



An die Wirtschaftskammer Tirol
Abt. Präsidialmanagement
Wilhelm-Greil-Straße 7
6020 Innsbruck

Antrag

der Freiheitlichen Wirtschaft Tirol an das Tiroler Wirtschaftsparlament am 05.11.2025

Standortsicherung Innsbruck Flughafen — Abschaffung oder deutliche Reduktion der Flugabgaben und Abbau bürokratischer Hürden

Das Wirtschaftsparlament der Wirtschaftskammer Tirol wolle beschließen:

1. Die WK Tirol fordert die Landesregierung auf, in allen zuständigen Gremien und gegenüber dem Bund eine sofortige Prüfung zur Abschaffung oder deutlichen Reduktion der Flugabgaben für den Flughafen Innsbruck einzuleiten.
2. Die WK Tirol verlangt konkrete Maßnahmen zur Entbürokratisierung für Airlines und Luftfahrtbetriebe mit dem Ziel, Genehmigungsverfahren, Meldepflichten und administrative Kosten spürbar zu reduzieren.
3. Die WK Tirol ersucht das Land Tirol, kurzfristig finanzielle und organisatorische Anreize für Airlines (z. B. Gebührenrabatte, zeitlich befristete Incentives, Unterstützung bei Trainings- und Simulatoraufwänden) zu prüfen und mit Flughafenbetreiber sowie Branchenvertretungen zu verhandeln.
4. Die WK Tirol bittet um einen Bericht an das Wirtschaftsparlament binnen sechs Wochen über Verhandlungsergebnisse, mögliche finanzielle Auswirkungen und einen Maßnahmenplan zur Sicherung und Wiedergewinnung von Linienverbindungen ab Innsbruck.

Begründung

Eine starke Wirtschaftskammer Tirol braucht eine verlässliche Flughafeninfrastruktur und ein wettbewerbsfähiges Umfeld für Airlines.

Die WK Tirol wird aufgefordert, sich gegenüber Land und Bundesregierung dafür einzusetzen, dass für den Flughafen Innsbruck kurzfristig die Flugabgaben abgeschafft oder massiv reduziert

sowie bürokratische Auflagen signifikant vereinfacht werden, um Abwanderungen von Airlines zu verhindern, Verbindungen zu stabilisieren und den Wirtschaftsstandort Tirol zu sichern.

- Der Flughafen Innsbruck unterliegt Melde- und Abgabepflichten für Luftfahrtbetreiber, die sowohl für inländische Betreiber als auch Flugplatzbetreiber administrativen Aufwand und Kosten verursachen; eine Anpassung der Abgabenstruktur kann direkte Entlastung schaffen und die Wettbewerbsfähigkeit erhöhen.
- Evaluationen des Flugabgabensystems weisen darauf hin, dass Rückgänge an Regionalflughäfen zeitlich mit Streckeneinstellungen von Luftfahrtunternehmen zusammenfallen können und Effekte der Flugabgabe auf Streckenentscheidungen nicht ausgeschlossen werden dürfen; dies trifft auch Flughäfen ähnlicher Struktur wie Innsbruck.
- Der Verlust von Flugverbindungen gefährdet Umsatz, Gästeaufkommen und Wertschöpfung in Tirol; politischer und medialer Diskurs weist bereits auf die drohenden wirtschaftlichen Folgen und die Forderung nach einem aktiven Standortbekenntnis sowie Gebührenentgegenkommen hin.
- Kurzfristige Entlastungen bei Abgaben kombiniert mit einem gezielten Bürokratieabbau verringern Betriebskosten der Airlines, verbessern die Attraktivität des Standortes Innsbruck und erhöhen die Chance, Linienflüge zu halten oder zurückzugewinnen; die WK Tirol hat die Aufgabe, diese Interessen gegenüber Land, Flughafenbetreiber und Bund zu vertreten.

Quellen

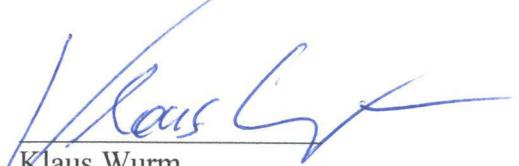
- Flughafen Innsbruck, Informationen zur Flugabgabe und Meldepflichten.
[Informationen zur Flugabgabe - Flughafen Innsbruck](https://www.innsbruck-airport.com/business-aviation/aviation/informationen-zur-flugabgabe/) <https://www.innsbruck-airport.com/business-aviation/aviation/informationen-zur-flugabgabe/> Abgefragt am 15.10.2025
- Evaluierung der Flugabgabe, Bericht des Bundesministeriums für Finanzen / IHS; Analyse zu Effekten auf Regionalflughäfen (u. a. Klagenfurt, Innsbruck, Graz).
[Das Bundesministerium für Finanzen](https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/steuern-von-a-bis-z/flugabgabe.html) <https://www.bmf.gv.at/themen/steuern/steuern-von-a-bis-z/flugabgabe.html> Abgefragt am 15.Okttober 2025
Anhang Executive Summary
- FPÖ-Pressemitteilung und Diskussionsbeiträge zur Bedeutung des Flughafens Innsbruck sowie Forderungen nach strategischen Maßnahmen und Gebührenentgegenkommen.

<https://www.krone.at/3832969> Abgefragt am 15.Oktober 2025

<https://www.unsertirol24.com/2025/09/25/airport-innsbruck-vor-dem-kollaps-fpoe-kritisiert-untaetigkeit-der-landesregierung/> Abgefragt am 15.Oktober 2025

Innsbruck, am 15.10.2025

Für die Freiheitliche Wirtschaft Tirol



Klaus Wurm
GF Landesobmann



Evelyn Achhorner
Landobfrau

Projektbericht
Research Report

Evaluierung der Flugabgabe

**Karin Schönpflug,
Iain Paterson,
Richard Sellner**

**Mit Unterstützung von
Wolfgang Schwarzbauer und Brigitte Hochmuth**



**INSTITUT FÜR HÖHERE STUDIEN
INSTITUTE FOR ADVANCED STUDIES
Vienna**

**Projektbericht
Research Report**

Evaluierung der Flugabgabe

**Karin Schönpflug,
Iain Paterson,
Richard Sellner**

**Mit Unterstützung von
Wolfgang Schwarzbauer und Brigitte Hochmuth**

Studie im Auftrag des BMF

September 2012

**Institut für Höhere Studien (IHS), Wien
Institute for Advanced Studies, Vienna**

Executive Summary

Mit 1. April 2011 wurde eine Flugabgabe auf Abflüge von österreichischen kommerziellen Flughäfen eingeführt. Die Abgabe bewegt sich pro Passagier zwischen 8 Euro für Kurzstreckenflüge und 35 Euro für Langstreckenflüge. Laut Flugabgabegesetz FlugAbG §15 hat die Bundesministerin für Finanzen gemeinsam mit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Auswirkungen der Einführung des Flugabgabegesetzes auf den Luftverkehrssektor und die Entwicklung der Einnahmen aus der Flugabgabe bis 30. September 2012 zu evaluieren. Die vorliegende Studie nimmt diese Evaluierung vor.

Neben Österreich besteht eine derartige Abgabe auch in Deutschland, Frankreich, Irland und dem Vereinigten Königreich. Abgesehen von Flugabgaben wird in der Gemeinschaft auch zwecks Einbeziehung des Luftverkehrs in das System für den Handel mit Treibhausgasemissionszertifikaten seit dem 1. Januar 2012 die EU-weite Regelung umgesetzt, die es zur Pflicht macht, dass auch Airlines Emissionszertifikate, d. h. Lizenzen zum CO₂ Ausstoß, erwerben. (Siehe Abschnitt 2.2) (Aus der Studie ausgeklammert bleiben durch europarechtliche Vorgaben und internationale Abkommen steuerliche Differenzierungen innerhalb der mit fossilen Energieträgern betriebenen Verkehrsmittel - Kerosin-, Umsatz- und Grundsteuer.)

Im Jahr 2011 stieg die Anzahl an Passagieren auf Österreichs Flughäfen um 5,6 % an. Differenziert man nach einzelnen Flughäfen, so wuchs Wien mit 7,2 % gefolgt von Salzburg mit 4,6 % am stärksten. Der Flughafen Wien wies 2011 ein mit europäischen Flughäfen ähnlicher Größe vergleichbares Wachstum auf. Die Flughäfen Graz, Innsbruck, Klagenfurt und Linz verzeichneten hingegen Rückgänge. Bei den Flughäfen Klagenfurt, Innsbruck und Graz fallen die Rückgänge zeitlich mit Streckeneinstellungen von Luftfahrtunternehmen zusammen. Effekte der Flugabgabe können jedoch aufgrund der Trends nicht ausgeschlossen werden. In Linz brach vor allem der Transitverkehr, welcher von der Flugabgabe ausgenommen ist, massiv ein. (Siehe Abschnitt 3)

Aus mikroökonomischer Sicht verringert sich die Nachfrage nach einem Gut, wenn der Preis dafür steigt. Dieser Rückgang wird umso höher ausfallen, desto mehr Substitute für das Produkt bestehen. Eine Analyse des Preisindex im Luftpersonenverkehr hat ergeben, dass die Preise in Österreich seit 2000 um mehr als 40 % gesunken sind. Im Jahr 2011 stiegen die Preise der österreichischen Personenluftfahrt um 3,4 % an. Verglichen damit stiegen die Preise im EU-27 Durchschnitt um 7,3 % und im Eurozonen Durchschnitt um 4,5 %. Die Gesamtinflation in Österreich betrug im Jahr 2011 3,5 %. Im internationalen Vergleich bzw. relativ zur Gesamtinflation betrachtet, stellen diese Preisseigerungen keine ungewöhnliche Entwicklung dar. Zudem stiegen 2011 die Kerosinpreise um 33 % an. (Siehe Abschnitt 4.1)

Ein Vergleich mit Deutschland zeigt, dass der durchschnittliche Ticketpreis 2011 bei Lufthansa Passage mit 240 Euro deutlich über dem durchschnittlichen Ticketpreis der Austrian Airlines von knapp 182 Euro liegt. Bei einem Vergleich der Main-Carriers stellt die österreichische Flugabgabe (bei vergleichbarer Höhe der Abgabe) derzeit eine relativ höhere Belastung für die Passagiere in Österreich dar. Andererseits können die niedrigeren Durchschnittspreise in Österreich auch keinen

Anreiz darstellen auf deutsche Flughäfen auszuweichen. (Siehe Abschnitt 4.1.1) Vor diesem Hintergrund wurde in der Studie auch eine Analyse der regional im Wettbewerb mit Österreich stehenden ausländischen Flughäfen durchgeführt, um mögliche Ausweicheffekte zu berücksichtigen. Diese Analyse hat ergeben, dass die Fahrt- und Zeitkosten meist nicht in Relation zu potentiellen Einsparungen bzw. Mehrkosten durch die Flugabgabe stehen. (Siehe Abschnitt 4.4)

Um die Effekte der Flugabgabe von anderen Ereignissen, die den Luftverkehr in den Jahren 2010 und 2011 betrafen, zu isolieren, wurde eine Simulation durchgeführt. Dabei wurden zunächst die beobachteten Passagierzahlen der Jahre 2010 und 2011 von Sondereffekten (Flugverbot durch den Vulkanausbruch 2010 und Passagiereinbruch im Zuge der Unruhen des arabischen Frühlings 2011) bereinigt. Das Ergebnis ist eine statistisch-bereinigte tatsächliche Wachstumsrate, -----die dann mit einer zu erwartenden Wachstumsrate für 2011 verglichen wurde. Diese erwartete Wachstumsrate wird mittels des positiven Zusammenhangs von Wirtschaftswachstum und Passagierwachstum gebildet und um dämpfende Nachfragewirkungen durch den gestiegenen Kerosinpreis bereinigt. Liegt die erwartete Wachstumsrate über der bereinigten beobachteten Wachstumsrate, so kann diese Differenz als negativer Preiseffekt der Flugabgabe gewertet werden. Andernfalls wären signifikante Effekte unwahrscheinlich.

Die Simulation fußt auf Einschätzungen von Wirkungszusammenhängen und Annahmen aus der empirischen Literatur bzw. den beobachteten Entwicklungen der letzten Jahre in Österreich. Zur Abbildung bestimmter Unsicherheiten in den Annahmen und bei den Werten der Parameter wurden die Ergebnisse innerhalb eines Intervalls möglicher Auswirkungen dargestellt. Diese bestehen aus einem unteren, einem oberen und einem mittleren Wert. Der mittlere Wert deckt sich mit den Werten empirischer Studien und wird als Benchmark herangezogen. Gemessen an diesen mittleren Prognosewerten können nur schwache Anzeichen für negative Auswirkungen der Flugabgabe auf das Passagieraufkommen Österreichs festgestellt werden. So ergibt sich im mittleren Szenario ein Passagierrückgang von etwa 30.000 Personen. Diese Entwicklungen liegen jedoch innerhalb der Bandbreiten des prognostizierten Aufkommens. Da die Flugabgabe in Österreich erst mit dem 2. Quartal 2011 eingeführt wurde und Flüge meist Monate vor Abflug gebucht werden, kann davon ausgegangen werden, dass die Berechnungen auf Jahresdatenbasis die Effekte möglicherweise unterschätzen, da nicht alle Abflüge in Österreich im Jahr 2011 der Flugabgabe unterlagen. Für eine Analyse auf Quartalsbasis lagen jedoch zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Studie keine ausreichenden Daten vor. Es empfiehlt sich daher, eine weitere Evaluierung der österreichischen Flugabgabe mit Ende 2012 bzw. Anfang 2013 vorzunehmen. (Siehe Abschnitt 5)

Basierend auf den Ergebnissen der Studie erscheint es daher unwahrscheinlich, dass die Einführung der Flugabgabe negativ auf den Wirtschaftsstandort Österreich gewirkt hat. Ausgehend von der mittleren Schätzung können aber leichte negative Auswirkungen nicht ausgeschlossen werden. Aus Perspektive der österreichischen Geschäftsreisenden, die für die Wahl des Standorts internationaler Headquarters maßgeblich ist, überwiegen jedoch hinsichtlich der internationalen Erreichbarkeit vorwiegend zeitliche Aspekte, die Anbindung des Flughafens an das Stadtzentrum und Flugverbindungen nach Osteuropa. Eine kürzlich durchgeführte Umfrage hat ergeben, dass der Flughafen Wien hier gut abschneidet. (Siehe Abschnitt 6.1.)

Aus Sicht der Luftfahrtunternehmen bedeutet die Flugabgabe einen zusätzlichen Kostenfaktor der, abhängig von der Wettbewerbssituation des Marktes, an die Kunden weitergegeben werden kann. Die deutsche Lufthansa überwälzte bspw. 80 % der zusätzlichen Kosten der deutschen Luftverkehrssteuer auf die Ticketpreise. Der Anteil der Luftverkehrsteuer am Umsatz betrug 2011 etwa 1,6 %. Im Vergleich dazu betrug die Steuer bei den Fluglinien Germanwings und Airberlin 5,4 bzw. 3,9 %. Daraus wird ersichtlich, dass Low-Cost-Carrier stärker von der Abgabe betroffen sind als traditionelle Airlines. So kann die Flugabgabe für Unternehmen mit niedrigem Cash-Flow in Krisenzeiten eine wesentliche Belastung darstellen. Luftfahrtunternehmen mit verstärktem Fokus auf Inlandsflügen weisen zudem eine höhere Belastung (Besteuerung des Hin- und Rückfluges) durch die Abgabe auf als Unternehmen mit internationalem Fokus.

Als wettbewerbsverzerrend kann die Flugabgabe in Österreich jedoch nicht eingestuft werden, da alle Unternehmen in diesem Markt (Inlandsflüge) die gleiche Abgabe pro Passagier zu entrichten haben. Auch hinsichtlich der intermodalen Konkurrenz – Straße, Schiene – können keine Wettbewerbsverzerrungen angenommen werden, da die Luftfahrt verglichen mit alternativen Verkehrsträgern bspw. von der Treibstoffbesteuerung ausgenommen ist und keine Mehrwertsteuer für den internationalen Teil einer Strecke anfällt. Die Flugabgabe reicht in ihrer derzeitigen Ausgestaltung nicht aus um diese Begünstigungen zu kompensieren.

Hinsichtlich der ökologischen Lenkungswirkung der Steuer herrscht aus ökonomischer Sicht Verbesserungsbedarf. Eine Abgabe, welche den CO₂ Ausstoß des jeweiligen Fluges monetär erfasst, kann demgemäß Kostenwahrheit schaffen, insbesondere auf kürzeren Strecken, welche verhältnismäßig höhere Ausstöße pro Kilometer verursachen. Eine Substituierung alternativer Verkehrsmittel könnte hier eine Lenkungswirkung entfalten. Problematisch in der derzeitigen Gestaltung der Steuer sind die fehlende Erfassung der Transit- und Anflüge sowie die Ungleichbehandlung durch die Festsetzung der Flugabgabe in Form von Fixbeträgen, die auf der Entfernung zum größten Flughafen eines Landes basieren. (Siehe Abschnitt 6.4.) Schließlich wäre auch eine Zweckwidmung der Steuer für klimaschutzpolitische oder auch entwicklungspolitische Zielsetzungen möglich. (siehe Abschnitt 6.2.)