

21. EVALUIERUNGSBERICHT 2025



Inhalt

21. Evaluierungsbericht 2025

Flugverkehr 2025	4	Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2025	9
Internationaler Flugverkehr 2025	4	Unterschiedliche Flugverkehrsbelastung von Siedlungsgebieten	9
Flugverkehr in Österreich im Jahr 2025	4	Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen	9
Bewertung und Ausblick	4	Spitzenschallpegel im Überflug	9
Flugverkehrsbedingungen	5	Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren mit Flugverkehrsentwicklung	9
Pistensperren/Vermessungsflüge	5	Anfragen und Beschwerden 2025	10
Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln	5	Monatliche Verteilung der Beschwerden	10
Einhaltung der Vereinbarungen im Detail	6	Regionale Verteilung der Beschwerden	10
Einhaltung des Pistenverteilungsplans	6	Einordnung der Entwicklung der Beschwerden	10
Analyse der Abweichungen	6	Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum	11
Einhaltung 40% Regelung	6	Neues 2 Pisten-Lärmschutzprogramm	11
Verlassen der Korridore	6	Abschluss 2-Pisten Umweltfonds – Ausgleich unvermeidbarer Belastungen	11
Einhaltung der 48 Movement-Regelung	6	Fluglenkungsverfahren CAP16/CAP29	11
Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem	6	Nachtkerndeckelung unterschritten	11
Kontinuierlicher Sinkflug (CDA)	6	Rechtlicher Rahmen der Arbeit im Dialogforum	11
Wiedereinhaltung der Nachtflugregelung 2025	7	Absage dritte Piste – was nun?	11
Neues 2-Pisten Lärmschutzprogramm	7		
Lärmgebührenmodell	7		
Entwicklung der Fluglärmmzonen	8		

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: Anrainergemeinden, Flughafen Wien, Martin Steiger Fotograf, Mila Zytka

Für den Inhalt verantwortlich: MMag. Juliana Ghasemipour, Juni 2026

Vorwort

2025 – 20 Jahre Dialogforum

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 2025 blickte das Dialogforum auf 20 Jahre Tätigkeit seit der Unterzeichnung des Mediationsvertrages zurück. In diesem Zeitraum wurden im Dialogforum zahlreiche Maßnahmen zur Minderung der Belastungen in der Flughafenregion beschlossen und erfolgreich umgesetzt. Diese positive Bilanz wurde auch im Rahmen der Festsitzung anlässlich des Jubiläums ausdrücklich festgestellt. Nationale und internationale Gäste würdigten diesen Meilenstein und nahmen zahlreich an der Jubiläumsveranstaltung teil.

Ende November des Berichtsjahres wurde das Projekt zur Errichtung einer dritten Piste von den Vorständen der Flughafen Wien AG abgesagt. Allen Beteiligten ist bewusst, dass es im 2-Pisten System weiterhin erforderlich ist, für alle Siedlungsgebiete Verbesserungen zu prüfen, zu verhandeln und umzusetzen. Ein fairer und transparenter Diskussionsprozess mit wirksamen Ergebnissen zur Minderung der Belastungen für die betroffene Bevölkerung kann ausschließlich im Dialogforum stattfinden, in dem alle Stakeholder freiwillig, konstruktiv und auf Basis von Daten und Fakten zusammenarbeiten.

Als Bürgermeister und Obmann sowie als Geschäftsführerin des Dialogforums sind wir überzeugt, dass es auch künftig notwendig sein wird, bei der Suche nach neuen Lösungen für Gesellschaft und Wirtschaft die gemeinsame Vertrauensbasis zu bewahren. Das gegenseitige Verständnis aller Mitglieder zu fördern ist dabei ein wesentlicher Beitrag zur Stabilisierung und Weiterentwicklung dieser Vertrauensbasis.

Für das Berichtsjahr 2025 wurde der Evaluierungsbericht wieder in Form eines Text- und Materialienbandes erstellt und auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at veröffentlicht.

Unser besonderer Dank gilt auch in diesem Jahr den ExpertInnen der Flugverkehrswirtschaft sowie allen Mitgliedern des Dialogforums für ihren wertvollen Berichtsinput und die geleistete Arbeit. Ein besonderer Dank gebührt den Mitgliedern der ARGE gegen Fluglärm für ihre zahlreichen unentgeltlich geleisteten Arbeitsstunden, den Ländervertretungen sowie den BürgermeisterInnen für ihr Engagement und Unterstützung. Großer Dank gilt zudem allen Personen, die im Jubiläumsjahr 2025 wesentlich zum Gelingen der Festschrift und der Jubiläumsveranstaltung beigetragen haben.

Im Jahr 2025 wurde erneut bestätigt, dass die permanente Arbeit vom Dialogforum im bestehenden 2-Pisten-System zur Minderung der Belastungen alternativlos ist. Somit konnte auch im Berichtsjahr 2025 im Sinne der Nachhaltigkeit der soziale Friede in der wirtschaftlich attraktiven und lebenswerten Flughafenregion aufrechterhalten werden. Gelingt es auch in Zukunft, Fairness, Offenheit und Transparenz konsequent zu leben, sind wir als Obmann und Geschäftsführerin zuversichtlich, die Herausforderungen erfolgreich bewältigen zu können. Alle Mitglieder des Dialogforums laden wir ein, diesen Weg des Dialogs auch weiterhin gemeinsam fortzusetzen.

Juni 2026

Flugverkehr 2025

Stabilisierung unter herausfordernden Rahmenbedingungen

Das Jahr 2025 war für die internationale Luftfahrt von einem Spannungsfeld geprägt: einerseits einer weiterhin hohen Nachfrage nach Flugreisen, andererseits anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten. Insbesondere der Krieg in der Ukraine sowie die instabile Lage im Nahen Osten wirkten sich auf Luftraumverfügbarkeiten, Flugrouten und operative Abläufe aus. Trotz dieser Rahmenbedingungen entwickelte sich der internationale Luftverkehr insgesamt weiter und erreichte in vielen Bereichen neue Höchstwerte.

Allgemein

Der weltweite Luftverkehr setzte im Jahr 2025 seinen Wachstumspfad fort. Die Nachfrage im Passagierverkehr stieg gegenüber dem Vorjahr um rund 5%, begleitet von einer ähnlich starken Ausweitung des Sitzplatzangebots. Gleichzeitig erreichte die durchschnittliche Auslastung mit über 80% ein weiterhin hohes Niveau. Dieses Wachstum erfolgte jedoch unter deutlich komplexeren Rahmenbedingungen als in den Vorjahren. Einschränkungen durch gesperrte Lufträume, verlängerte Flugrouten sowie erhöhte Betriebskosten beeinflussten die Effizienz des globalen Luftverkehrssystems (Eurocontrol/IATA 2025). Dennoch gelang es der Branche, die steigende Nachfrage weitgehend stabil und zuverlässig abzuwickeln.

Flugverkehr in Österreich im Jahr 2025

Die österreichischen Verkehrsflughäfen verzeichneten im Jahr 2025 ein Gesamtpassagieraufkommen von rund 36,5 Millionen Fluggästen, was einem Anstieg von etwa 3% gegenüber dem

Vorjahr entspricht. Parallel dazu nahm die Zahl der Flugbewegungen in Österreich auf rund 279.600 Starts und Landungen zu, das entspricht einer Zunahme um rund 3%.

Der Flughafen Wien bleibt dabei das zentrale Drehkreuz des Landes. Mit über 32 Millionen Passagieren und rund 240.300 Flugbewegungen im Linien und Charterverkehr wurde ein neues Rekordniveau erreicht (Abb1).

Auffallend ist dabei eine strukturelle Entwicklung, die sich bereits in den vergangenen Jahren abgezeichnet hat: Das Wachstum im Passagieraufkommen erfolgt zunehmend stärker als jenes der Flugbewegungen. Ursache für die geringere Steigerung der Flugverkehrsbewegungen sind insbesondere höhere Auslastungen sowie der verstärkte Einsatz größerer und effizienterer Flugzeugtypen.

Bewertung und Ausblick

Die Nachfrage nach Flugreisen war im Jahr 2025 geprägt von anhaltender Binnennachfrage, während sich das Wachstum im Vergleich zu den starken Nachholeffekten der Vorjahre etwas abschwächte. Gleichzeitig zeigt sich eine zunehmende Effizienz im System: Mehr Passagiere werden bei moderat steigenden Flugbewegungen transportiert. Diese Entwicklung wirkt sich dämpfend auf die flugbetriebsbedingten Belastungen aus.

Für die kommenden Jahre bleiben die Rahmenbedingungen jedoch herausfordernd. Geopolitische Unsicherheiten, steigende Betriebskosten sowie klimapolitische Vorgaben – insbesondere im Zusammenhang mit Sustainable Aviation Fuels (SAF) und regulatorischen Anforderungen auf EU-Ebene – werden die zukünftige Entwicklung des Luftverkehrs maßgeblich beeinflussen (European Commission, Fit for 55 Aviation Package).

Diese Entwicklungen erfordern eine weiterhin enge Abstimmung aller beteiligten Akteure, um die Balance zwischen Mobilitätsbedarf, betrieblicher Effizienz und den Interessen der betroffenen Regionen nachhaltig zu gestalten.

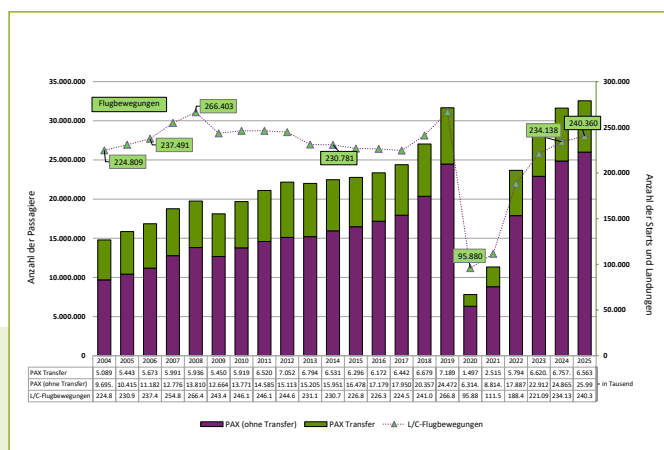


Abbildung 1: Flugverkehrsentwicklung am Flughafen Wien 2004–2025

Quelle: Flughafen Wien AG (2026)

Trotz gestiegener Verkehrszahlen und komplexer Rahmenbedingungen konnten die vereinbarten Regeln der Flugverkehrslenkung weitgehend umgesetzt werden.

Flugverkehrsbedingungen

Das Jahr 2025 war durch eine hohe betriebliche Komplexität geprägt. Neben der starken Nachfrage wirkten sich meteorologische Faktoren sowie geopolitisch bedingte Veränderungen im europäischen Luftraum auf die Verkehrsabwicklung aus.

Zu den wesentlichen Einflussfaktoren der Flugverkehrslenkung zählten neben besonderen Wetterverhältnissen (z.B. Gewitterzellen, Starkregen, Nebel und Windverlagerungen) auch temporäre Einschränkungen von Lufträumen aufgrund internationaler Konflikte.

Pistensperren/Vermessungsflüge

Im Jahr 2025 kam es jeweils an 24 Nächten zu Sperren der Piste 11/29 bzw. 16/34 wegen Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten bzw. Instandsetzungsarbeiten an unbefestigten Pistenschultern. Diese gehäuften Arbeiten an den Pisten waren aus Gründen der Flugsicherheit und Betriebsstabilität erforderlich. Durch die Nachtsperren der Piste 11/29 kam es zu Abweichungen der Nachtflugregelungen. Vermessungsflüge erfolgten in 12 Nächten.

Einhaltung der Flugverkehrslenkungsregeln

Die Überprüfung der Einhaltung der vereinbarten Flugverkehrslenkungsmaßnahmen zeigt auch für das Jahr 2025 eine sehr hohe Umsetzungstreue.

- Anflüge: 99,02% Einhaltung
- Abflüge: 98,41% Einhaltung

Die verbleibenden Abweichungen liegen in einem sehr geringen Bereich und sind überwiegend auf externe Einflussfaktoren zurückzuführen.

Bei den Anflügen wurden insgesamt 1.241 Abweichungen im Bereich des Einfädelns auf das Instrumentenlandesystem registriert. Dies entspricht lediglich 0,98% aller Anflüge und bewegt sich damit auf einem sehr niedrigen Niveau.

Bei den Abflügen entfielen die Abweichungen im Wesentlichen auf drei Kategorien:

- Wetterbedingte Abweichungen: 1,43%
- Ambulanzflüge: 1,00%
- Sonstige Gründe: 1,59%

Diese Abweichungen erfolgen aufgrund gesetzlicher Auflagen und Vereinbarungen und sind integraler Bestandteil eines sicheren und effizienten Flugbetriebs. Tabelle 1 zeigt einen genauen Überblick über die Abweichungen nach Monaten im Jahr 2025 (IFR-Statistik).

Trotz des hohen Verkehrsaufkommens im Jahr 2025 haben die Vereinbarungen der Flugverkehrslenkung Gültigkeit behalten.

Anflüge/Landungen gesamt														126.709	
Anflüge < 3/6 nm exkl. CAPs*	73	73	102	112	102	150	144	148	110	104	76	47	1.241	99,02%	0,98%
Piste 11	2	5	10	8	3	3	7	12	8	7	6	1	72		
Piste 29	9	20	28	47	17	23	33	29	32	24	11	14	287		
Piste 16	36	21	25	24	28	67	61	58	19	34	28	18	419		
Piste 34	26	27	39	33	54	57	43	49	51	39	31	14	463		
Abflüge / Starts 2025 gesamt															
Prüfgegenstand	JAN	FEB	MAR	APR	MAI	JUN	JUL	AUG	SEP	OKT	NOV	DEZ	Summe	Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %	in % der Abflüge gesamt
Abflüge / Starts gesamt															126.698
Erfüllungsgrad d. Vereinbarungen in %														98,41%	
Korridore Starts < 6 bzw. 8 T ft	176	178	330	373	543	564	968	560	428	352	274	343	5.089		4,02%
Piste 11	9	26	22	9		7	7	7	18	14	13	14	146		
Piste 29	103	82	222	270	477	480	826	430	310	252	183	257	3.892		
Piste 16	56	59	73	64	15	40	99	87	76	60	66	56	751		
Piste 34	8	11	13	30	51	37	36	36	24	26	12	16	300		
Abweichungen SID (Wetter)														1817	1,43%
Abweichungen SID (Ambulanz)														1.262	1,00%
Sonstige														2.010	1.59%

Tabelle 1: Flugverkehr im Jahr 2025 – Erfüllung von Vereinbarungen zur Flugverkehrslenkung im Überblick

Quelle: ACG, IFR Statistik (2026)

Einhaltung der Vereinbarungen im Detail

Hohe Umsetzungstreue trotz internationaler Herausforderungen

Im Jahr 2025 wurden am Flughafen Wien insgesamt 253.407 Starts und Landungen (inklusive GAC-Flüge) abgewickelt. Gegenüber dem Vorjahr entspricht dies einer Zunahme des Verkehrsaufkommens um 2,2%. Das Frachtvolumen am Flughafen Wien im Jahr 2025 stieg um 5,3% auf 313.763 Tonnen. Die reine Luftfracht verzeichnete dabei mit 208.246 Tonnen eine Steigerung im Vergleich zum Vorjahr um lediglich 0,2%.

Gleichzeitig zeigt die Analyse der Pistenverteilung, dass die tatsächliche Nutzung der einzelnen Pisten im Jahr 2025 – wie bereits in den Vorjahren – nicht in allen Bereichen den vereinbarten Zielwerten entsprach.

Einhaltung des Pistenverteilungsplans

Zielwerterreichung Landungen: Die Verteilung der Landungen im Jahr 2025 zeigte deutliche Unterschiede zwischen Ziel- und Ist-Werten auf. Zu Überschreitungen kam es auf den Pistenrichtungen 34 mit rund 46,9% aller Landungen (Zielwert: 41%) und Piste 11 mit rund 16,0% aller Landungen (Zielwert: 11,5%). Die Verteilung auf den Pistenrichtungen 16 und 29 lag unter den Zielwerten.

Zielwerterreichung Starts: Bei den Starts ergab sich ein ähnliches Bild einer konzentrierten Nutzung. Starts in die Pistenrichtung 29 mit rund 68,4% (Zielwert: 63%) überschritten deutlich den Zielwert, während Starts in Pistenrichtung 16 nahe am Zielwert von 22% lagen. Deutlich unterschritten wurde der Zielwert bei Starts in Pistenrichtung 34 und 11.

Analyse der Abweichungen

Die Abweichungen von den Zielwerten sind vor dem Hintergrund der tatsächlichen Betriebsbedingungen zu betrachten. Die Verteilung der Flugbewegungen wird maßgeblich beeinflusst durch vorherrschende Windverhältnisse, Sicherheitsanforderungen im Flugbetrieb, Verkehrsaufkommen und Verkehrszusammensetzung sowie operative Rahmenbedingungen

im europäischen Luftraum. Im Jahr 2025 wurden insgesamt 1.241 Anflüge innerhalb von 3 bzw. 6 nautischen Meilen durchgeführt. Der Einhaltungsgrad bei den Anflügen lag bei 99,02%. Im Jahr 2025 zeigte sich – ähnlich wie bereits 2024 – eine verstärkte Nutzung der Piste 34 bei Landungen sowie der Piste 29 bei Starts.

Einhaltung 40% Regelung

Die Verlegung von 40% der Starts von Piste 29 auf Piste 34 (bei nördlichen Destinationen) kann laut Austro Control nur eingehalten werden, wenn die Piste 34 auch betriebsbereit ist. Die Vereinbarung konnte, wie schon im Jahr 2024 (37,9%) im Jahr 2025 mit 30% nicht erreicht werden. Zurückzuführen ist dies unter anderem auf die Änderungen bei Luftraumverfügbarkeiten und Destinationen.

Verlassen der Korridore

Die Vereinbarung über die Einhaltung der vereinbarten Korridore wurde zu 98,41% erfüllt. Nur 1,59% der Starts verließen die Korridore nicht vereinbarungsgemäß. Die Abflugstrecken wurden zu 99,02% eingehalten. Nur 0,98% wiesen eine Abweichung auf.

Einhaltung der 48 Movement-Regelung

Die 48 Movement-Regelung zum Schutz der Nachtruhe schreibt fest, dass nicht mehr als 48 Flugbewegungen pro Stunde von 22.30–23.30 Uhr und von 05.30–06.00 Uhr stattfinden sollen, und wurde auch 2025 eingehalten.

Einfädeln auf das Instrumentenlandesystem

Das „Einfädeln“ auf das Instrumentenlandesystem wurde zu 99,02% eingehalten.

Kontinuierlicher Sinkflug (CDA)

Für das Jahr 2025 zeigen die Analysen, die für die Nachtstunden von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr durchgeführt wurden, dass 36,5% der Landungen als Continuous Descent Arrivals (CDA) durchgeführt wurden. Weitere 8,5% der Landungen erfolgten ebenfalls in lärmärmerer Flugführung.

Piste (Landungen / Starts)	Zielwert	IST 2025	Anzahl 2025	Anzahl 2024	Veränderung 2025 / 2024	
Prozent von gesamt						
			absolut	absolut	absolut	in %
Landungen (Arrivals)						
Piste 11	11,5%	16,0%	20.312	20.860	- 548	-2,6%
Piste 29	20,0%	13,3%	16.806	18.394	- 1.588	-8,6%
Piste 16	27,6%	23,9%	30.226	33.497	- 3.271	-9,8%
Piste 34	41,0%	46,9%	59.365	51.230	8.135	15,9%
Landungen gesamt	100,0%	100,0%	126.709	123.981	2.728	2,2%
Starts (Departures)						
Piste 11	3,0%	2,1%	2.663	3.174	- 511	-16,1%
Piste 29	63,0%	68,4%	86.721	79.316	7.405	9,3%
Piste 16	22,0%	21,9%	27.719	31.444	- 3.725	-11,8%
Piste 34	12,0%	7,6%	9.595	10.042	- 447	-4,5%
Starts gesamt	100,0%	100,0%	126.698	123.976	2.722	2,2%
Flugbewegungen gesamt			253.407	247.957	5.450	2,2%

Tabelle 2: Gesamtergebnis Pistenverteilung – Erreichung Zielwerte 2025
Anmerkung: kumulierte Werte 01/2024–12/2024, Anteile an allen Starts bzw. Landungen in Prozent
Quelle: FWAG (2026)



Wiedereinhaltung der Nachtflugregelung 2025

Im Jahr 2025 wurden in der Nachtkernzeit zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr insgesamt 3.612 Flugbewegungen registriert. Der Zielwert von 4.700 Bewegungen wurde damit um 1.088 Flugbewegungen unterschritten.

Nach der Überschreitung im Jahr 2024 stellt dies eine deutliche Gegenentwicklung dar und zeigt, dass die gesetzten Steuerungsmaßnahmen sowie betriebliche Anpassungen der Slot Koordination Austria (SCA) Wirkung entfaltet haben.

Auch im längerfristigen Vergleich bestätigt sich diese Entwicklung. In der Betrachtung der letzten fünf Jahre ergibt sich für 2025 erneut eine Unterschreitung des Zielpfades:

- Kumulierte Abweichung (5 Jahre): -3.411 Flugbewegungen
- Durchschnittliche jährliche Abweichung: -682 Flugbewegungen

Damit wurde die Nachtflugregelung im mehrjährigen Mittel weiterhin eingehalten und nach der Überschreitung im Jahr 2024 wieder stabilisiert.

Die Zusammensetzung der Nachtflugbewegungen zeigt, dass diese weiterhin stark durch operative Rahmenbedingungen beeinflusst werden:

- Linien- und Charterverkehr: 1.575 Bewegungen
- General Aviation: 327 Bewegungen
- Verspätungen, Verfrühungen, Go-Shows: 1.710 Bewegungen

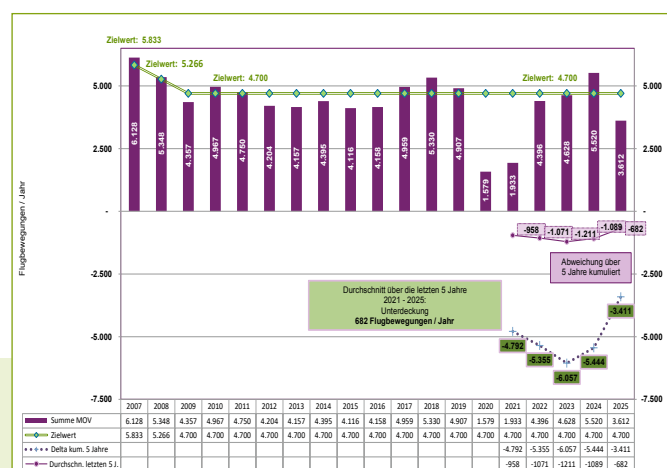


Abbildung 2: Umsetzung Nachtflugregelung 2007–2025
Quelle: *FWAG (2026)*

Gerade der hohe Anteil verspäteter oder vorgezogener Flüge verdeutlicht, dass sich operative Störungen im Tagesverlauf in die Nachtstunden fortsetzen können. Damit blieb die Einhaltung der vereinbarten Verfahren auch im Nachtkontext auf einem sehr hohen Niveau. Die Entwicklung im Jahr 2025 zeigt, dass die Nachtflugregelung ein wirksames Instrument zur Steuerung des nächtlichen Flugverkehrs darstellt. Gleichzeitig wird deutlich, dass externe Faktoren – insbesondere Wetter, Umlaufplanung und Verspätungsdynamiken – einen wesentlichen Einfluss auf das tatsächliche Nachtfluggeschehen haben.

Vor diesem Hintergrund bleibt eine kontinuierliche Beobachtung und abgestimmte Weiterentwicklung der Maßnahmen im Dialogforum von zentraler Bedeutung. Die von der Slot Koordination erzielte Unterschreitung im Jahr 2025 unterstreicht die Wirksamkeit der im Dialogforum vereinbarten Maßnahmen.

Neues 2-Pisten Lärmschutzprogramm

Mit besonderer Relevanz für die Region wurde im Jahr 2024 das dritte Lärmschutzprogramm 2025–2032 beschlossen, dessen Umsetzung 2025 angelaufen ist. Die Flughafen Wien AG stellt dafür bis zu 24 Mio. Euro für Schallschutzmaßnahmen zur Verfügung. Förderfähig sind Objekte innerhalb definierter Tag- und Nachtfluglärmszonen ab 54 dB(A) am Tag bzw. 45 dB(A) in der Nacht. Zu den Maßnahmen zählen insbesondere Fenstertausch, Türabdichtungen und Schalldämmlüfter. Grundlage dafür ist die im Dialogforum erzielte Einigung, die das Schutzniveau in der Region weiter verbessern soll. Die Antragstellung erfolgt auf www.laermschutzprogramm.at.

Lärmgebührenmodell

Auch 2025 blieb das Lärmgebührenmodell ein wesentliches Instrument, um lärmärmere Flugzeuge am Standort zu begünstigen und lautere Luftfahrzeuge mit höheren Gebühren zu belasten. Damit wird der bereits in den vergangenen Jahren eingeschlagene Weg einer aktiven fluglärm-basierten Steuerung fortgesetzt.

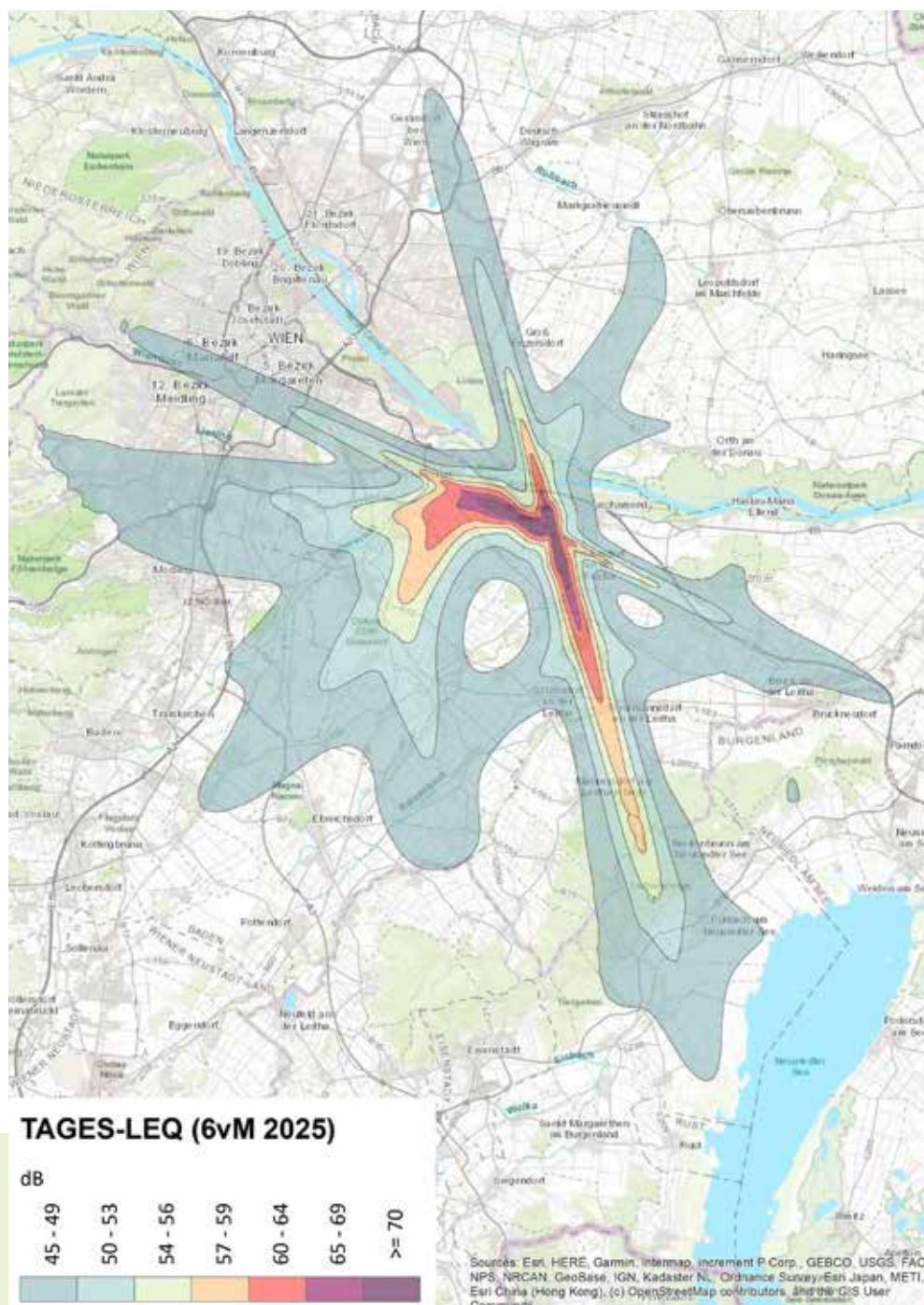
Entwicklung der Fluglärmzonen

Darstellung der Fluglärmbelastung auf Basis aktueller Verkehrsstrukturen

Die Fluglärmzonen für das Jahr 2025 wurden auf Basis der tatsächlichen Flugbewegungen der sechs verkehrsreichsten Monate berechnet. Die Darstellung erfolgt nach der in Österreich anzuwendenden Berechnungsmethode CNOSSOS-AT, die auf europäischen Vorgaben basiert. Ziel dieser Darstellung ist es, die flächenhafte Lärmbelastung im Großraum Wien, Niederösterreich und Burgenland nachvollziehbar und vergleichbar abzubilden.

Die Tageslärmkarte 2025 zeigt die stärkste Belastung im unmittelbaren Nahbereich des Flughafens sowie entlang der maßgeblichen Abflug- und Anflugachsen. Besonders ausgeprägt sind die Lärmzonen in den Korridoren nördlich, süd-östlich und südwestlich des Flughafens. Die höchsten Pegelklassen konzentrieren sich dabei auf den unmittelbaren Flughafenbereich und die direkten Verlängerungen der Pisten systeme. Die Lärmkarten verdeutlichen, dass sich die Lärmbelastung nicht flächig gleichmäßig verteilt, sondern stark von den tatsächlich geflogenen Routen, Windverhältnissen und der Pistenbenutzung abhängt. Der Lärmteppich bei

Landungen stellt sich ähnlich wie im Jahr 2024 tendenziell länger und breiter, während der Lärmteppich für Starts tendenziell kürzer und breiter ausfällt. In der Taglärmzone über 65 dB befand sich auch im Jahr 2025 kein Siedlungsgebiet.



Karte 1: Fluglärmzonen Tag 2025

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 2025 abgewickelten 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 (2026)

Regionale Auswirkungen des Flugbetriebs 2025

Differenzierte Entwicklung der Lärmbelastung in der Flughafenregion

Die Lärmentwicklung in der Flughafenregion zeigt auch 2025 kein einheitliches Bild. Je nach Lage im Verhältnis zu den Hauptan- und -abflugrouten ergaben sich lokal unterschiedliche Veränderungen. Die Jahreswerte der fixen Lärmmessstellen belegen, dass sich an einzelnen Standorten eine Entlastung ergeben hat, während an anderen Messpunkten leichte bis moderate Zunahmen registriert wurden.

Unterschiedliche Flugverkehrsbelastung von Siedlungsgebieten

Die Auswertung der fixen Messstellen zeigt für 2025, dass zwei Messstellen einen Tages-LEQ von unter 40 dB aufweisen und sieben Messstellen unter 50 dB liegen. An einer Messstelle wurde ein Tages-LEQ von über 60 dB gemessen. Die höchste Belastung wurde weiterhin in Margarethen am Moos mit 62,7 dB festgestellt. An mehreren Standorten lagen die Werte 2025 unter jenen des Vorjahres. Besonders deutlich war die Messung beispielsweise in Karlsdorf mit -1,8 dB, Wien-Donaustadt mit -1,7 dB, Kleinneusiedl mit -1,2 dB. Leichte Rückgänge zeigten sich auch in Groß-Enzersdorf, Enzersdorf/Fischa, Schwechat, Wien-Simmering und Himberg. Demgegenüber kam es an einzelnen Standorten zu Zunahmen. Diese fielen jedoch überwiegend moderat aus.

Ergebnisse der mobilen Lärmmessungen

Die mobilen Lärmmessungen ergänzen auch 2025 die Daten der fixen Messstellen und ermöglichen eine regionale Feinbetrachtung dort, wo Gemeinden und Bürgerinitiativen einen zu-

sätzlichen Erhebungsbedarf sehen. Alle mobilen Messpunkte werden zusätzlich auch rechnerisch modelliert. Darüber hinaus können neue Berechnungspunkte und mobile Lärmmessungen auf Wunsch der Gemeinden und Initiativen eingebracht werden. Diese fließen in den jährlich mit den Mitgliedern des Dialogforums abgestimmten Messplan ein. Gemeinsam mit den Berechnungen ergibt sich ein differenziertes Bild der Lärmsituation in der Flughafenregion.

Spitzenschallpegel im Überflug

Auch 2025 zeigen die vorliegenden Auswertungen keine Hinweise auf grundlegende Veränderungen bei den Spitzenschallpegeln im direkten Überflug. Die maßgeblichen Veränderungen der Belastung ergeben sich daher vor allem aus Anzahl, Verteilung und Führung der Flugbewegungen, weniger aus einer abrupten Änderung der Einzelschallereignisse.

Ergebnisse Lärmberechnungen korrelieren mit Flugverkehrsentwicklung

Insgesamt bestätigt sich damit für 2025, dass die Lärmbelastung in der Region stark von der konkreten Flugverkehrsverteilung abhängt. Die Messergebnisse korrespondieren in weiten Teilen mit den Veränderungen der Pistenbenutzung und der Verkehrsentwicklung 2025. Lärmmessberichte und Rechenpunkte mit Details findet man unter www.flugspuren.at.

Meßpunkt	Tages-LEQ 06:00 - 22:00															DIFFERENZ zu 2024
	2000	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	
	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	46,0	-1,7
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	53,4	-0,5
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	34,9	-0,4
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	52,9	-1,2
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	56,9	-0,8
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	57,2	0,0
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	62,7	0,4
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	28,6	0,7
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	56,1	0,8
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	57,2	-0,2
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	52,8	-0,3
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	44,1	-0,5
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	42,3	-1,8
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	43,4	0,9
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	46,3	0,1

Die Zahl der Anfragen und Beschwerden ging im Jahr 2025 deutlich zurück. Trotz weiterhin hoher Sensibilität gegenüber Fluglärm zeigt sich insgesamt eine Entlastung gegenüber dem Vorjahr.

Anfragen und Beschwerden 2025

Im Jahr 2025 wurden insgesamt 1.590 Anfragen bzw. Beschwerden registriert. Gegenüber dem Jahr 2024 mit 2.126 Meldungen entspricht dies einem Rückgang um 536 Fälle bzw. um rund 25%. Davon entfielen 1.289 Meldungen auf Wien, 299 Meldungen auf Niederösterreich und Burgenland. 2 Meldungen waren nicht zuordenbar bzw. wurden anonym abgegeben. Damit zeigt sich sowohl in Wien als auch in den angrenzenden Bundesländern ein Rückgang des Beschwerdeaufkommens.

Monatliche Verteilung der Beschwerden

Die monatliche Verteilung der Beschwerden zeigt auch im Jahr 2025 eine saisonale Dynamik, die mit den verkehrsreicheren Monaten im Jahresverlauf korreliert.

Die höchsten Werte wurden in Wien insbesondere in den Monaten: April, Juli, August und September registriert. In Niederösterreich und dem Burgenland lagen die Schwerpunkte vor allem in den Sommermonaten, insbesondere im Juni, Juli und August.

Im Vergleich zum Vorjahr fallen die monatlichen Ausschläge insgesamt geringer aus, was sich im reduzierten Gesamtaufkommen widerspiegelt.

Regionale Verteilung der Beschwerden

Innerhalb Wiens zeigt sich auch 2025 eine unterschiedliche Betroffenheit der einzelnen Bezirke. Die meisten Anfragen und Beschwerden wurden in absteigender Reihenfolge aus dem 14. Bezirk (Penzing), dem 23. Bezirk (Liesing), dem 13. Be-

zirk (Hietzing), dem 15. Bezirk (Rudolfsheim-Fünfhaus), dem 10. Bezirk (Favoriten) und dem 22. Bezirk (Donaustadt) gemeldet.

Diese Verteilung steht in engem Zusammenhang mit den jeweiligen Flugrouten sowie den vorherrschenden Betriebsrichtungen im Jahresverlauf. Gleichzeitig zeigt sich, dass aus mehreren Bezirken nur wenige oder keine Beschwerden eingegangen sind.

Einordnung der Entwicklung der Beschwerden

Die Entwicklung im Jahr 2025 verdeutlicht, dass das Beschwerdeaufkommen ein wichtiger Indikator für die Wahrnehmung von Fluglärm in der Bevölkerung ist.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass das Empfinden von Lärm nicht immer den gemessenen Schallwerten entspricht. Die menschliche Wahrnehmung wird auch durch Faktoren wie etwa Häufigkeit von Überflügen, Tageszeit und individuelle Sensibilität beeinflusst.

Die Ergebnisse des Jahres 2025 zeigen eine deutliche Reduktion des Beschwerdeaufkommens bei gleichzeitig stabilem Verkehrsaufkommen. Dies unterstreicht die Bedeutung einer differenzierten Betrachtung, bei der sowohl die objektiven Messdaten als auch die subjektive Wahrnehmung der betroffenen Bevölkerung berücksichtigt werden.

Eine kontinuierliche Analyse und transparente Kommunikation bleiben daher zentrale Voraussetzungen für den Dialog im Rahmen des Dialogforums.

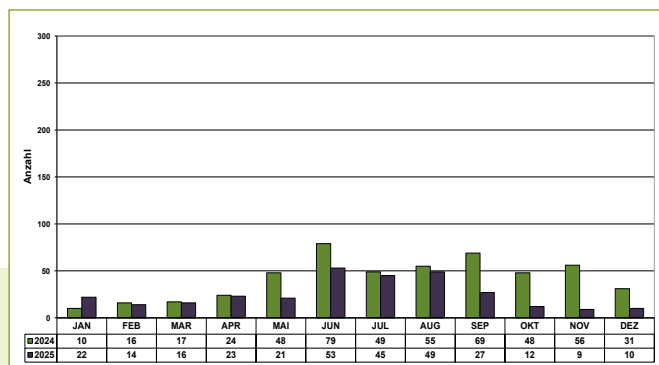


Abbildung 4: Anfragen und Beschwerden aus Niederösterreich und dem Burgenland nach Monaten – Vergleich 2024/2025

Quelle: FWAG (2026)

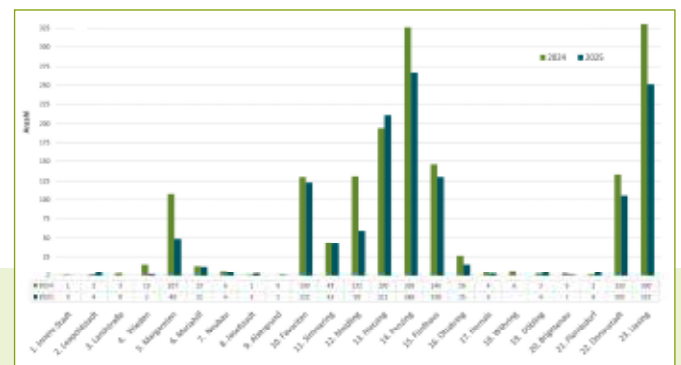


Abbildung 5: Häufigkeit der Anfragen aus Wien nach Bezirken – Vergleich 2024/2025

Quelle: FWAG (2026)

Arbeit und aktuelle Themen im Dialogforum

20 Jahre Dialogforum - das Jubiläumsjahr bringt weitere Erfolge

Neues 2 Pisten-Lärmschutzprogramm

Zu Beginn des Jahres 2025 startete das neue Lärmschutzprogramm mit Schallschutzmaßnahmen, die im Konsens im Dialogforum vereinbart und nun umgesetzt werden. Strenge Grenz- und Richtwerte mit 45 dB nachts und 54 dB Tags in den 6 verkehrsreichsten Monaten, außerdem gelten 30 dB am Ohr des Schlafenden für die Umsetzung der Maßnahmen. Für rund 30.000 Objekte gilt die Fördermöglichkeit für die von Fluglärm betroffenen AnrainerInnen in der Flughafenregion.

Abschluss 2-Pisten Umweltfonds – Ausgleich unvermeidbarer Belastungen

Ende des Jahres 2025 gelang ein weiterer Meilenstein, der seit Ende 2020 ruhende Umweltfonds wird nach Einigung im Dialogforum mit der Flughafen Wien AG wieder dotiert und bereits im März 2026 ausbezahlt. Der Umweltfonds dient dem Ausgleich unvermeidbarer Belastungen (Lärmbelastung und Widmungseinschränkungen etc.) der Anrainergemeinden der Flughafenregion, die trotz aller Anstrengungen zur Lärmvermeidung dennoch vorhanden sind.

Fluglenkungsverfahren CAP16/CAP29

Die Austro Control als Gründungsmitglied und beratende Flugverkehrslenkungsbehörde, erzielte bei der Umsetzung der gekurvten instrumentengestützten Anflugverfahren auf Piste 29 bereits erfolgreiche Ergebnisse bei den Flugbewegungen der Kernnacht. Auch für die Piste 16 konnte einvernehmlich ein gekurvter instrumentengestützter Anflug beschlossen werden. Diese Verteilungsmaßnahmen sollen für die betroffene Bevölkerung zur Entlastung in der Kernnacht führen, denn jedes Flugzeug weniger in der Nacht führt zu einem ruhigeren Schlaf.

Nachtkerndeckelung unterschritten

Handlungsfähigkeit konnte im Dialogforum bewiesen werden, da die Slot Koordination Austria nach der massiven Überschreitung im Jahr 2024 maßgeblich Slots in der Nachtkernzeit redu-

zierte, um für den Sommerflugplan 2025 die Einhaltung wieder erzielen zu können. Die Slotvergabe für die Airlines wurde nach dem Verursacherprinzip reduziert, sodass die Nachtkernzeit im Jahr 2025 bereits wieder eingehalten werden konnte. Im Dialogforum wurde diese unmittelbar wirkende Maßnahme der SCA von allen Mitgliedern sehr geschätzt und anerkannt.

Rechtlicher Rahmen der Arbeit im Dialogforum

In einem fachlichen Vortrag über den rechtlichen Rahmen bestätigten gesetzliche Grundlagen die Mediation. Die Ergebnisse der Mediation seien rechtswirksam, da sie als Entscheidungsgrundlage für Behörden dienen. Sie würden Beweise und Maßstäbe schaffen, die bei Verordnungen sogar berücksichtigt werden müssen. Die im Rahmen des Mediationsverfahrens erzielten Ergebnisse gelten als rechtsgültig und wirksam. Sie dienen Behörden als Planungs- und Entscheidungsgrundlage und tragen zur Effizienzsteigerung in Verwaltungsprozessen bei (Publikation von Univ.-Prof. Dr. Bergthaler (Umweltrechtsspezialist)).

Absage dritte Piste – was nun?

Nachdem Ende November 2025 von den Vorständen der FWAG die Entscheidung der Absage der dritten Piste stattgefunden hat, sind viele Fragen aufgekommen. Es ist festzustellen, dass besonders die Siedlungsgebiete, die mit der dritten Piste eine Entlastung zu erwarten gehabt hätten, in der neuen regionalen Diskussion Adaptierungen einfordern. Für die Mitglieder im Dialogforum und die gesamte Flughafenregion wurde nach vielen Jahren Unsicherheit Klarheit geschaffen, dass das 2-Pisten System möglicherweise langfristig bestehen wird. Bestätigt wurde weiters, dass alle Mediationsverträge Gültigkeit haben und die vereinbarten Maßnahmen für das 2-Pisten System weiterhin eingehalten werden. Der Flughafen hat zugesagt, trotz Absage der dritten Piste das Dialogforum weiterzuführen und die erforderlichen Ressourcen zur Verfügung zu stellen.

Die Arbeit im Dialogforum wurde von der Flughafen Wien AG als auch von internationalen Flughäfen als unverzichtbar bestätigt.

Mitglieder des Dialogforums

Stand Juni 2026

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,
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.

Den Materialienband zum Evaluierungsbericht für das Jahr 2025 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.



Sie erreichen uns unter:

Verein Dialogforum Flughafen Wien

A-1300 Wien Flughafen, Postfach 1

Tel: +43-1-7007-25250

E-Mail: office@dialogforum.at

Besuchen Sie auch unsere Webseite

www.dialogforum.at

