.11.2016, Rs. C-243/15, *Lesoochranárske zoskupenie VLK*, Rz 55; VwGH 30.09.2020, Ra 2019/10/0070). In den unter Art. 6 Abs. 1 lit. a oder lit. b der Aarhus-Konvention fallenden Verfahren ist dabei nicht nur das Recht zur Erhebung von Rechtsmitteln gegen die Verwaltungsentscheidungen (und damit der Zugang zu Gericht) gewährleistet, sondern Mitgliedern der betroffenen Öffentlichkeit kommt – soweit der Schutz von Normen des Unionsumweltrechts auf dem Spiel steht – grundsätzlich auch ein Recht auf Beteiligung als Partei des Verfahrens an einem solchen Verfahren zu (vgl. mwN VwGH 13.06.2023, Ra 2021/10/0162; weiters EuGH 20.12.2017, Rs. C-664/15, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftschutz Umweltorganisation*, Rz 61 ff.; VwGH 28.03.2018, Ra 2015/07/0055).

Gemäß Art. 6 Abs. 1 der Aarhus-Konvention findet Art. 6 der Aarhus-Konvention zunächst bei Entscheidungen darüber, ob die in Anhang I der Aarhus-Konvention aufgeführten geplanten Tätigkeiten zugelassen werden, Anwendung (lit. a leg.cit.). Darüber hinaus gilt Art. 6 der Aarhus-Konvention in Übereinstimmung mit dem jeweiligen innerstaatlichen Recht auch bei Entscheidungen über nicht in Anhang I der Aarhus-Konvention aufgeführte geplante Tätigkeiten, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben können; zu diesem Zweck bestimmen die Vertragsparteien, ob dieser Artikel Anwendung auf eine derartige geplante Tätigkeit findet

(lit. b leg.cit.). Damit eine nicht in Anhang I der Aarhus-Konvention gelistete Tätigkeit erfasst ist, muss es sich typischerweise – worauf sowohl die belangte Behörde als auch die erstmitbeteiligte Partei zu Recht hinweisen – um die Genehmigung eines Projekts handeln (vgl. *UNECE*, The Aarhus Convention: An Implementation Guide[2] [2014] 124, 131 f.). Auch lit. b leg.cit. richtet sich an die Zulassung von geplanten Tätigkeiten, unabhängig davon, dass diese nicht in Anhang I der Aarhus-Konvention gelistet sind, sondern erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben können (vgl. idS auch EuGH 20.12.2017, Rs. C-664/15, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftschutz Umweltorganisation*, Rz 64).

Art. 6 Abs. 10 der Aarhus-Konvention soll sicherstellen, dass bei einer durch eine Behörde vorgenommenen Überprüfung oder Aktualisierung der Betriebsbedingungen für eine in Abs. 1 leg.cit. genannte Tätigkeit die Vorgaben des Abs. 6 Abs. 2 bis 9 der Aarhus-Konvention sinngemäß und soweit dies angemessen ist Anwendung finden (vgl. auch *UNECE*, aaO, 158 f.).

3.4.2. Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention regelt für „*Mitglieder der Öffentlichkeit*“, sofern sie etwaige in ihrem innerstaatlichen Recht festgelegte Kriterien erfüllen, das Recht auf Zugang zu verwaltungsbehördlichen oder gerichtlichen Verfahren, um die von Privatpersonen und Behörden vorgenommenen Handlungen und begangenen Unterlassungen anzufechten, die gegen umweltbezogene Bestimmungen ihres innerstaatlichen Rechts verstoßen. Nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes und des Gerichtshofes der Europäischen Union kommt Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention keine unmittelbare Wirkung zu. Die Durchführung und die Wirkungen dieser Vorschrift hängen von der Erlassung eines weiteren Rechtsaktes ab. Der Gerichtshof der Europäischen Union betont allerdings, dass Art. 9 Abs. 3 Aarhus-Konvention iVm Art. 47 GRC die Mitgliedstaaten dazu verpflichtet, einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Recht der Union garantierten Rechte, insbesondere der Vorschriften des Umweltrechts, zu gewährleisten (vgl. jeweils mwN VwGH 19.02.2018, Ra 2015/07/0074; EuGH 20.12.2017, Rs. C-664/15, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftschutz Umweltorganisation*, Rz 45).

Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention iVm Art. 47 GRC verpflichtet somit die Mitgliedstaaten insbesondere dazu, für Mitglieder der Öffentlichkeit einen wirksamen gerichtlichen Schutz der durch das Recht der Union garantierten Rechte, insbesondere der Vorschriften des Umweltrechts, zu gewährleisten. Soweit ein Mitglied der betroffenen Öffentlichkeit iSd Art. 9 Aarhus-Konvention seine Beschwerdelegitimation unmittelbar auf das Unionsrecht stützt, ist es jedoch darauf beschränkt, im Verfahren die Beachtung der aus dem Unionsumweltrecht hervorgegangenen Rechtsvorschriften überprüfen zu lassen, nicht jedoch auch Verstöße gegen (bloß)

nationales Umweltrecht (vgl. jeweils mwN VwGH 26.05.2025, Ra 2024/03/0068; 25.05.2023, Ra 2021/10/0139).

3.5. Die Bestimmungen des FEG dienen der Umsetzung der Flughafenentgelte-RL (vgl. § 19 FEG; ErläutRV 1728 BlgNR XXIV. GP, 1). Diese soll sicherstellen, dass auf allen bedeutenden Flughäfen der Union ein Mindeststandard an Regelungen für die Festsetzung von Flughafenentgeltend etabliert ist. Die gesamte Lieferkette des Luftverkehrs soll demnach so wettbewerbsfähig wie möglich werden, um die fortdauernde Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union insgesamt zu gewährleisten. Flughafenentgelte sind dabei ein bedeutendes Glied dieser Kette, wobei die Entgelte für die Effizienz der Tätigkeit der Luftfahrtunternehmen besondere Bedeutung aufwiesen (vgl. ErläutRV 1728 BlgNR XXIV. GP, 3; Schlussanträge des Generalanwalts *Campos Sánchez-Bordona*, 27.06.2019, Rs. C-379/18, *Deutsche Lufthansa*, Rz 29 f.).

3.5.1. Die Flughafenentgelte-RL legt deshalb gemeinsame Grundsätze für die Erhebung von Flughafenentgelten auf bestimmten, gemäß Art. 1 Abs. 2 näher umschriebenen Flughäfen fest. Getragen ist die Regelung von den Grundsätzen der Transparenz sowie der Nichtdiskriminierung zwischen Flughafennutzern (vgl. Art. 3 der Flughafenentgelte-RL sowie insb. die Erwägungsgründe 11 und 15; ferner EuGH 21.11.2019, Rs. C-379/18, *Deutsche Lufthansa*, Rz 48 f.). Um die Wahrung des Diskriminierungsverbots zu gewährleisten, verpflichtet Art. 6 Abs. 1 der Flughafenentgelte-RL die Mitgliedstaaten, ein Verfahren für Konsultationen zwischen dem Flughafenleitungsorgan und Flughafennutzern oder den Vertretern oder Verbänden von Flughafennutzern vorzusehen. Diese Konsultationen, die mindestens einmal jährlich stattfinden, beziehen sich auf die Durchführung der Flughafenentgeltregelung, die Höhe der Flughafenentgelte und gegebenenfalls die Qualität der erbrachten Dienstleistungen (vgl. EuGH 21.11.2019, Rs. C-379/18, *Deutsche Lufthansa*, Rz 45).

Die Flughafenentgelte-RL soll somit die Wettbewerbsfähigkeit der Europäischen Union insgesamt gewährleisten. Die Regelungen der Flughafenentgelte-RL stellen folglich Wettbewerbsrecht für den Bereich des Verkehrs dar. Nicht zuletzt sollen sie gleiche Wettbewerbsbedingungen zwischen Luftfahrtunternehmen, die einen Flughafen nutzen, gewährleisten, indem verhindert wird, dass einige zulasten anderer begünstigt werden und daher ihre Wettbewerber dadurch übertreffen können, dass sie auf dem Markt attraktivere Bedingungen anbieten (vgl. die Schlussanträge des GA *Campos Sánchez-Bordona*, 27.06.2019, Rs. C-379/18, *Deutsche Lufthansa*, Rz 34).

3.5.2. Art. 3 der Flughafenentgelte-RL verpflichtet daher die Mitgliedstaaten sicherzustellen, dass es zu keiner Diskriminierung zwischen Flughafennutzern kommt. Art. 3 Satz 2 der Flughafenentgelte-RL erlaubt in diesem Kontext zwar ausdrücklich eine Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes. Aus dieser Bestimmung folgt bereits angesichts des klaren Wortlautes allein, dass eine allfällige Differenzierung der Flughafenentgelte anhand umweltschutzbezogener Überlegungen mit dem Diskriminierungsverbot, und damit dem zugrundeliegenden Wettbewerbsgedanken, vereinbar ist. Der Gerichtshof der Europäischen Union stellte dazu bereits klar, dass eine Differenzierung der Flughafenentgelte bei Belangen von öffentlichem und allgemeinem Interesse, einschließlich des Umweltschutzes, die Bedeutung der Grundsätze der Transparenz und der Nichtdiskriminierung nicht entkräften kann. Die für eine allfällige Differenzierung herangezogenen Kriterien müssen nämlich geeignet, objektiv, transparent und somit eindeutig sein (vgl. EuGH 21.11.2019, Rs. C-379/18, *Deutsche Lufthansa*, Rz 50). Eine Verpflichtung für Mitgliedstaaten, eine Differenzierung der Flughafenentgelte anhand des Umweltschutzes zu ermöglichen oder gar verpflichtend vorzuschreiben, gibt die Flughafenentgelte-RL hingegen nicht vor (vgl. demgegenüber EuGH 08.11.2022, Rs. C-873/19, *Deutsche Umwelthilfe*, Rz 57).

3.5.3. Entgegen der Ansicht der beschwerdeführenden Parteien handelt es sich somit bei den Bestimmungen der Flughafenentgelte-RL nicht um Unionsumweltrecht.

Gleichermaßen kommt bei der Genehmigung der Flughafenentgelte gemäß dem FEG Art. 6 der Aarhus-Konvention nicht zur Anwendung. Darüber hinaus handelt es sich dabei weder um eine in Anhang I aufgeführte geplante Tätigkeit (Abs. 1 lit. a leg.cit.) noch um eine im obigen Sinne umschriebene Entscheidung über eine nicht in Anhang I aufgeführte geplante Tätigkeit, die eine erhebliche Auswirkung auf die Umwelt haben kann (Abs. 1 lit. b leg.cit.). Gleichermaßen eröffnet Art. 6 Abs. 10 der Aarhus-Konvention nicht den Anwendungsbereich von Art. 6 der Aarhus-Konvention. Bei den Flughafenentgelten handelt es sich – ungeachtet des Umstands, dass sie Teil der Zivilflugplatz-Benützungsbedingungen sind – nicht um „Betriebsbedingungen“. Anders als die grundlegenden Zulassungen des Betriebs eines entsprechenden Vorhabens, handelt es sich bei den gegenständlichen Entgelten lediglich um von Flughafennutzern zu entrichtende Gebühren für die Inanspruchnahme von Dienstleistungen eines Flughafens, die aus Gründen der Sicherstellung eines fairen Wettbewerbs einer näheren gesetzlichen Reglung unterliegen.

3.6. An diesen Umständen vermag die von den beschwerdeführenden Parteien in ihrer Stellungnahme vom 03.04.2025 ins Treffen geführte VO (EU) 598/2014 über Regeln und Verfahren

für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Union im Rahmen eines ausgewogenen Ansatzes sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2002/30/EG, ABl. Nr. L 173 vom 12.06.2014 S. 65, (im Folgenden: Betriebsbeschränkungen-VO) nichts zu ändern. Art. 3 der Flughafenentgelte-RL bildet insoweit kein, wie die beschwerdeführenden Parteien meinen, „*Eingangstor für unionsumweltrechtliche Regelungen in Hinblick auf die Festsetzung von Flughafenentgelten*“ (S. 5 der Verhandlungsschrift).

Die Betriebsbeschränkungen-VO legt in Bezug auf ermittelte Lärmprobleme Regeln für das einzuhaltende Verfahren zur einheitlichen Einführung lärmbedingter Betriebsbeschränkungen für einzelne Flughäfen fest, um im Einklang mit dem ausgewogenen Ansatz zu einer Verbesserung der Lärmsituation beizutragen und die Zahl der von den potenziell nachteiligen Auswirkungen des Fluglärms erheblich betroffenen Menschen zu begrenzen oder zu reduzieren. Unter einer Betriebsbeschränkung ist dabei eine Lärmminderungsmaßnahme zu verstehen, die den Zugang zu einem Flughafen oder seine Betriebskapazität einschränkt (vgl. Art. 2 Z 6 der Betriebsbeschränkungen-VO).

Art. 5 Abs. 1 der Betriebsbeschränkungen-VO verpflichtet Mitgliedstaaten zunächst dafür Sorge zu tragen, dass die Lärmsituation an bestimmten Flughäfen einer Bewertung unterzogen wird. Gemäß Art. 5 Abs. 2 der Betriebsbeschränkungen-VO ist zu gewährleisten, dass unter näheren Voraussetzungen der ausgewogene Ansatz zur Bekämpfung von Fluglärm auf Flughäfen – bei denen ein Lärmproblem ermittelt wurde – angewandt wird. Gemäß Art. 6 der Betriebsbeschränkungen-VO ist die Lärmsituation an Flughäfen regelmäßig nach der RL 2002/49/EG sowie nach geltenden Rechtsvorschriften des jeweiligen Mitgliedstaats einer Bewertung zu unterziehen. Geht aus der Bewertung hervor, dass neue betriebsbeschränkende Maßnahmen erforderlich sein könnten, um ein Lärmproblem an einem Flughafen zu lösen, so ist gemäß Art. 6 Abs. 2 lit. a der Betriebsbeschränkungen-VO unter anderem zu gewährleisten, dass die Methode, die Indizes und die Informationen in Anhang I der Betriebsbeschränkungen-VO so verwendet werden, dass der Beitrag jeder Art von Maßnahme gemäß dem ausgewogenen Ansatz gebührend berücksichtigt wird, bevor Betriebsbeschränkungen eingeführt werden. Pkt. 1.4.5. des mit „*Bewertung der Lärmsituation eines Flughafens*“ überschriebenen Anhangs I bezieht bestehende finanzielle Instrumente, wie lärmbezogene Flughafengebühren, dazu mit ein.

Aus den Bestimmungen der Betriebsbeschränkungen-VO kann keine Verpflichtung zur Einführung von Lärmentgelten bei Flughafenentgelten abgeleitet werden. Lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen nach der Betriebsbeschränkungen-VO sind gemäß § 80c LFG durch Verordnung des Bundesministers für Innovation, Mobilität und Infrastruktur zu erlassen.

Lärmentgelte könnten für den Fall, dass Betriebsbeschränkungen als notwendig erachtet würden, nicht auf Basis des § 80c LFG bzw. der (gemäß Art. 288 AEUV unmittelbar anzuwendenden) Betriebsbeschränkungen-VO verordnet bzw. erlassen werden. Zu berücksichtigen ist dabei, dass allfällige Betriebsbeschränkungen in keinem Zusammenhang mit dem gegenständlichen Verfahren auf Genehmigung von Flughafenentgelten durch die belangte Behörde stehen. Insoweit können sich die beschwerdeführenden Parteien auch nicht auf Art. 5 Abs. 2 der Betriebsbeschränkungen-VO berufen und damit ihre Parteistellung begründen.

3.7. § 4a FEG, der Flughafenleitungsorgane in Österreich zur Umsetzung eines Lärmentgeltes verpflichtet, beruht folglich nicht auf Unionsumweltrecht. Ebenso wenig beruhen sonstige Bestimmungen des FEG auf Unionsumweltrecht. Dieselben Überlegungen gelten im Übrigen für den im Jahr 2006 eingeführten „Umwelt-Euro“. Die beschwerdeführenden Parteien können sich daher zur Begründung ihrer Beschwerdelegitimation nicht auf Art. 6 iVm Art. 9 Abs. 2 bzw. Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention iVm Art. 47 GRC berufen. Aus diesen Gründen ist die Beschwerde der beschwerdeführenden Parteien als unzulässig zurückzuweisen.

3.8. Der Anregung der beschwerdeführenden Parteien, ein Vorabentscheidungsersuchen an den Gerichtshof der Europäischen Union zu richten, war angesichts der obigen Ausführungen zur Qualifikation der Bestimmungen der Flughafenentgelte-RL bzw. der Betriebsbeschränkungen-VO nicht näher zu treten. Im Übrigen ist das Bundesverwaltungsgericht nicht als letztinstanzliches Gericht iSd Art. 267 Abs. 3 AEUV anzusehen, wenn seine Entscheidung – wie gegenständlich der Fall – noch mit Rechtsmitteln des innerstaatlichen Rechts angefochten werden kann, sodass das Bundesverwaltungsgericht schon aus diesem Grund nicht vorlagepflichtig ist.

Zu Spruchpunkt B) Zur Zulässigkeit der Revision:

3.9. Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 iVm Abs. 9 B-VG zulässig, weil eine Rechtsfrage zu entscheiden war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Soweit ersichtlich liegt keine Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Frage vor, ob neben den in § 10a FEG genannten Personen weitere Personen, wie anerkannte Umweltorganisationen oder von Fluglärm betroffene natürliche Personen, über Parteistellung im Verfahren zur Genehmigung der Entgeltregelung gemäß FEG verfügen. Das Bundesverwaltungsgericht ist der Ansicht, dass Bestimmungen des FEG, im Besonderen dessen § 4a, nicht als Unionsumweltrecht zu qualifizieren sind und deshalb für Mitglieder der Öffentlichkeit der Zugang zu Gericht iSv Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention iVm Art. 47 GRC nicht gewährleistet sein muss. Ebenso wenig fällt die jährliche Genehmigung der Flughafenentgelte in den Anwendungsbereich von Art. 6 Abs. 1 lit. b iVm Abs. 10 iVm Art. 9 Abs. 2 der Aarhus-Konvention. Da auch Unionsrecht, im Besonderen

die durch das FEG umgesetzte Flughafenentgelte-RL sowie die Betriebsbeschränkungen-VO, und dessen Auswirkungen auf das nationale Recht zu berücksichtigen waren, vertritt das Bundesverwaltungsgericht weiters die Ansicht, dass die Rechtslage im Sinne der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Zulässigkeit einer Revision auch nicht hinreichend klar und eindeutig ist (zB mwN VwGH 14.04.2021, Ra 2019/06/0167). Der Frage kommt nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts auch über den Einzelfall hinausgehende Bedeutung zu.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. für den Fall der Nichtzulassung der Revision eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltspflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 340,-- zu entrichten.

Wenn Sie außerstande sind, die Kosten der Führung eines Verfahrens vor dem Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint, ist Ihnen Verfahrenshilfe zu bewilligen.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung dieser Entscheidung in Fällen der ordentlichen Revision beim Bundesverwaltungsgericht, in allen anderen Fällen beim Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder

Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

Gerichtsabteilung W606, am 16.09.2025

Dr. Thomas ZINIEL, LL.M., BSc

(Richter)

BVwG Bundesverwaltungsgericht	Unterzeichner	Bundesverwaltungsgericht
	Datum/Zeit	2025-09-16T10:10:39+02:00
	Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
	Serien-Nr.	1727199543
Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signatur.rtr.at/de/vd/Pruefung.html Informationen zur Prüfung des Ausdrucks finden Sie unter: https://www.bvwg.gv.at/service/amtssignatur	