



20. EVALUIERUNGSBERICHT 2024



Der Flugverkehr in der Flughafenregion Wien im Jahr 2024



Inhalt

20. Evaluierungsbericht 2024

Flugverkehr 2024	4	Entwicklung der Fluglärmmzonen	8
Globale Entwicklung	4	Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2024	9
Flugverkehr in Österreich	4	Unterschiedliche Flugverkehrsbelastung	9
Regionale Flughäfen	4	von Siedlungsgebieten	9
Bewertung und Ausblick	4	Lärmmessungen und Lärmberechnungen	9
Flugverkehrsbedingungen	5	Ergebnisse der fixen Lärmmessungen	9
Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln	5	Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen	9
Einhaltung der Vereinbarungen im Detail	6	Spitzenschallpegel im Überflug	9
Einhaltung des Pistenverteilungsplans	6	auch 2024 kaum verändert	9
Einhaltung 40%-Regelung	6	Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren	9
Einhaltung der 48-Movement-Regelung	6	mit Flugverkehrsentwicklung 2024	9
Verlassen der Abflugstrecken	6	Anfragen und Beschwerden	10
Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)	6	haben 2024 weiter zugenommen	10
Kontinuierlicher Sinkflug (CDA)	6	Monatliche Verteilung der Beschwerden	10
Nachtflugregelung unter Druck –	6	Regionale Verteilung gibt auch 2024 Hinweise	10
Maßnahmen gegen Überschreitungen eingeleitet	7	auf Subjektivität der Lärmthematik	10
Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtanflüge	7	Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum	11
Turbinentests	7	Neuverhandlung 2-Pisten-Lärmschutzprogramm	11
Lärmgebührenmodell	7	Umweltfonds neu	11
Neues Lärmschutzprogramm	7	Bestehende Nachtflugregelung	11
für die Flughafenregion beschlossen	7	und weitere Verbesserungen	11
Luftgütemessungen	7	Arbeitsreiches Jahr im Dialogforum	11
		und Anstieg der Beschwerden	11

Impressum

Medieninhaber und Herausgeber: **Verein Dialogforum Flughafen Wien**, Postfach 1, 1300 Wien
Tel: +43 1 7007 25250, E-Mail: office@dialogforum.at, www.dialogforum.at
Gestaltung & Prepress: Max Schinko, Fotos: Flughafen Wien, Anrainergemeinden, Mila Zytka
Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Juliana Ghasemipour, September 2025

Vorwort

2024 – Dialogforum erzielt weitere Verbesserungen

Jürgen Maschl

Obmann des Verein
Dialogforum Flughafen Wien,
Bürgermeister der
Gemeinde Schwadorf

*Als Obmann des Dialogforums
erreichen Sie mich per E-Mail
unter office@dialogforum.at.*

MMag. Juliana Ghasemipour

Geschäftsführung des Verein
Dialogforum Flughafen Wien

Sie erreichen mich per E-Mail unter
j.ghasemipour@dialogforum.at oder
nach telefonischer Vereinbarung
(01-7007-25250).



Im Jahr 2024 hat sich das Flugverkehrswachstum fortgesetzt. Die Reiselust der Bevölkerung ist ungebrochen, zugleich wächst das Bewusstsein für Umwelt- und Lebensqualität. Dieses Spannungsfeld fordert das Dialogforum mehr denn je, tragfähige Kompromisse zwischen ökonomischen, ökologischen und sozialen Interessen zu erzielen. Globale Krisenherde und ungünstige Wetterlagen – insbesondere häufige Süd-Ostwindkonstellationen – brachten neue Herausforderungen in der Flugverkehrslenkung und führten zu zusätzlichen Belastungen der Anrainergemeinden.

Als Bürgermeister und Obmann des Dialogforums sowie als Geschäftsführung können wir festhalten, dass das Prinzip des freiwilligen Interessenausgleichs unter Einbindung aller betroffenen BewohnerInnen auch 2024 seine Handlungsfähigkeit unter Beweis gestellt hat. Die Beratung durch Austro Control, die als zuständige Behörde die Faktenbasis für Flugroutendiskussionen liefert, hat sich erneut als unverzichtbar erwiesen.

Im Fokus der inhaltlichen Arbeit stand 2024 die Erzielung eines neuen 2-Pisten Lärmschutzprogramms, welches Ende 2024 im Dialogforum beschlossen wurde und ab Jänner 2025 umgesetzt werden kann. Auch im Jahr 2024 wurden im Dialogforum intensive Anstrengungen unternommen, weitere Maßnahmen zur Belastungsminderung der AnrainerInnen in einem konstruktiven Austausch zu erzielen.

Unser herzlicher Dank gilt allen engagierten Mitgliedern des Dialogforums. Ihr Beitrag zur differenzierten Auseinandersetzung ist ein unverzichtbarer Teil dieses einzigartigen Beteiligungsmodells. Alle Mitglieder des Dialogforums und Mitglieder der Bezirkskonferenzen laden wir erneut sehr herzlich ein, unseren Weg des regionalen Interessenausgleichs für eine lebenswerte Flughafenregion Wien/Niederösterreich/Burgenland mitzugestalten. Der vorliegende Evaluierungsbericht bietet einen kompakten Überblick über die Entwicklungen im Jahr 2024 – ergänzt durch einen umfangreichen digitalen Materialienband, abrufbar auf unserer neu gestalteten Website www.dialogforum.at.

Wien, September 2025

Der Evaluierungsbericht 2024 steht ebenso wie der Materialienband 2024 auf der Webseite des Dialogforums www.dialogforum.at einer breiten Öffentlichkeit als Download zur Verfügung.

Flugverkehr 2024 – Nachfrage bleibt hoch bei stabilisierten Bewegungszahlen

Globale Entwicklung

Im Jahr 2024 setzte der weltweite Luftverkehr sein Wachstum fort und überschritt erstmals das Passagieraufkommen von 2019. Trotz anhaltender geopolitischer Herausforderungen – insbesondere durch den weiterhin andauernden Krieg in der Ukraine und die volatile Sicherheitslage im Nahen Osten – erreichte der globale Flugverkehr ein neues Passagierhoch. Die Zahl der weltweit beförderten Passagiere belief sich auf rund 9,5 Milliarden, was 104% des Niveaus von 2019 entspricht.

Flugverkehr in Österreich

Auch in Österreich setzte sich die Zunahme des Luftverkehrs fort. Die österreichischen Verkehrsflughäfen verzeichneten im Jahr 2024 ein Gesamtpassagieraufkommen von 35,5 Millionen, was einer Steigerung von 7,0% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Der Flughafen Wien-Schwechat war erneut das mit Abstand wichtigste Drehkreuz des Landes. Im Jahr 2024 wurden hier 31,7 Millionen Passagiere abgefertigt – ein Anstieg um 7,4% im Vergleich zu 2023. Damit wurde erstmals wieder das Niveau des Jahres 2019 übertroffen.

Die Entwicklung ist auf eine anhaltend starke Nachfrage im Urlaubs- und Geschäftsreiseverkehr zurückzuführen. Dabei spielten sowohl klassische EU-Destinationen als auch Langstreckenverbindungen – insbesondere nach Nordamerika und Asien – eine wesentliche Rolle. Die Auslastung der Flüge blieb hoch und liegt signifikant über den Vergleichszahlen der letzten Jahre.

Durch den Einsatz größerer Flugzeuge und einer höheren Sitzauslastung (Seat load factor) konnten mehr Passagiere mit einer vergleichsweise geringeren Anzahl an Flugbewegungen transportiert werden, was sich positiv auf die Fluglärmbelastungen auswirkte.

Regionale Flughäfen

Auch die Regionalflughäfen konnten 2024 ihr Verkehrsaufkommen weiter steigern:

- Flughafen Graz: 819.273 Passagiere (10,8%)
- Flughafen Linz: 180.694 Passagiere (7,6%)
- Die Flughäfen Innsbruck und Salzburg verzeichneten eine stabile Nachfrage, getragen durch den touristischen Incoming-Verkehr.

Bewertung und Ausblick

Das Jahr 2024 markierte für die internationale wie auch die österreichische Luftfahrt eine Phase der Konsolidierung bei gleichzeitig dynamischem Passagierwachstum. Trotz anhaltender geopolitischer Spannungen und weltweiter Unsicherheiten konnte die Nachfrage nach Flugreisen deutlich gesteigert werden – vielerorts wurde das Passagieraufkommen des Rekordjahres 2019 erreicht oder übertroffen. Bemerkenswert dabei ist, dass dieses Wachstum nicht in gleichem Maße mit einer Zunahme der Flugbewegungen einherging.

Für Österreich ist festzuhalten:

- Die Nachfrage nach Flugreisen ist stabil auf hohem Niveau.
- Der Flughafen Wien fungiert als leistungsfähiges Gateway für den zentral- und osteuropäischen Raum.
- Der Frachtbereich erholte sich deutlich, was auf stabile Logistiknetzwerke und eine verstärkte Nachfrage nach Luftfrachtservices hinweist.

Die Herausforderungen für die kommenden Jahre bleiben jedoch beträchtlich: Klimapolitische Vorgaben der EU, steigende Betriebskosten, die Modernisierung der Flotten, Engpässe bei Flugzeuglieferungen und geopolitische Unwägbarkeiten stellen strategische Weichenstellungen in der Branche in den Fokus.

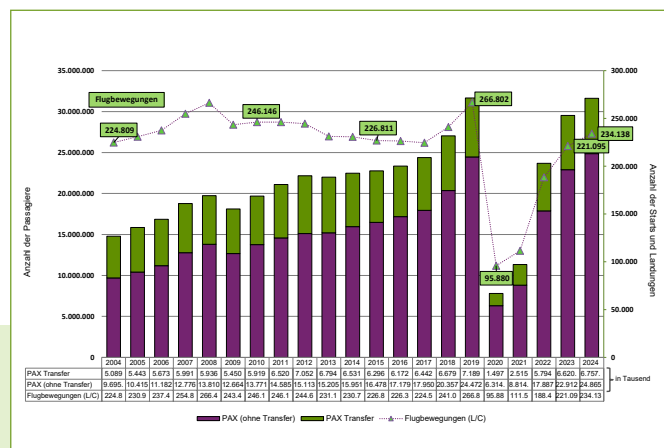


Abbildung 1: Flugverkehrsentwicklung am Flughafen Wien 2004–2024
Quelle: Flughafen Wien AG (2025)

Auch im Jahr 2024 setzte sich der starke Trend der Reiselust ungebrems fort. Die damit einhergehende kontinuierlich hohe Nachfrage nach Flugreisen stellte die Luftfahrtwirtschaft erneut vor logistische und infrastrukturelle Herausforderungen – insbesondere durch die veränderten Wind- und Wetterlagen.

Die Weiterentwicklung nachhaltiger Flugkraftstoffe (SAF), Investitionen in emissionsärmere Technologien und ein verstärkter Fokus auf intermodale Verkehrsverknüpfungen werden die Richtung der kommenden Jahre wesentlich mitbestimmen.

Quellen: IATA Annual Report 2024, Flughafen Wien AG, ACI World Daten 2024, Aviation.Direct, bmvit INFOTHEK, Austrian Wings

Flugverkehrsbedingungen

Wind & Wetter – Zu den besonderen Wettersituationen zählten Blitzschlag, Hagel, Nebel, Sturm, Hitzeperioden und Starkregen, insbesondere im September 2024. Die vorherrschenden Windrichtungen am Flughafen Wien waren, wie schon 2023, West/Nordwest Winde (ca. 43%), aus Süd/Ost blies der Wind zu ca. 30%, was eine starke Veränderung dieser Windlage gegenüber 2023 darstellt. 27% der Tage verzeichnete der Flughafen Wien Windstille.

Pistensperren/Vermessungsflüge/Übungsflüge – Im Jahr 2024 kam es zu 20 nächtlichen Sperren der Piste 11/29 wegen Instandhaltungsarbeiten und Radarvermessungen, die Piste 16/34 war in 8 Nächten gesperrt. Durch die Nachtsperren der Piste 11/29 kam es zu Abweichungen der Nachtflugregelungen. Vermessungsflüge erfolgten an 13 Tagen.

Flugroutenänderungen – Im Jahr 2024 erfolgten im regionalen Umfeld des Flughafen Wien keine Veränderungen gegenüber der bestehenden Flugverkehrslenkung. Anmerkung: Tabelle 1 stellt die gesamten Flugbewegungen inklusive General Aviation dar (IFR-Statistik).

Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln

Die Überprüfung der Einhaltung des Teilvertrages im Jahr 2024 hat Erfüllungsgrade in den von ATC beeinflussbaren Bereichen zwischen 99,07% bei den Anflügen und 98,53% bei den Starts ergeben (vgl. Tab1). Die restlichen Abweichungen – wie die Ambulanzflüge – erfolgten vereinbarungskonform, sonstige wetterbedingte Abweichungen dienten der Sicherheit zur Abwicklung des Flugverkehrs.

Hauptauslöser für die Abweichungen von Pisten- und SID-Zuweisungen waren im Jahr 2024 Abweichungen wegen Gewitterfronten und besonderen Wind- und Wetterlagen, aber auch Ambulanzflüge und Pistensperren. Im Jahr 2024 wurden 1.153 Sichtanflüge freigegeben.

Die Piste 11/29 hat auch 2024 erneut zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr im Rahmen der Nachtflugregelung die Hauptlast der Starts und Landungen getragen.

Anmerkung: Tabelle 1 gibt einen Überblick über die Abweichungen nach Monaten im Jahr 2024 (IFR-Statistik).

Alle Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung haben auch 2024 ihre Gültigkeit beibehalten. Trotz der weiteren Zunahme von Flugbewegungen, aufgrund gestiegener Nachfrage, konnte zu jeder Zeit die sichere und reibungslose Abwicklung des Flugverkehrs gewährleistet werden.

Prüfgegenstand	Anflüge / Landungen 2024 gesamt													Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Anflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	Summe		
Anflüge/Landungen gesamt															123.981
Anflüge < 3/6 nm exkl. CAPs*	91	106	103	77	89	116	127	104	80	69	89	102	1.153	99,07%	0,93%
Piste 11	5	3	7	3	2	6	6	1	5	6	4	3	51		
Piste 29	19	18	13	16	20	23	31	22	14	8	9	17	210		
Piste 16	31	47	35	21	39	50	34	47	43	29	40	45	461		
Piste 34	36	38	48	37	28	37	56	34	18	26	36	37	431		
Prüfgegenstand	Abflüge / Starts 2024 gesamt													Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Abflüge gesamt
	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	Summe		
Abflüge / Starts gesamt															123.976
Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %														98,53%	
Korridore Starts < 6 Tfs.	151	115	192	316	622	717	447	608	445	313	226	229	4.381		3,53%
Piste 11	9	9	21	15	17	18	8	3	25	27	28	5	185		
Piste 29	97	68	111	246	388	518	355	515	299	180	127	177	3.081		
Piste 16	29	26	52	37	201	150	62	61	113	94	57	33	915		
Piste 34	16	12	8	18	16	31	22	29	8	12	14	14	200		
Abweichungen SID (Wetter)														1466	1,18%
Abweichungen SID (Ambulanz)														1.093	0,88%
Sonstige														1.822	1,47%

Tabelle 1: Flugverkehr im Jahr 2024 – Erfüllung von Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung im Überblick

Quelle: ACG, IFR Statistik (2025)

Einhaltung der Vereinbarungen im Detail

Hohe Umsetzungstreue trotz gestiegener Komplexität

Einhaltung des Pistenverteilungsplans

Im Jahr 2024 stellte insbesondere die ungewöhnlich häufige Süd-Ost-Windlage in Kombination mit herausfordernden Wetterbedingungen eine besondere Belastungsprobe für die Einhaltung der Pistenverteilungsvereinbarungen dar. Dies führte zu einer verstärkten Nutzung der Piste 11 für Landungen sowie der Piste 16 für Starts – mit entsprechenden Abweichungen von den vereinbarten Zielwerten.

Zielwerterreichung Landungen: Bei den Landungen kam es 2024 zu einer Überschreitung des Zielwertes bei der Piste 11 (Zielwert: 11,5%; IST-Wert: 16,8%) sowie geringfügig bei Piste 34 (Zielwert: 41,0%, IST-Wert 41,3%). Der Zielwert für Landungen auf Piste 16 (Zielwert: 27,5%; IST-Wert: 27,0%) und auf Piste 29 (Zielwert: 20%, IST-Wert: 14,8%) wurde 2024 unterschritten.

Zielwerterreichung Starts: Bei den Starts kam es 2024 zu einer Überschreitung des Zielwerts bei der Piste 16 (Zielwert: 22%; IST-Wert: 25,4%) und bei der Piste 29 (Zielwert: 63%; IST-Wert: 64%). Bei den Pisten 11 und 34 wurden Unterschreitungen verzeichnet.

Einhaltung 40%-Regelung

Die Verlegung von 40% der Starts, der nach nördlichen Destinationen abfliegenden Luftfahrzeuge, von Piste 29 auf Piste 34 kann laut Austro Control nur eingehalten werden, wenn die Piste 34 auch betriebsbereit ist. Die Vereinbarung konnte wie

schon 2023 (34,4%) auch im Jahr 2024 mit 37,9% nicht erreicht werden. Dies ist auf die Änderungen des Destinationen-Mixes, die multiplen Krisen (Ukraine und Naher Osten) und die im Jahr 2024 vorherrschenden Windverhältnisse zurückzuführen.

Einhaltung der 48-Movement-Regelung

Die 48-Movement-Regelung, die besagt, dass nicht mehr als 48 Flugbewegungen pro Stunde in der Nachtkernzeit von 23:30 – 05:30 Uhr stattfinden sollen, wurde auch 2024 eingehalten.

Verlassen der Abflugstrecken

Die Einhaltung der festgelegten Abflugkorridore wurde im Jahr 2024 zu 98,53% erreicht. Lediglich 1,47% der Starts wichen davon ab und erfolgten außerhalb der vereinbarten Korridore.

Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem (ILS)

Das „Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem wurde zu 99,07% eingehalten. Sichtanflüge fanden 2024 aufgrund der starken Verkehrsentwicklung kaum noch statt.

Kontinuierlicher Sinkflug (CDA)

Für das Jahr 2024 zeigen die nächtlichen Auswertungen im Zeitraum zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, dass 38,2% der Anflüge als Continuous Descent Arrivals (CDA) durchgeführt wurden. Weitere 8,1% der Landungen erfolgten ebenfalls in lärmärmerer Flugführung, um die Nachtruhe der Anrainer so wenig wie möglich zu stören.

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2024	Anzahl 2024	Anzahl 2023	Veränderung 2023 / 2024	
	Prozent von gesamt		absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	16,8%	20.860	14.559	6.301	43,3%
Piste 29	20,0%	14,8%	18.394	19.457	- 1.063	-5,5%
Piste 16	27,5%	27,0%	33.497	32.420	1.077	3,3%
Piste 34	41,0%	41,3%	51.230	51.107	123	0,2%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	123.981	117.543	6.438	5,5%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	2,6%	3.174	1.913	1.261	65,9%
Piste 29	63,0%	64,0%	79.316	84.334	- 5.018	-6,0%
Piste 16	22,0%	25,4%	31.444	22.391	9.053	40,4%
Piste 34	12,0%	8,1%	10.042	8.915	1.127	12,6%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	123.976	117.553	6.423	5,5%
Flugbewegungen gesamt			247.957	235.096	12.861	5,5%

Tabelle 2: Gesamtergebnis Pistenverteilung – Erreichung Zielwerte 2024

Anmerkung: kumulierte Werte 01/2024 – 12/2024, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in Prozent

Quelle: FWAG (2025)

Im Zuge der Überschreitungen der Nachtfluggrenze über das Jahr 2024 reagierte das Dialogforum rasch. Mit einem Maßnahmenpaket der Slotregulierung soll die Einhaltung im kommenden Jahr wieder möglich werden. Dies ist ein klares Zeichen für die Handlungsfähigkeit durch die Stakeholder im Dialogforum.

Nachtflugregelung unter Druck – Maßnahmen gegen Überschreitungen eingeleitet

Im Jahr 2024 kam es zu einer deutlichen Überschreitung der vorgesehenen Nachtflugobergrenze. Statt der, laut Vereinbarung, zulässigen 4.700 Flugbewegungen in der Nacht Kernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr wurden insgesamt 5.520 Starts und Landungen registriert. Hauptursache für die Abweichung waren witterungsbedingte Verspätungen – etwa durch Gewitter, Starkregen, Nebel und stürmische Wetterlagen – sowie durch Rotationen, bei denen sich Verspätungen durch den Tagesverlauf aufbauten und in die Nachtstunden hineinzogen. Die Slot Coordination Austria (SCA) schnürte umgehend ein Maßnahmenpaket, das auf eine künftige Einhaltung der Nachtflugregelung abzielt. Ein zentrales Element dieses Pakets ist die gezielte Slotkürzung nach dem Verursacherprinzip.

Einhaltung Regelungen Landungen 34 & Sichtanflüge

Der vereinbarte Zielwert für Landungen auf Piste 34 wurde 2024 um 0,3% überschritten. Der Anteil der Landungen innerhalb von 3 bzw. 6 nautischen Meilen (Sichtanflüge) sank von 1.557 Landungen im Jahr 2023 auf 1.153 Landungen im Jahr 2024.

Turbinentests

Im Jahr 2024 führte Austrian Airlines Maintenance am Werftvorfeld 844 Triebwerksläufe ohne Verwendung des Silencer durch, davon erfolgten 124 mit Startschubleistung. Triebwerks-

probeläufe erfolgen teilweise am Werftvorfeld und teilweise auf zugewiesenen Positionen.

Lärmgebührenmodell

Das im Jahr 2009 im Dialogforum beschlossene und im Jahr 2019 erneuerte Lärmgebührenmodell am Flughafen Wien weist jedem einzelnen Flugzeug auf Basis seiner Zertifizierung eine spezifische Lärmgebühr zu. Die Lärmgebühren werden mittels eines Bonus-Malus-Systems ertragsneutral von der Flughafen Wien AG eingenommen. Die Intention des Lärmgebührenmodells ist, dass diejenigen Flugzeuge, die viele Rotationen fliegen und relativ am lautesten sind, die höchsten Gebühren zahlen, um einen Lenkungseffekt zu erzielen. Im letzten Jahr nahmen die leisen Chapter 14 Flugzeuge gegenüber 2023 um 4 Prozentpunkte von 29% auf 33% zu.

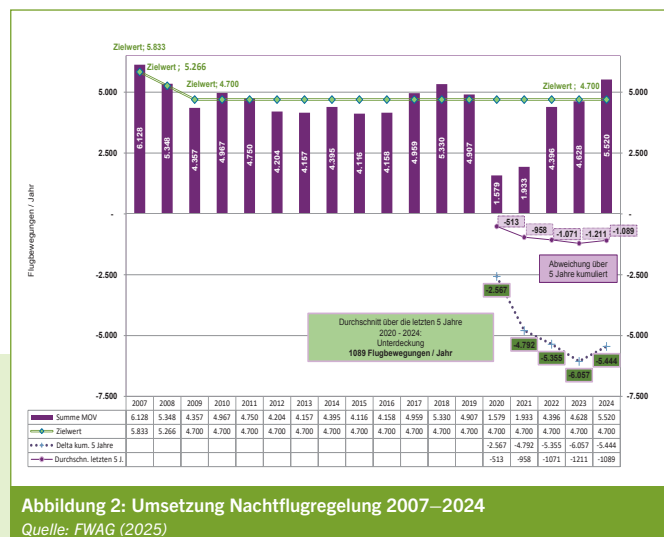
Neues Lärmschutzprogramm für die Flughafenregion beschlossen

Das Dialogforum Flughafen Wien hat ein neues Lärmschutzprogramm für die Jahre 2025 bis 2032 verabschiedet, das betroffene Anrainer in der Region gezielt entlasten soll. Die Flughafen Wien AG stellt dafür bis zu 24 Millionen Euro bereit, um Schallschutzmaßnahmen wie den Fenstertausch, Türendichtungen und Schalldämmlüfter zu fördern. Die Fördergrenzen liegen mit 54 dB(A) tagsüber und 45 dB(A) nachts deutlich unter den gesetzlichen Schwellenwerten. Damit liegen rund 30.300 Objekte in der Schutzzone. Der Antrag auf Förderung wird ab dem ersten Quartal 2025 online unter www.laermschutzprogramm.at möglich.

Luftgütemessungen

Die Luftgütemessung am Standort Flughafen Wien erfolgt durch permanente Messungen der Niederösterreichischen Landesregierung. Die Messdaten fließen seit vielen Jahren in das zentrale NUBIS-System ein.

Seit drei Jahren misst das Umweltbundesamt (UBA) zusätzlich die Konzentration der Ultrafeinstaubpartikel. Die Berichte werden auf www.umweltbundesamt.at veröffentlicht.



Entwicklung der Fluglärmzonen

Veränderung der Fluglärmzonen 2024 mit CNOSSOS-AT

Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf Basis von CNOSSOS-AT (Lärbewertungsmethode für den Bereich Fluglärm entsprechend Kapitel 2.6 bis 2.8 gemäß Anhang II der Richtlinie 2002/49/EG vom 15. Oktober 2021).

Bei der für die Lärmzonenberechnung verwendeten Software-Soundplan 8.2 handelt es sich um ein europaweit anerkanntes Schallausbreitungsprogramm.

Basis sind jeweils die tatsächlich geflogenen Flugspuren der 6 verkehrsreichsten Monate und das Bevölkerungsfile mit Stand Juli 2021 (national/international wird im Jahresdurchschnitt gerechnet). Aus Vergleichbarkeitsgründen werden die Jahre 2019 bis 2023 rückwirkend nachgerechnet.

Der Lärmteppich bei Landungen stellt sich im Vergleich zu

2023 im Bereich der Landungen Piste 11 etwas länger dar, was auf die genauere Lärbewertungsmethode CNOSSOS-AT zurückzuführen ist. In der Taglärmzone über 65 dB befand sich auch 2024 kein Siedlungsgebiet.

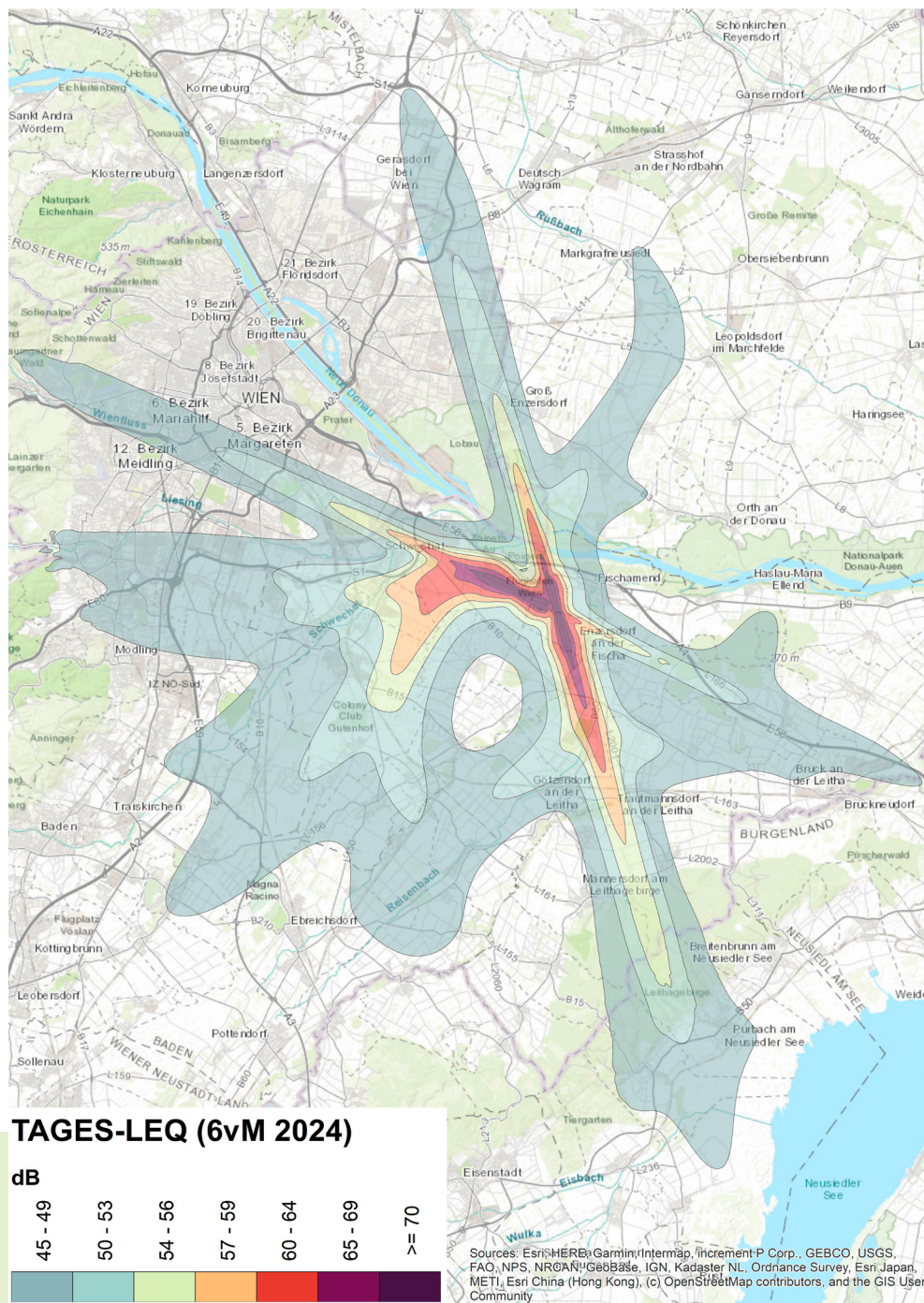
Karte 1: Fluglärmzonen Tag 2024

Detailliertere Ergebnisse entnehmen Sie bitte den Tabellen und Grafiken im Downloadbereich der Webseite www.dialogforum.at.

Karte 1 stellt die Fluglärmzonen für den Tag dar, wie sie sich aufgrund des im Jahr 2024 abgewinkelten Flugverkehrs für den Großraum Wien/Niederösterreich/Burgenland dargestellt haben.

Weitere Lärmkarten und Informationen zu den Überflughäufigkeiten stehen auf der Webseite des Dialogforums (www.dialogforum.at) als Downloads zur Verfügung.

Quelle: FWAG (2025)



Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2024

Zwischen Entlastung und punktueller Zunahme – Analyse der Lärmentwicklung 2024

Unterschiedliche Flugverkehrsbelastung von Siedlungsgebieten

Aufgrund der schwierigen Rahmenbedingungen im europäischen Luftraum und aufgrund der besonderen Wetterbedingungen kam es zu Verschiebungen in der Flugverkehrsbelastung der Flughafenregion.

Lärmmessungen und Lärmberechnungen

Die aktuelle Lärmsituation in der Flughafenregion wird laufend durch ein Netz aus fixen und mobilen Messstellen erfasst. An 15 fix installierten Standorten erfolgen ganzjährige Erhebungen, während unterjährig zusätzlich mobile Messungen durchgeführt werden – jeweils nach einem abgestimmten Messplan, der gemeinsam mit den Gemeinden und Bürgerinitiativen im Dialogforum festgelegt wird. Seit 2018 werden alle mobilen Messpunkte auch rechnerisch modelliert. Darüber hinaus können neue Berechnungspunkte auf Wunsch der Gemeinden und Initiativen jederzeit in das System eingebracht werden.

Ergebnisse der fixen Lärmmessungen

Die Auswertungen der fix installierten Lärmmessstellen weisen für das Jahr 2024 leicht niedrigere Werte im Vergleich zu 2019 auf. Der Tages-LEQ (06:00 Uhr–22:00 Uhr) lag an zwei Stationen unter 40 dB und an fünf weiteren Stationen unter 50 dB. An einer der fixen Lärmmessstellen wurde 2024 ein Tages-LEQ von über 60 dB registriert. Die Nacht-LEQs (22:00 Uhr–06:00 Uhr) sind

an den meisten fixen Lärmmessstellen, auch im unmittelbaren Nahbereich des Flughafen Wien, ähnlich jenen Werten von 2019, allerdings haben die Nacht-LEQs im Jahr 2024 gegenüber 2023 an den meisten Messstellen zugenommen. An zehn Messstellen wurde das Niveau von 2019 bereits erreicht bzw. überschritten (Bezirk Gänserndorf, Bezirk Bruck an der Leitha, Bezirk Mödling, 11. Bezirk Wien (Simmering), 23. Bezirk Wien (Liesing)).

Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen

Im Jahr 2024 wurden zwischen März und November auf Wunsch der Gemeinden und Bürgerinitiativen an 25 Standorten mobile Lärmmessungen durchgeführt.

Spitzenschallpegel im Überflug auch 2024 kaum verändert

Auch 2024 zeigen die Messungen der Spitzenschallpegel gegenüber den Vorjahres-Ergebnissen keine großen Veränderungen. Die Lautstärke der Flugzeuge im direkten Überflug hat sich nicht signifikant geändert.

Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren mit Flugverkehrsentwicklung 2024

Die Lärmberechnungen vervollständigen gemeinsam mit den mobilen Messungen das Gesamtbild der Lärmbelastung in der Flughafenregion. Die Rechenwerte nach Monaten gehen Hand in Hand mit der Verkehrsentwicklung 2024. Details unter www.flugspuren.at.

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00														DIFFERENZ zu 2023
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	
	alle Angaben in dB														
Wien-Donaustadt	45,2	49,6	48,7	49,8	49,1	49,0	48,2	48,6	48,9	45,1	43,9	46,7	48,7	47,8	-0,9
Groß-Enzersdorf	52,0	54,0	53,0	54,2	53,7	54,1	53,6	53,6	53,9	50,2	50,2	52,3	53,6	53,9	0,3
Fischamend	46,4	33,2	33,9	33,4	35,1	35,5	36,8	36,3	35,4	33,6	34,0	34,3	33,0	35,3	2,2
Kleinneusiedl	-	54,4	54,7	53,9	53,8	52,5	53,6	52,7	52,6	51,7	52,8	53,8	54,7	54,1	-0,6
Enzersdorf/Fischa	57,5	56,7	56,3	57,7	56,8	56,8	56,0	57,6	57,7	52,4	53,6	55,7	56,8	57,7	1,0
Schwadorf	58,5	56,2	55,9	57,2	56,6	56,7	55,7	57,4	57,3	51,8	52,4	54,4	54,7	57,2	2,6
Margarethen/Moos	60,3	61,9	61,6	61,5	61,8	62,2	62,3	63,3	63,4	57,8	58,9	61,7	62,0	62,4	0,3
Rauchenwarth	43,7	29,7	29,6	29,5	27,9	28,2	30,3	30,1	28,5	26,9	26,4	26,6	28,2	27,9	-0,3
Zwölfaxing 1)	55,6	54,5	54,5	54,6	54,1	54,3	54,5	54,5	55,3	50,9	51,5	54,2	55,3	55,3	0,0
Schwechat	-	55,3	55,6	56,7	55,5	55,2	54,9	57,0	57,1	49,7	52,6	55,6	55,8	57,4	1,7
Wien-Simmering	53,5	50,8	51,2	52,5	51,3	50,9	50,6	53,7	54,0	46,7	48,4	51,1	51,4	53,1	1,7
Himberg	-	45,7	46,3	46,1	46,0	45,5	45,5	45,0	45,0	39,2	41,2	44,2	44,5	44,5	0,0
Karlsdorf	-	37,8	38,5	38,4	41,2	42,7	41,7	45,6	46,0	41,4	41,1	42,4	42,7	44,1	1,4
Maria Lanzendorf	45,0	47,8	47,6	47,7	46,3	46,4	47,6	42,2	42,0	35,4	37,2	41,2	43,1	42,5	-0,6
Wien 23	-	36,8	41,9	42,8	41,9	42,2	42,0	47,0	48,0	42,6	43,9	46,8	46,9	46,2	-0,7

Tabelle 3: Veränderungen des Tages-LEQ nach Messstellen 2000/2010–2024
1) Messpunkt ersatzweise per simulierter Lärmberechnung seit Jänner 2022

Quelle: FWAG (2025)

Die Zahl der Beschwerden stieg 2024 gegenüber dem Vorjahr deutlich an – besonders in windbedingten Überflugzonen. Dennoch zeigt sich, dass subjektive Wahrnehmung und objektiv gemessene Lärmbelastung nicht immer übereinstimmen. Die Beschwerden werden im Kontext meteorologischer und flugverkehrsrelevanter Entwicklungen analysiert.

Anfragen und Beschwerden haben 2024 weiter zugenommen

Im Jahr 2024 wurden von der Flughafen Wien AG 2.126 Anfragen bzw. Beschwerden (2023: 1.412) registriert. Von diesen stammen 1.624 (2023: 1.016) aus Wien, 497 (2023: 377) entfallen auf Niederösterreich und auf das Burgenland. 5 Beschwerden waren nicht zuordenbar. Gegenüber dem Jahr 2019 sind diese Werte noch immer niedriger. So gab es 2019 insgesamt 3.236 Beschwerden und Anfragen. Aus Wien wurden 2019 2.159 Beschwerden und Anfragen registriert, aus Niederösterreich und dem Burgenland insgesamt 948.

Monatliche Verteilung der Beschwerden

In den reisestarken Monaten Mai bis September 2024 kam es aber wie seit 20 Jahren zu einem starken Anstieg der Beschwerden. Besonders bei östlichen Windlagen verzeichnet die Beschwerdestelle der FWAG besonders viele Eingänge.

Regionale Verteilung gibt auch 2024 Hinweise auf Subjektivität der Lärmthematik

In Wien war eine Zunahme der Beschwerden und Anfragen in 14 Bezirken feststellbar. Besonders stark war der Anstieg an Beschwerden und Anfragen in den Bezirken 5, 10, 12, 13, 14, 15 und 23. Grund dafür waren eine ungewöhnlich oft vorherrschende Süd/Ost Wind Lage und die dadurch vermehrten Überflüge.

Aus Niederösterreich und im Burgenland sind im Jahr 2024 insgesamt 502 Anfragen bzw. Beschwerden eingegangen. Aus

10 Gemeinden langten Beschwerden und Anfragen ein, aus denen im Jahr 2023 keine einzige Nachfrage zu verzeichnen waren.

Eine starke Zunahme der Beschwerden war beispielsweise in den Gemeinden Sommerein, Gallbrunn und Schwechat, beobachtbar. Moderate bzw. geringere Zuwächse der Beschwerden kamen unter anderem aus den Siedlungsgebieten Oberhausen, Margarethen am Moos und Schwadorf. In manchen Gemeinden ging die Beschwerdeanzahl im Vergleich zum Vorjahr zurück – wie zum Beispiel in den Gemeinden Gerasdorf, Strasshof, Maria Elend und Enzersdorf/Fischa.

Die erfassten Beschwerden und Anfragen zeigten 2024 erneut, dass das subjektive Empfinden von einzelnen BeschwerdeführerInnen die Statistik teilweise stärker prägt als die reale Flugverkehrsbelastung.

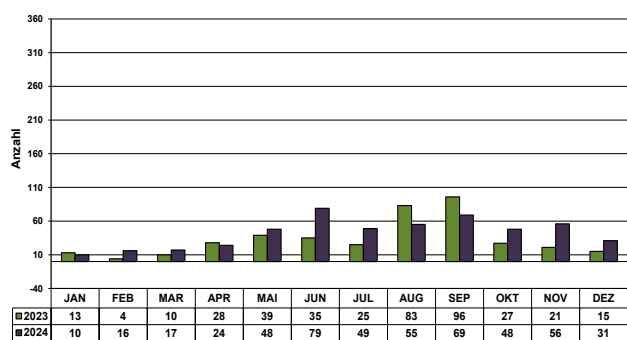


Abbildung 4: Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Monaten – Vergleich 2023/2024

Quelle: FWAG (2025)

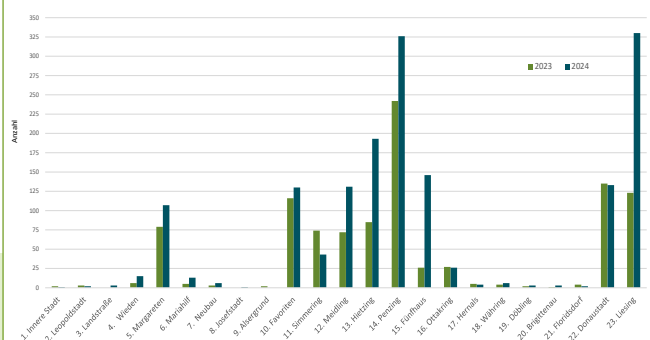


Abbildung 5: Häufigkeit der Anfragen aus Wien nach Bezirken – Vergleich 2023/2024

Quelle: FWAG (2025)

Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum

Dialogforum erzielt auch nach vielen Jahren Verbesserungen

Neuverhandlung 2-Pisten-Lärmschutzprogramm

Bereits Anfang des Jahres 2024 wurde die Diskussion über ein neues 2-Pisten-Lärmschutzprogramm fortgesetzt. Die Stakeholder im Dialogforum erzielten einen zügigen Fortschritt und Ende des Jahres wurde ein neues 2-Pisten-Lärmschutzprogramm mit einem einstimmigen Beschluss im Dialogforum verabschiedet.

Es kann berichtet werden, dass wesentliche Forderungen der BürgerInnen zum Schutz der Wohn- und Schlafräume mit 30 dB am Ohr des Schlafenden realisiert wurden. Ab Anfang 2025 kann die Antragstellung auf Schallschutzmaßnahmen auf www.laermschutzprogramm.at erfolgen.

Umweltfonds neu

Die Möglichkeit der Wiederaufnahme der Dotierung des Umweltfonds zum Ausgleich für unvermeidbare Belastungen in der Flughafenregion erlangte im November 2024 mit der Novelle der Gemeindeordnung juristische Klarheit. Diskussionen zur Neudotierung im 2-Pisten System können somit mit Anfang 2025 starten.

Bestehende Nachtflugregelung und weitere Verbesserungen

Insgesamt stellte sich im Jahr 2024 heraus, dass die Einhaltung der bestehenden Nachtflugregelung trotz der Bemühungen der SCA nicht möglich war. Um weitere Verbesserungen der Nachtflugregelung zu erzielen, bedarf es einer umfassenden Analyse vergleichbarer Nachtflugregelungen auf europäischen Flughäfen unter Berücksichtigung der Komplexität der Zusammenhänge.

Alle Weiterentwicklungen im Dialogforum dienen der Entlastung der betroffenen BürgerInnen, besonders wichtig ist der Schutz in der Nacht. Dazu wurde im Dialogforum im Herbst 2024 eine umfassende Expertise vergleichbarer europäischer

Flughäfen beauftragt, um eine Basis für die weitere Diskussion für den Schutz in der Nacht für die belasteten BewohnerInnen der Flughafenregion zu erhalten.

Arbeitsreiches Jahr im Dialogforum und Anstieg der Beschwerden

Intensiver Flugverkehr und Verspätungssituationen in der Nacht während der Sommermonate brachten verstärkte Beschwerden mit sich. Auch im Dialogforum sind zahlreiche Beschwerden eingegangen, die in persönlichen Gesprächen und FANOMOS Terminen, unterstützt durch Flugverkehrsexperten, mit den betroffenen BürgerInnen behandelt wurden. Viele GegnerInnen des Dialogforums haben auch im letzten Jahr mit Protesten in den Medien und durch Informationsveranstaltungen zur Verbreitung von Falschmeldungen auf sich aufmerksam gemacht. Diese Initiativen konnten seit bald 20 Jahren keine einzige wirksame Maßnahme zur Entlastung der Bevölkerung in der Flughafenregion erreichen.

Als Geschäftsführerin des Dialogforums setze ich mich weiterhin intensiv dafür ein, dass im Interessensausgleich wirksame Maßnahmen umgesetzt werden können, um die Lärmbelastung so gering wie möglich zu halten. Die Austro Control hat die Weisung von FBM Gewessler zur Öffentlichkeitsbeteiligung umzusetzen und wird als Behörde weiterhin im Dialogforum beratend mitwirken. Die im Jahr 2024 erarbeiteten Maßnahmen sind ein Beweis für die Handlungsfähigkeit auch nach bald 20 Jahren Arbeit.



Mitglieder des Dialogforums

Stand September 2025

Flughafen Wien AG (FWAG)

Austrian Airlines AG (AUA)

Austro Control

Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mbH (ACG)

Gemeinden: Enzersdorf an der Fischa, Fischamend,
Groß-Enzersdorf, Himberg, Kleinneusiedl, Rauchenwarth,
Schwadorf, Schwechat, Wien, Zwölfaxing

Verein „Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien“ (ARGE gegen Fluglärm):

BF Haslau Maria Ellend, BI Fischamend,
BI gegen Abfluglärm Liesing, BI Götzendorf/Pischelsdorf,
BI Pro Margarethen, BI Schwa-Rau, BI Stop Fluglärm Wien
Süd-West, BI Trautmannsdorf Direkt!, BI Viel zu Laut –
Groß Enzersdorf, Dorfverein Velm, Österreich-Plattform
Fluglärm, SV Lobau, SV Neu-Essling, Siedlerverein Himberg,
BI Fluglärm Mödling, BI Herrschaftliche Breite Ebergassing,
BI Rauchenwarth, Seegemeinschaft Velm/Münchendorf

Länder: Wien, Niederösterreich, Burgenland

In den **fünf Bezirkskonferenzen**, die das Dialogforum organisiert, arbeiten derzeit weitere rund 80 Gemeinden und weitere 6 Bürgerinitiativen, die nicht Mitglied der ARGE gegen Fluglärm sind, aktiv an Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen. Die Zahl der teilnehmenden Gemeinden und Bürgerinitiativen steigt laufend. Das Dialogforum nimmt auch an der von der Stadt Wien organisierten Stadtkonferenz Wien teil.

Sie erreichen uns unter:

Verein Dialogforum Flughafen Wien

A-1300 Wien Flughafen, Postfach 3

Tel: +43-1-7007-25250

E-Mail: office@dialogforum.at

Besuchen Sie auch unsere Webseite www.dialogforum.at

Den Materialienband zum Evaluierungsbericht für das Jahr 2024 finden Sie ebenso wie den Textband auf der Webseite des Dialogforums www.dialogforum.at zum Herunterladen. Diese Webseite beinhaltet auch weitere Informationen über den Verein Dialogforum Flughafen Wien.

