

Kein Gewöhnen ans Dröhnen

Seit Jahren kämpfen Bürgerinitiativen an gegenüberliegenden Fronten gegen den Fluglärm. Während die einen das Aus der dritten Piste feiern, fürchten andere nun noch mehr Belastung.

Eigentlich stünde ihr ein Ehrenzeichen zu, sagt Jutta Leth. Dafür, dass sie geholfen habe, Österreich vor einem „Millionengrab“ und „Irrweg“ zu bewahren: der dritten Piste. „Das wäre ein Megagau für uns gewesen“, ist die 66-Jährige überzeugt. Ihre Heimatgemeinde Zwölfaxing liegt direkt am Flughafen, ihr Haus mitten in der Ausflugsschneise. „Im Sommer fliegt uns hier im Minutentakt ein Flugzeug um die Ohren – auch in der Nacht“, sagt sie. Im Garten sei es für Unterhaltungen dann viel zu laut und im Haus könne sie in der Nacht kein Fenster kippen.

Nur rund 13 Kilometer Luftlinie von Leth entfernt, im Süden des Flughafens, wohnt Michael Schantl – ebenfalls in einem Haus mit Garten, über das die Flugzeuge zu manchen Zeiten alle 90 Sekunden rauschen, um in Schwechat zu landen. „Wir haben hier einen Schallpegel mit Spitzenwerten von über 80 Dezibel. Daran haben wir uns bis heute nicht gewöhnt“, sagt Schantl. Er findet jedoch: „Dass die dritte Piste nicht kommt, ist massivst negativ.“ Denn diese hätte eine fairere Aufteilung der Flieger und eine Entlastung für seine Heimatgemeinde Margarethen am Moos gebracht.

Leth und Schantl leiden, wie viele andere Menschen in Wien und Niederösterreich, unter dem steigenden Fluglärm, der bei zu hohen Werten krank macht. Seit Jahren kämpfen die beiden in Bürgerinitiativen allerdings an gegenüberliegenden Seiten der Front gegen den Lärm: die einen mit, die anderen gegen den Flughafen. Dieser will künftig auch ohne dritte Piste die Zahl der Passagiere von derzeit 32 Millionen auf über 50 Millionen pro Jahr erhöhen, was vielen Fluglärm-Betroffenen schon jetzt große Sorgen bereitet. Was lässt sich in Zukunft gegen den Lärm machen?

Immer mehr Flugverkehr

Ein Besuch im Büro der Rechtsanwältin Susanne Heger in Wien, die dem Flughafen schon lange ein Dorn im Auge ist. „Ich bin ein bisserl high heute“, sagt sie, während sie ins Zimmer mit dem großen Konferenztisch kommt. Gestern haben sie noch bis in die Nacht das Aus der dritten Piste gefeiert. „20 Jahre lang haben wir gekämpft. Und jetzt hat sich dieser Kampf gelohnt.“ Heger ist Obfrau des Vereins Aviation Reset, bei dem auch Leth Mitglied ist. Dieser versteht sich laut eigenen Angaben als „Gegengewicht zur mächtigen Luftfahrtlobby“. Mit ihrem Verein habe sie zuletzt erreicht, dass die vom Flughafen gewünschte Baufristverlängerung für die dritte Piste nicht einfach durchgegangen ist.

„In den vergangenen Jahren ist der Fluglärm immer mehr geworden“, sagt Heger. Sie habe die Auswirkungen selbst jahrelang gespürt, als sie noch im 14. Bezirk in Wien lebte, wo die Flugzeuge zum Teil im Drei- bis Fünfminutentakt über ihre Wohnung geflogen seien. Seit der Corona-Pandemie habe der Flugverkehr wieder extrem zugenommen. Die dritte Piste hätte die Kapazitäten noch einmal erhöht und man hätte weiteren Flugverkehr anlocken müssen, um sie zu bespielen – was noch mehr Belastung bedeutet hätte. „In

Wien können Flieger auch um zwei Uhr früh landen und die Leute aus dem Schlaf reißen, ohne dass das finanzielle Folgen hat.“

Kompensation für Betroffene

Dutzende Bürgerinitiativen gegen den Fluglärm gibt es in den Gemeinden rund um den Flughafen. Viele sind seit Jahren im „Dialogforum Flughafen Wien“ eingebunden, einem Verein, in dem Bürgerinitiativen gemeinsam mit dem Flughafen, den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern und Ländern seit 2005 über Maßnahmen zur Lärmreduktion diskutieren.

„Wir haben da in den vergangenen Jahren viele Fortschritte erzielt“, sagt Manfred Peter, Obmann der Bürgerinitiative ARGE. Diese ist Teil des Dialogforums und vereint 18 Bürgerinitiativen gegen Fluglärm in der Region. Auch Michael Schantl ist dort Mitglied. Zu den Fortschritten zähle etwa ein Kompensationsprogramm des Flughafens für Lärmbetroffene über 24 Millionen Euro. Dieses Geld soll Anrainerinnen und Anrainern in den nächsten acht Jahren für Schallschutzmaßnahmen wie schalldichte Fenster zur Verfügung gestellt werden. Zudem habe man laut Peter die Zahl der Nachtflüge, die aus Lärmsicht besonders belastend sind, reduziert.

Dass die dritte Piste nicht kommt, sei, was den Fluglärm betrifft, schade. „Da wäre die Entlastung insgesamt größer als die Belastung gewesen“, so Peter. Zwar hätte die dritte Piste auch neue Lärmbetroffene geschaffen, dafür aber die Pisten 16 und 34 entlastet. Bei Piste 16 sei bei Süd- oder Ostwind vor allem Groß-Enzersdorf von Landungen betroffen. „Derzeit landen dort circa 27 Prozent aller Flugzeuge im Jahr. Mit der dritten Piste wäre dieser Anteil auf 2,7 Prozent gesunken.“ Auch die Hauptlandepiste 34 wäre entlastet worden, von der derzeit Ortschaften wie Trautmannsdorf, Sarasdorf oder Margarethen am Moos betroffen sind.

Nun will der Flughafen im bestehenden Zwei-Pisten-System wachsen – und mehr Passagiere vor allem über größere und volle Flieger abfertigen. „Wie das gehen soll, ohne dass die Flugbewegungen steigen, weiß ich nicht“, sagt Peter. Zudem seien größere und schwerere Flugzeuge lauter. Er sieht im Dialogforum „harte Verhandlungen“ um eine Nachtflugpause und andere Lärmschutzmaßnahmen bevorstehen. „Es geht darum, Lösungen zu finden, die für alle tragbar sind und Kompromisse zu schließen.“ Im Vergleich zu Bürgerinitiativen wie Aviation Reset bringe man im Dialogforum jedoch Ergebnisse zusammen und brüste sich nicht nur mit Überschriften.

Vorbild Zürich

„Das sogenannte Dialogforum wird vom Flughafen finanziert und die vermeintliche Bürgerbeteiligung darin ist nicht mehr als eine Farce“, sagt Heger. Hinter verschlossenen Türen und völlig intransparent werde dort ausgemacht, wer wie viel Lärm abbekommt. „Das Ergebnis ist, dass Bürgerinnen und Bürger keinen seriösen Lärmschutz bekommen.“

Ihrer Meinung nach bräuchte es, um den Fluglärm zu reduzieren, eine rechtlich abgesicherte Bürgerbeteiligung und höhere Lärmentgelte: je lauter die Flieger sind und je mehr sie zu Zeiten starten oder landen, die für Anrainerinnen und Anrainer besonders belastend sind, desto mehr sollten sie zahlen – ganz nach dem Vorbild der Schweiz.

„In Zürich haben die Bürgerinnen und Bürger beim Thema Lärmschutz ein echtes

Mitspracherecht. Zudem gibt es ein Nachtflugverbot, höhere Lärmentgelte und ein sehr transparentes Informationssystem.“

In Wien seien diese Lärmentgelte hingegen „lächerlich gering“, so Heger. Neben transparenten Emissions- und Lärmentgelten bräuchte es in Schwechat auch ein Nachtflugverbot, das Starts und Landungen mit Ausnahme von Notfällen zwischen 23:30 und 6:00 Uhr untersagt.

Derzeit sieht die Mediationsvereinbarung zwischen dem Flughafen und den Bürgerinitiativen lediglich eine unverbindliche Nachtflugbeschränkung vor: zwischen 21:00 und 7:00 Uhr soll vor allem die Stadt Wien weitgehend vom Lärm durch Starts und Landungen verschont bleiben und die Zahl der Nachtflüge reduziert werden. Allerdings galt das bisher nur, solange die dritte Piste in Aussicht stand. Sollte diese nicht gebaut werden, „wird die Reduktion der Flugbewegungen in den Nachtzeiten eingefroren“, hieß es vom Flughafen Wien.

Fehlende Daten

Was den Fluglärm betrifft, sehen Experten aber auch noch andere Baustellen. „Es gibt rund um den Flughafen Wien keine transparente Datengrundlage zur Lärmbelastung“, sagt Harald Frey, Verkehrsexperte an der TU Wien. Zwar gebe es ein Netz an Fluglärmmessstellen. Diese liefern allerdings nur Mittelwerte über 24 Stunden, in denen die Häufigkeit und Intensität von Fluglärm nicht ausreichend ausgewiesen sei. Besonders der niederfrequente Lärm – das für Flieger typische Dröhnen – sei in den Lärmkurven nicht ausreichend abgebildet, so Frey.

Selbst in den Ruhegebieten Wiens, wie dem Wiener Wald oder dem Lainzer Tiergarten, sei der Flugverkehr als Lärmquelle ausgenommen. „Die Frage ist: Was ist die Belastungsgrenze? Das müssten wir politisch diskutieren“, sagt Frey.

Bei Anrainern wie Schantl scheint diese Grenze bereits überschritten. „Wir überlegen, wegzugehen von hier“, sagt er. Einfach sei das jedoch nicht: Die Familie seiner Frau wohne bereits seit Generation hier, ebenso hätten sie hier ihren Freundeskreis und ein „funktionierendes Ortsleben“.

Jutta Leth will nicht aus Zwölfaxing weg. Zu ihrem Haus gehört auch eine Landwirtschaft, die in vierter Generation weitergeführt wird. „Wir haben hier nicht einfach billig gekauft und gebaut, sondern haben ein Verantwortungsgefühl, das weiterzubetreiben.“

Bild: Der Flughafen Wien will die Passagierzahlen auch ohne dritter Piste von 32 auf

Bild: über 50 Millionen pro Jahr steigern.

Bild: Dadurch dürfte auch der Fluglärm zunehmen.

Bild: APA/MAX SLOVENCIK

Bild: Ein Nachtflugverbot wie in anderen Städten

Bild: gibt es am Flughafen Wien nicht.

Bild: Dafür aber bestimmte Begrenzungen.

Bild: IMAGO/Zoonar

Quelle	Der Standard
--------	--------------

Mutation	Bundesland Abend, Bundesland, Niederösterreich, Wien
Typ	Tageszeitungen
Land	AT
Autor:in	Jakob Pallinger
Sprache	Deutsch



DER STANDARD

Der Standard / Bundesland Abend, Bundesland, Niederösterreich, Wien

Kein Gewöhnen ans Dröhnen

Seite 26 / 05.12.2025

Reichweite: 544.000, Auflage: 47.887

Kein Gewöhnen ans Dröhnen

Seit Jahren kämpfen Bürgerinitiativen an gegenüberliegenden Fronten gegen den Fluglärm. Während die einen das Aus der dritten Piste feiern, fürchten andere nun noch mehr Belastung.

Jakob Pallinger



Der Flughafen Wien will die Passagierzahlen auch ohne dritte Piste von 32 auf über 50 Millionen pro Jahr steigern. Dadurch dürfte auch der Fluglärm zunehmen.



Ein Nachtflugverbot wie in anderen Städten gibt es am Flughafen Wien nicht. Dafür aber bestimmte Begrenzungen.

Eigentlich stünde ihr ein Ehrenzeichen zu, sagt Jutta Leth. Dafür, dass sie geholfen habe, Österreich vor einem „Millionengrab“ und „Irrweg“ zu bewahren: der dritten Piste. „Das wäre ein Me-gagau für uns gewesen“, ist die 66-Jährige überzeugt. Ihre Heimatgemeinde Zwölfaxing liegt direkt am Flughafen, ihr Haus mitten in der Ausflugschneise. „Im Sommer fliegt uns hier im Minutentakt ein Flugzeug um die Ohren – auch in der Nacht“, sagt sie. Im Garten sei es für Unterhaltungen dann viel zu laut und im Haus könne sie in der Nacht kein Fenster kippen.

Nur rund 13 Kilometer Luftlinie von Leth entfernt, im Süden des Flughafens, wohnt Michael Schantl – ebenfalls in einem Haus mit Garten, über das die Flugzeuge zu manchen Zeiten alle 90 Sekunden rauschen, um in Schwechat zu landen. „Wir haben hier einen Schallpegel mit Spitzenwerten von über 80 Dezibel. Daran haben wir uns bis heute nicht gewöhnt“, sagt Schantl. Er findet jedoch: „Dass die dritte Piste nicht kommt, ist massiv negativ.“ Denn diese hätte eine faire Aufteilung der Flieger und eine Entlastung für seine Heimatgemeinde Margarethen am Moos gebracht.

Leth und Schantl leiden, wie viele andere Menschen in Wien und Niederösterreich, unter dem steigenden Fluglärm, der bei zu hohen Werten krank macht. Seit Jahren kämpfen die beiden in Bürgerinitiativen allerdings an gegenüberliegenden Seiten der Front gegen den Lärm: die einen mit, die anderen gegen den Lärm. Dieser will künftig auch ohne dritte Piste die Zahl der Passagiere von derzeit 32 Millionen auf über 50 Millionen pro Jahr erhöhen, was vielen Fluglärm-Betroffenen schon jetzt große Sorgen bereitet. Was lässt sich in Zukunft gegen den Lärm machen?

Immer mehr Flugverkehr

Ein Besuch im Büro der Rechtsanwältin Susanne Heger in Wien, die dem Flughafen schon lange ein Dorn im Auge ist. „Ich bin ein bisschen high heute“, sagt sie, während sie ins Zimmer mit dem großen Konferenztisch kommt. Gestern haben sie noch bis in die Nacht das Aus der dritten Piste gefeiert. „20 Jahre lang haben wir gekämpft. Und jetzt hat

sich dieser Kampf gelohnt.“ Heger ist Obfrau des Vereins Aviation Reset, bei dem auch Leth Mitglied ist. Dieser versteht sich laut eigenen Angaben als „Gegengewicht“ zur mächtigen Luftfahrtlobby“. Mit ihrem Verein habe sie zuletzt erreicht, dass die vom Flughafen gewünschte Baufristverlängerung für die dritte Piste nicht einfach durchgegangen ist.

„In den vergangenen Jahren ist der Fluglärm immer mehr geworden“, sagt Heger. Sie habe die Auswirkungen selbst jahrelang gespürt, als sie noch im 14. Bezirk in Wien lebte, wo die Flugzeuge zum Teil im Drei- bis Fünfminutentakt über ihre Wohnung geflogen seien. Seit der Corona-Pandemie habe der Flugverkehr wieder extrem zugenommen. Die dritte Piste hätte die Kapazitäten noch einmal erhöht und man hätte weiteren Flugverkehr anlocken müssen, um sie zu bespielen – was noch mehr Belastung bedeutet hätte. „In Wien können Flieger auch um zwei Uhr früh landen und die Leute aus dem Schlaf reißen, ohne dass das finanzielle Folgen hat.“

Kompensation für Betroffene

Dutzende Bürgerinitiativen gegen den Fluglärm gibt es in den Gemeinden rund um den Flughafen. Viele sind seit Jahren im „Dialogforum Flughafen Wien“ eingebunden, einen Verein, in dem Bürgerinitiativen gemeinsam mit dem Flughafen, den Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern und Ländern seit 2005 über Maßnahmen zur Lärmreduktion diskutieren.

„Wir haben da in den vergangenen Jahren viele Fortschritte erzielt“, sagt Manfred Peter, Obmann der Bürgerinitiative ARGE. Diese ist Teil des Dialogforums und vereint 18 Bürgerinitiativen gegen Fluglärm in der Region. Auch Michael Schantl ist dort Mitglied. Zu den Fortschritten zähle etwa ein Kompensationsprogramm des Flughafens für Lärmbetroffene über 24 Millionen Euro. Dieses Geld soll Anrainerinnen und Anrainern in den nächsten acht Jahren für Schallschutzmaßnahmen wie schalldichte Fenster zur Verfügung gestellt werden. Zudem habe man laut Peter die Zahl der Nachtflüge, die aus Lärmrecht besonders belastend sind, reduziert.

Dass die dritte Piste nicht kommt, sei, was den Fluglärm betrifft, schade. „Da wäre die Entlastung insgesamt größer als die Belastung

gewesen“, so Peter. Zwar hätte die dritte Piste auch neue Lärmbetroffene geschaffen, dafür aber die Pisten 16 und 34 entlastet. Bei Piste 16 sei bei Süd- oder Ostwind vor allem Groß-Enzersdorf von Landungen betroffen. „Derzeit landen dort circa 27 Prozent aller Flugzeuge im Jahr. Mit der dritten Piste wäre dieser Anteil auf 2,7 Prozent gesunken.“ Auch die Hauptlandeplätze 34 wäre entlastet worden, von der derzeit Ortschaften wie Trautmannsdorf, Sarasdorf oder Margarethen am Moos betroffen sind.

Nun will der Flughafen im bestehenden Zwei-Pisten-System wachsen – und mehr Passagiere vor allem über größere und volle Flieger abfertigen. „Wie das gehen soll, ohne dass die Flugbewegungen steigen, weiß ich nicht“, sagt Peter. Zudem seien größere und schwere Flugzeuge lauter. Er sieht im Dialogforum „harte Verhandlungen“ um eine Nachtflugs-pause und andere Lärmschutzmaßnahmen bevorstehen. „Es geht darum, Lösungen zu finden, die für alle tragbar sind und Kompromisse zu schließen.“ Im Vergleich zu Bürgerinitiativen wie Aviation Reset bringe man im Dialogforum jedoch Ergebnisse zusammen und brüste sich nicht nur mit Überschriften.

Vorbild Zürich

„Das sogenannte Dialogforum wird vom Flughafen finanziert und die vermeintliche Bürgerbeteiligung darin ist nicht mehr als eine Farce“, sagt Heger. Hinter verschlossenen Türen und völlig intransparent werde dort ausgemacht, wer wie viel Lärm abbekommt. „Das Ergebnis ist, dass Bürgerinnen und Bürger keinen seriösen Lärmschutz bekommen.“

Ihrer Meinung nach bräute es, um den Fluglärm zu reduzieren, eine rechtlich abgesicherte Bürgerbeteiligung und höhere Lärm-entgelte; je lauter die Flieger sind und je mehr sie zu Zeiten starten oder landen, die für Anrainerinnen und Anrainern besonders belastend sind, desto mehr sollten sie zahlen – ganz nach dem Vorbild der Schweiz. „In Zürich haben die Bürgerinnen und Bürger beim Thema Lärmschutz ein echtes Mitspracherecht. Zudem gibt es ein Nachtflugverbot, höhere Lärm-entgelte und ein sehr transparentes Informations-system.“

In Wien seien diese Lärm-entgelte hingegen „lächerlich gering“, so Heger. Neben transpa-

renten Emissions- und Lärm-entgelten bräute es in Schwechat auch ein Nachtflug-verbot, das Starts und Landungen mit Ausnahme von Notfällen zwischen 23:30 und 6:00 Uhr untersagt.

Derzeit sieht die Mediationsvereinbarung zwischen dem Flughafen und den Bürgerinitiativen lediglich eine unverbundene Nacht-flugbeschränkung vor: zwischen 21:00 und 7:00 Uhr soll vor allem die Stadt Wien weitgehend vom Lärm durch Starts und Landungen verschont bleiben und die Zahl der Nacht-flüge reduziert werden. Allerdings galt das bisher nur, solange die dritte Piste in Aussicht stand. Sollte diese nicht gebaut werden, „wird die Reduktion der Flugbewegungen in den Nachtzeiten eingefroren“, hieß es vom Flughafen Wien.

Fehlende Daten

Was den Fluglärm betrifft, sehen Experten aber auch noch andere Baustellen. „Es gibt rund um den Flughafen Wien keine transparente Datengrundlage zur Lärmbelastung“, sagt Harald Frey, Verkehrsexperte an der TU Wien. Zwar gebe es ein Netz an Fluglärm-messstellen. Diese liefern allerdings nur Mittelwerte über 24 Stunden, in denen die Häufigkeit und Intensität von Fluglärm nicht ausreichend ausgewiesen sei. Besonders der niederfrequente Lärm – das für Flieger typische Dröhnen – sei in den Lärmkurven nicht ausreichend abgebildet, so Frey.

Selbst in den Ruhegebieten Wiens, wie dem Wiener Wald oder dem Lainzer Tiergarten, sei der Flugverkehr als Lärmquelle ausgenommen. „Die Frage ist: Was ist die Belastungsgrenze? Das müssten wir politisch diskutieren“, sagt Frey.

Bei Anrainern wie Schantl scheint diese Grenze bereits überschritten. „Wir überlegen, wegzugehen von hier“, sagt er. Einfach sei das jedoch nicht: Die Familie seiner Frau wohne bereits seit Generation hier, ebenso hätten sie hier ihren Freundeskreis und ein „funktionie-rendes Ortsleben“.

Jutta Leth will nicht aus Zwölfaxing weg. Zu ihrem Haus gehört auch eine Landwirtschaft, die in vierter Generation weitergeführt wird. „Wir haben hier nicht einfach billig gekauft und gebaut, sondern haben ein Verant-wortungsgefühl, das weiterzubetreiben.“