

An den
Verein Dialogforum Flughafen Wien

Offener Brief per E-Mail

Wien, am 10. Juni 2025

Jubiläumsveranstaltung 20 Jahre Dialogforum

Sehr geehrtes Dialogforum des Flughafen Wien,
Sehr geehrte Frau Geschäftsführerin MMag. Ghasemipour-Yazdi,

Das Dialogforum des Flughafen Wien hält eine „Jubiläumsveranstaltung 20 Jahre Dialogforum“ ab und behauptet in seiner Einladung *„das einzige Gremium europaweit [zu sein], in dem erfolgreich alle Interessen zum Thema Flugverkehr an einem Tisch diskutiert und gemeinsam tragfähige Lösungen für alle Betroffenen gefunden werden“*. Das wollen Sie feiern.

Was Sie wirklich feiern, ist der Erfolg des Dialogforums als Scheininstitution zum Vortäuschen von Anrainerschutzmaßnahmen für Marketingzwecke.

Das Dialogforum feiert, dass der Flughafen Wien seit 20 Jahre ohne Anrainerschutz durchkommt, der Öffentlichkeit aber erfolgreich die Geschichte vom „Dialog“ verkaufen konnte. Und es feiert 20 Jahre erfolgreiches Abschütteln der Verantwortung für die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen. Denn in Wahrheit genügt im Dialogforum nur ein einziges Nein von Austrian Airlines und jegliche Anträge mit dem Ziel des Anrainerschutzes sind sofort tot. So sehen es die Statuten des Dialogforums seit 20 Jahren vor und so passiert es auch. Das hat nichts mit einem „Dialog“ oder gar mit „tragfähigen Lösungen für alle Betroffenen“ zu tun, die Sie unehrlicher Weise behaupten im Dialogforum zu erzielen.

Das Dialogforum schadet den Menschen, indem es verbindliche Lärmschutzmaßnahmen aktiv verhindert und so einen 24 Stunden non-stop Flugbetrieb mit beliebig lauten Fluggeräten ermöglicht. Im System des Dialogforums darf der Flughafen Wien ungehindert wachsen, er darf ungehindert den Emissionsausstoß und seine Gewinne auf Kosten der Menschen in den An- und Abflugschneisen maximieren. Wo es ganz dramatisch wird, kauft er sich mit lächerlichen Beträgen für einen beschönigend als „Lärmschutzprogramm“ bezeichneten Zuschuss zum Einbau von Lärmschutzfenstern frei¹.

¹ Der Flughafen Wien rühmt sich für passiven Lärmschutz, das heißt für das Einbunkern der Menschen, 24 Millionen Euro für acht (8) Jahre bereit gestellt zu haben. Das ist nichts, wenn man bedenkt, dass der Flughafen Wien alleine 2024 ein EBIT von 306,1 Mio Euro erzielt hat und laut transparenzportal.gv.at aus Steuergeldern in der Pandemie Kurzarbeitszuschüsse in der Höhe von 107 Mio Euro und 23,4 Mio Euro Covidhilfe erhalten hat, davon 22,7 Mio im Jahr 2024 (!). Die Covid-Unterstützung seines Hauptkunden AUA fiel mit 150 Mio Euro auch großzügig aus.

Das System des Dialogforums lässt die Menschen als rechtlose Bittsteller in einer vom Flughafen Wien schwer beschädigten Umwelt zurück.

Anbei finden Sie ein **Faktenblatt** zum Dialogforum und der Anrainerschutzsituation am Flughafen Wien sowie Informationen über europäische Airports, die dem Flughafen Wien weit voraus sind.

Wir fordern:

- 1) **Austrian Airlines hat beim Anrainerschutz nicht mitzureden**, denn so wird es niemals ernst zu nehmende Lärmentgelte und Nachtschutzregeln geben.
- 2) Die **Aktionäre des Flughafen Wien, Wien (SPÖ-dominiert) und Niederösterreich (ÖVP-dominiert)**, die den Flughafen mit acht von zehn Aufsichtsräten beherrschen und je einen der beiden Vorstandsdirektoren stellen, haben für eine **verantwortungsvolle Geschäftspolitik** zu sorgen.
- 3) Das **Verkehrsministerium** und die ihm untergeordnete **Austro Control** haben ihren **gesetzlichen Auftrag** wahrzunehmen und für **Anrainerschutz** zu sorgen.
- 4) Die **Lenkung des Fluggeschehens** hat **transparent** zu erfolgen. Schluss mit dem intransparenten „Ausmauscherln“ der Belastungsverteilung im Dialogforum.
- 5) Das **Lärm- und Schadstoffmanagement** hat **wissenschaftsbasiert** zu sein. Die Verantwortlichen haben dazu ganz dringend ihren Wissensstand aufzupolieren; sie sind 20 Jahre im Rückstand.
- 6) **Lärmentgelte** müssen **deutlichen Lenkungscharakter** haben, so dass die Airlines an ihrer Marge spüren, dass sie laute Fluggeräte verwenden. Die Menschen haben ein Recht auf Lebensqualität.
- 7) Es braucht ein **verbindliches Nachtflugverbot**, z.B. nach dem Vorbild des Flughafen Zürich.
- 8) Statt dem Dialogforum ist eine **unabhängige Ombudsstelle für alle Betroffenen** einzurichten, die vergleichbar einem Volksanwalt die Interessen der Bevölkerung wahrnimmt und mit Fachwissen auf Augenhöhe der Luftfahrtlobby entgegentritt.

Für ein Gespräch stehen wir den Verantwortlichen gerne zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Susanne Heger, Dr. Bertram Samonig, Mag. Adolf Hrnčir
(Vorstand Aviation Reset)

FAKTENBLATT DIALOGFORUM FLUGHAFEN WIEN

I. Das Konzept „Dialogforum“ ist völlig ungeeignet für den Anrainerschutz

- Das Dialogforum basiert auf den Ergebnissen der „Mediation“, die keine rechtsverbindlichen Auflagen für den Anrainerschutz vorsehen. Das ist die Ausgangsposition für die Tätigkeit des Dialogforums.
- Die statutenmäßige Entscheidungsfindung sorgt dafür, dass Anrainerschutzanträge chancenlos sind. Ein Veto der Austrian Airlines oder des Flughafens genügt und jeglicher Antrag auf Anrainerschutz ist tot. So bleibt der Anrainerschutz immer auf dem Niveau der Ergebnisse der Mediation.

II. Keine repräsentative Beteiligung der Zivilgesellschaft

- Wer am „Dialog“ teilnehmen will, muss das ungehinderte Wachstum des Flughafens einschließlich dritter Piste akzeptieren. Anders Denkende werden als „Gegner des konstruktiven Dialogs“ ausgeschlossen. Damit fällt der Großteil der engagierten Zivilgesellschaft weg, insbesondere die zahlreichen Bürgerinitiativen, die aus der „Mediation“ ausgestiegen sind, und sich dann als gemäß § 19(4) UVP-G konstituierte Bürgerinitiativen am Verfahren gegen die 3. Piste beteiligt haben.
- Anliegen der im Dialogforum vertretenen Bürgerinitiativen werden in die Dauerschleife „Dialog“ geschickt, sodass sich die meisten frustriert zurückgezogen haben. Damit ist der verbliebene kleinere Teil der Zivilgesellschaft ebenso verloren gegangen.

III. Der Flughafen Wien ist mit seinem „Dialog“ ein Schlusslicht im Anrainerschutz

- Keine verbindlichen Nachtschutzregeln – das Schutzniveau ist auf Stufe 0.
Die Deckelung mit 4700 Starts und Landungen pro Jahr zwischen 23:30 und 05:30 mit beliebig lauten Flugzeugen zu beliebiger Zeit in beliebiger Ballung ist inhaltlich viel zu wenig und formal wertlos, da sie auf Freiwilligkeit basiert. Sie wird auch nicht eingehalten (im Jahr 2024 fast 20% Überschreitung). Massive Konzentration in den Randzeiten zwischen 23:00 und 23:30 und ab 5:30.
- Die Lärmentgelte sind intransparent. Aufwändige Recherchen nach UIG zeigen, dass sie lächerlich gering sind. Keine Differenzierung zwischen Tag und Nacht.
- Keine Emissionsgebühren.
- Das Hin- und Herschieben der zügellos wachsenden Belastung „im Dialog“ ist ein Nullsummenspiel. Jede Entlastung der einen bedeutet eine Belastung der anderen.
- Auf eine Finanzierung von Lärmschutzfenstern gibt es keinen Rechtsanspruch, dennoch rechtfertigt das Dialogforum damit die Totalvernichtung von Lebensraum im Freien.

IV. Andere europäische Airports setzen seriöse Maßnahmen – ohne „Dialog“

Flughafen Zürich¹²

- Von 23:00 bis 06:00: behördliche Nachtflugsperr³
- Von 23:00 bis 23:30: behördlich festgelegte Zeit für Verspätungsabbau⁴
- Lärmgebühren: transparent, in der Tagesrand- und Nachtzeit ab 21:00 stark ansteigend (während Nachtflugsperr mit „taktischem Ziel“); Lärmgebühren sollen spätestens Anfang 2027 empfindlich erhöht werden⁵, während Tagesrand- und Nachtzeiten, um Verspätungen entgegenzuwirken, tagsüber mit dem Ziel die Flugzeugflottenerneuerung durch die Fluggesellschaften zu forcieren.⁶ Lärmklasseneinteilung wird ebenfalls neu überarbeitet. Eine Lärmgebühr fällt immer an, mit Ausnahme der leisesten Kategorie zwischen 7:00 und 21:00.
- Eine Emissionsgebühr wird immer verrechnet.

Flughafen München⁷

- Von 00:00 bis 05:00: behördliches Nachtflugverbot, nur Nachtluftpost- und Vermessungsflüge der Flugsicherung sowie Not- und Hilfeleistungsflüge zulässig.
- Verbindliche Nachtrandstundenregelung von 22:00 bis 00:00 und 05:00 bis 06:00: Nur Flugzeuge aus der „Bonusliste“ des BMVI + Vorliegen einer der folgenden Voraussetzungen:
 - Planmäßige Flugbewegungen im Linien- und Charterverkehr (maximal 28 pro Nacht),
 - Flüge von Fluggesellschaften, die einen Wartungsschwerpunkt („homebase-carrier“) in München unterhalten,
 - Flugzeuge, die an den Lärmmessstellen in der Umgebung des Flughafen München im Mittel keinen höheren Einzelschallpegel als 75 dB(A) erzeugen,
 - Ausbildungs- und Übungsflüge.
- Lärmrentgelt: transparent, fällt bei allen Starts und Landungen an. Nachts ab 22:00 werden hohe prozentuelle Zuschläge erhoben.
- Ein schadstofforientiertes Grundrentgelt wird immer verrechnet.

¹ Unterliegt den relevanten EU-Vorschriften gemäß Abkommen vom 21. Juni 1999 zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der EU über den Luftverkehr (Luftverkehrsabkommen CH-EU)

² https://media.flughafen-zuerich.ch/-/jssmedia/airport/portal/dokumente/business/airlines-and-handling/flight-operations/schedule-of-charges/20241231_gebhrenreglement_de.pdf?vs=1&rev=f84f2a0bedc94c83a56605a61a74e9f2&sc_lang=de&sc_site=dxp-portal&gl=1*2671t6*_gcl_au*MTMzNjQ1MDUyMy4xNzQ4ODcyMzUw*_ga*ODY4OTU1NzIxLjE3MjQ2ODUyMjE.*_ga_DSZCF55S8K*cZ3NDkyMjk0MzMkbzE3JGcwJHQxNzQ5MjI5NDMzJGo2MCRsMCRoMA

³ <https://www.bafu.admin.ch/bafu/de/home/themen/laerm/fachinformationen/massnahmen-gegen-laerm/massnahmen-gegen-fluglaerm.html>

⁴ https://www.flughafen-zuerich.ch/de/unternehmen/magazin/2025/politik_betriebszeiten

⁵ <https://www.news.admin.ch/de/nsb?id=104696>

⁶ <https://newsroom.flughafen-zuerich.ch/laermgebuehren-flughafen-zuerich-gesuch-um-erhoehung-der-laermzuschlaege-eingereicht/>

⁷ https://www.munich-airport.de/_b/0000000000000029425085bb6759849e/Munich-Airport-Tariff-Regulations-2025.pdf

Flughafen Frankfurt⁸

- Von 23:00 bis 05:00: behördliches Nachtflugverbot, keine planmäßigen Starts und Landungen.
- Verbindliche Nachtrandstundenregelung von 22:00 bis 23:00 und 05:00 bis 06:00: pro Nacht im Kalenderjahresdurchschnitt nicht mehr als 133 Flugbewegungen⁹
- Ein transparentes Lärmengelt fällt bei allen Starts und Landungen an. Nachts ab 22:00 wird eine zusätzliche Lärmkomponente als Festbetrag aufgeschlagen.
- Ein emissionsbezogenes Entgelt wird immer verrechnet.

Flughafen Hamburg¹⁰

- Von 00:00 bis 06:00: behördliches Nachtflugverbot, keine planmäßigen Starts und Landungen.
- Verbindliche Nachtrandstundenregelung 23:00 bis 00:00: nur verspätete Flugzeuge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr.
Die „BIG Fluglärm Hamburg“ ist im Mai 2025 aus der „Allianz für den Fluglärmschutz“ (Dialogforum) ausgetreten, weil es sich um ein aus ihrer Sicht „wirkungsloses Beteiligungsformat“ handelt.¹¹ Sie kritisierte zuletzt insbesondere, dass seit Jahren die Nachtflugverspätungen zunehmen.¹²
- Ein transparenter Lärmzuschlag fällt bei allen Starts und Landungen an. Nachts ab 22:00 werden hohe prozentuelle Zuschläge verrechnet.
- Ein emissionsbezogenes Entgelt wird immer verrechnet.

Flughafen Berlin-Brandenburg¹³

- Von 00:00 bis 05:00: behördliches Nachtflugverbot, keine planmäßigen Starts und Landungen.
- Verbindliche Nachtrandstundenregelung 23:30 bis 00:00 und 05:00 bis 05:30: nur verspätete bzw. verfrühte Flugzeuge im Linien- und regelmäßigen Pauschalreiseverkehr.
- Ein transparentes lärmbezogenes Entgelt fällt bei allen Starts und Landungen an. Nachts ab 22:00 wird dieses um hohe prozentuelle Aufschläge erhöht.
- Ein emissionsbezogenes Entgelt wird immer verrechnet.

⁸ <https://www.fraport.com/de/geschaeftsfelder/betrieb/flughafenentgelte.html>

⁹ <https://www.fraport.com/de/nachhaltigkeit/nachbarschaftsdialog/laerm-und-luft/flugbetrieb/bahnensystem-und-betriebszeiten.html>

¹⁰ <https://www.hamburg-airport.de/resource/blob/85806/c36638f555be3503935cce9c11543a7d/flughafenentgelte-april-2025-data.pdf>

¹¹ <https://www.big-fluglaerm.de/die-allianz-schweigt-hamburg-big/>

¹² <https://www.big-fluglaerm.de/nachtflugverspaetungen-eskalieren-big-fluglaerm-fordert-konsequenzen/>

¹³ <https://corporate.berlin-airport.de/content/dam/corporate/no-language/geschaeftspartner/entgelte/entgeltordnung-ber.pdf>