

Bundesminister
KommR Peter Hanke
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und
Infrastruktur (BMIMI)
Radetzkystraße 2
1030 Wien



BürgerInnen für Transparenz,
Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit
in der Luftfahrt

Bundesminister
Mag. Norbert Totschnig, MSc
Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Klima- und
Umweltschutz, Regionen und Wasserwirtschaft
Stubenring 1
1010 Wien

Bundesministerin
Korinna Schumann
Bundesministerium für Arbeit, Soziales, Gesundheit, Pflege und Konsumentenschutz
Stubenring 1
1010 Wien

Ausschuss für Verkehr und Mobilität
Parlament Österreich
Dr.-Karl-Renner-Ring 3
1017 Wien

Wien, am 4. November 2025

Lärmentgelte auf Flughäfen am Fallbeispiel Flughafen Zürich Gutachten des Center for Aviation and Space Competence (Universität St. Gallen)

Sehr geehrter Herr Bundesminister Hanke,
Sehr geehrter Herr Bundesminister Totschnig,
Sehr geehrte Frau Bundesministerin Schumann,
Sehr geehrte Damen und Herren des Verkehrsausschusses,

Beiliegend übermitteln wir Ihnen als Verantwortliche für Verkehr, Umwelt und Gesundheit ein Gutachten des Center for Aviation and Space Competence der Universität St. Gallen, Autor Dr. Andreas Wittmer, zum Thema Lärmgebühren auf Flughäfen. Es beschreibt wissenschaftlich fundiert den theoretischen Hintergrund für die Ermittlung von lenkungswirksamen Lärmgebühren und geht dann konkret auf das Lärmgebührenmodell am Flughafen Zürich ein.

Wie der am 31. März dieses Jahres ergangenen Verfügung des Schweizer Bundesamtes für Zivilluftfahrt („BAZL“) zu Lärmgebühren entnommen werden kann¹, basiert das Lärmentgeltmodell am Flughafen Zürich auf einem Gutachten eben dieses Instituts und dieses Gutachters.

¹ <https://www.bazl.admin.ch/bazl/de/home/infrastruktur/flugplaetze/fluegplaetze-a-z/flughafen-zuerich/verfuegungen-2025---flughafen-zuerich.html>

Wir laden Sie ein, das Gutachten und das darin beschriebene Lärmmentgeltmodell am Flughafen Zürich zu studieren und es zum Anlass zu nehmen, auch am Flughafen Wien ein seriöses Lärmmentgeltmodell zu entwickeln. Denn am Flughafen Wien wird statt ernsthaftem Anrainerschutz hinter verschlossenen Türen ein „Dialogforum“ betrieben, das einen Ausgleich mit den betroffenen Bürgern vortäuscht und so die massive Unzulänglichkeit des Lärmmanagements zudeckt. Wie uns bekannt wurde hat die AUA sich „im Dialog“ in eben jenem „Dialogforum“ gegen eine Erhöhung der Lärmmentgelte gestemmt, sodass diese auf lächerlich geringem Niveau verblieben sind. Die zu den Lärmmentgelten 2025 vorgenommene Prüfung der Lenkungswirkung durch das Verkehrsministerium aufgrund eines rudimentären Rechenschaftsberichts des Flughafen Wien vom September 2024 ist nur noch als Peinlichkeit zu bezeichnen². Der Bericht gem. §2 Abs. 2 FEG³, der am 6. November im Verkehrsausschuss behandelt werden wird, ist diesbezüglich inhaltsleer und lässt somit auf keine Verbesserung hoffen.

Dass es besser gehen kann und ein tragfähiger Ausgleich der Interessen erzielt werden kann, führt der Flughafen Zürich unter der Leitung des BAZL vor Augen. Die Grundparameter des Flughafen Zürich sind jenen des Flughafen Wien nicht unähnlich. Beide unterliegen der EU-Flughafenentgelttrichtlinie⁴ und sind in vergleichbarer Größenordnung⁵. Die Lärmbelastung sollte somit ähnlich sein, wobei wir allerdings davon ausgehen, dass die Situation am Flughafen Wien schon aufgrund des hohen Anteils der Ryanair deutlich schlechter ist. Die Ryanair betreibt die alten, lauten Laudamaschinen, die nicht einmal Wirbelgeneratoren haben. Außerdem werden am Flughafen Zürich schon seit vielen Jahren Lärmmentgelte verrechnet, die jedenfalls in den Randzeiten (21:00-23:30 und 6:00-7:00) schon vor der jüngsten Neuerung eine gewisse Lenkungswirkung haben. Eine Parallele zwischen den beiden Flughäfen besteht auch darin, dass der Home Carrier Swiss eine Schwester der AUA ist und so wie diese zum Lufthansakonzern gehört.

Das Lärmmanagement auf den beiden Flughäfen unterscheidet sich jedoch grundlegend, wie die nachfolgende Gegenüberstellung zeigt. (Beim Flughafen Zürich wird bereits das neue Lärmmentgeltmodell, das spätestens ab 2027 gelten muss, dargestellt, es weicht jedoch nicht grundlegend vom bisherigen ab. Die Abweichungen können dem vorgelegten Gutachten entnommen werden.)

² Das Ministerium ließ bspw unkommentiert, dass in der „Darstellung beobachtbarer Veränderungen im LFZ- Portfolio“ die am Flughafen Wien stationierten Ryanair und Wizz nicht einmal vorkommen, dafür aber z.B. die Azerbaijan Airlines. Dabei sind gerade die alten Laudamaschinen der Ryan ein Problem. Oder: Das Ministerium beanstandete nicht die unsinnige Behauptung, dass sich trotz eines rund 50%-igen Passagierwachstums (!!) seit 2010 gegenüber 2023 die Lärmbelastung nur geringfügig verändert habe und der Grund leisere Flugzeuge und ein höherer Sitzladefaktor sei. Tatsächlich sieht es so aus: Im Jahr 2010 wurden 246.146 Flugbewegungen verzeichnet; im Jahr 2023 221.095 Flugbewegungen, also rund 25.000 Flugbewegungen weniger als im Jahr 2010. Es müsste also deutlich leiser geworden sein – ist es aber nicht.

³ III-196 Blg NR XXVIII. GP.

⁴ Luftverkehrsabkommen CH-EU vom 21. Juni 1999.

⁵ Flughafen Zürich: 261.103 Flugbewegungen, 31.204.287 Passagiere (Geschäftsbericht 2024), Kapazität: 710 - 750 Starts und Landungen täglich (Tagesanzeiger 12.07.2025).
Flughafen Wien: 234.138 Flugbewegungen, 31.719.836 Passagiere (Geschäftsbericht 2024, wobei unklar ist, ob Privatjets mitgerechnet werden), Stundenkapazität 72 Flugbewegungen (z.B. Geschäftsbericht 2008).

Flughafen Zürich	Flughafen Wien
Nachtflugpause	
Rechtsverbindliche Regelung: regulärer Flugverkehr zwischen 06:00 und 23:30 Uhr; Starts dürfen bis 22:45 Uhr und Landungen bis 22:55 Uhr geplant werden. Zwischen 23:00 und 23:30 Uhr bewilligungsfreier Verspätungsabbau.	Unverbindliche Deckelung mit 4.700 Starts und Landungen pro Jahr zwischen 23:30 und 05:30 zu beliebiger Zeit in beliebiger Ballung; wird regelmäßig sanktionsfrei überschritten.
Lärmentgelte	
Gebührenmodell nicht aufkommensneutral, Lenkungswirkung zum Optimum, also auf den leisesten Flieger gerichtet.	Gebührenmodell aufkommensneutral, Lenkungswirkung zur Mitte, also auf durchschnittlich laute Flieger gerichtet.
Festlegung der Entgelte in transparentem Verfahren unter breiter Öffentlichkeitsbeteiligung	Intransparente Festlegung der Entgelte, Ausschluss der betroffenen Öffentlichkeit (die vom Flughafen Wien speziell für den „Dialog“ ausgewählten Vertreter stellen keine Öffentlichkeitsbeteiligung dar).
Rechtsmittelbefugnis für Bürgerinitiativen.	Frage der Rechtsmittelbefugnis beim VwGH anhängig.
Transparentes Berechnungsverfahren Lärm-Grundgebühr zwischen CHF 100 und 800, je nach Lärmklasse des Flugzeugs (beste Lärmklasse 0). Zusätzliche Lärmgebühren zu besonders lärmsensitiven Zeiten für Starts und Landungen je nach Lärmklasse: - 23:30 und 24:00: von CHF 800 - CHF 12'000, - 00:00 und 06:00: von CHF 1'500 – CHF 18'000 (strategische Gebühr während Nachtflugverbot). Sonstige Nachtzuschläge für Starts und Landungen je nach Lärmklasse und Zeit: Zwischen 21:00 und 23:30 sowie 06:00 und 07:00 von CHF 50 bis CHF 10'000	Intransparentes Berechnungsverfahren Maximal 80 Euro pro Flugbewegung (Schätzung aufgrund der Angaben des Flughafen Wien gegenüber dem Verkehrsministerium betreffend Lärmentgelte für 2025) Keine Differenzierung Tag-Nacht.

Es ist unschwer zu erkennen, dass das Lärmmanagement am Flughafen Wien über das „Dialogforum“ eine Farce ist. Dennoch lässt sich der Flughafen diese Farce 1 Mio Euro pro Jahr kosten⁶, was über einen vom damaligen BMVIT bescheidmäßig genehmigten „Umwelteuro“ finanziert wird⁷. An dieser Stelle müssen wir heftige Kritik üben. Die Abteilung Luft des Verkehrsministeriums behauptet, das aufkommensneutrale Lärmmentgeltemodell müsse betrieben werden, weil der Flughafen Wien nach EU-Recht aus den Lärmmentgelten keine Zusatzeinnahmen generieren dürfe. Das ist falsch. Das Prinzip des Verbots von Übergewinnen aufgrund der Monopolstellung von Flughäfen kommt hinsichtlich aller Entgeltkomponenten und Kosten zur Anwendung und betrifft nicht nur isoliert das Lärmmentgelt.

Gleichzeitig – und völlig im Widerspruch zu seiner Position – gestattet das Verkehrsministerium dem Flughafen Wien den „Umwelteuro“ in mehrstelliger Millionenhöhe⁸, verpackt im Fluggasttarif, zu kassieren (ohne für diese zweckgewidmete Einnahme Rechenschaft abzulegen).

Da müssen Sümpfe trocken gelegt werden, denn am Flughafen Wien ist nicht nur das Lärmmanagement intransparent und eine Farce, auch die Finanzen im Umweltbereich werden in höchst fragwürdiger Weise geführt.

Abschließend halten wir fest, dass wir die Mär vom Wirtschaftsmotor Flughafen Wien nicht mehr hören können. Wenn so wie in Österreich die Passagierzahlen boomen, die Wirtschaft aber schwächelt, dann heißt das nichts anderes, als dass Urlaubsreisen subventioniert werden und die Umweltkosten externalisiert werden. Die Ryanair macht so ihre Gewinne und erpresst einen Flughafen nach dem anderen⁹, zur Zeit gerade den Flughafen Wien. Das ist Luftfahrtstrategie am Rücken der Anrainer: innen.

Für Rückfragen steht Herr Dr. Wittmer gerne zur Verfügung. Auch von Seiten des BAZL besteht die Bereitschaft zum Erfahrungsaustausch. Und selbstverständlich sind auch wir immer gesprächsbereit.

Mit freundlichen Grüßen



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

⁶ Auskunft des Vorstands des Flughafen Wien auf der Hauptversammlung 2025.

⁷ Bescheid vom 12. Dezember 2005, GZ. BMVIT-43.432/0014-II/L3/2005, der nach Auskunft des BMIMI noch in Kraft ist.

⁸ Der „Umwelteuro“ betrug 2005 EUR 1,12 und muss mittlerweile, da er indexiert wurde, deutlich höher sein. Bei 31.719.836 Passagieren im Jahr 2024 ergibt dies viele Millionen „Umwelteuro“.

⁹ Konflikte der Ryanair: in Schweden (z.B. Malmö), Frankreich (z.B. Brive, Bergerac Strassbourg), Spanien (Streit mit Flughafen-Betreibergesellschaft Aena), England (Manchester).