

Dialog aktuell

Nr. 04/2020-KW14

Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe April 2020 – Nr. 04/2020-KW14

Sehr geehrte Damen und Herren!

Wir befinden uns am Ende der dritten Woche, in der wir zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus in Österreich Maßnahmen akzeptieren müssen, die unser Wirtschafts- und Gesellschaftsleben nahezu „auf Null“ heruntergefahren haben. Es zeichnet sich ab, dass die Maßnahmen zwar greifen, aber deren Umsetzung wahrscheinlich auch über die Osterwoche hinaus andauern könnte. Es ist zum heutigen Tag noch nicht abschätzbar, wann die Wirtschaft langsam wieder hochgefahren werden kann und welche Restriktionen sich noch eine längere Zeit auf unser Gesellschafts- und Zusammenleben auswirken werden.

Die Prozessleitung nutzt die Zeit ohne Sitzungen, um alle Vorbereitungen zu treffen, damit wir bestmöglich den Diskussions- und Konfliktbehandlungsprozess wieder hochfahren können, sobald die Coronakrise überwunden ist und dies zulässt. Bezüglich der nationalen und internationalen Entwicklungen im Bereich der Flugverkehrswirtschaft werde ich weiter in kürzeren Abständen über Dialog_aktuell informieren.

Bleiben Sie zu Hause und gesund, passen Sie bitte auch auf die in Ihrem Umfeld lebenden Menschen auf und wenden Sie sich gerne per E-Mail oder auch telefonisch an mich, wenn Sie Fragen haben. Ich werde versuchen, Sie auch in diesen für viele von uns schweren Zeiten bestmöglich zu informieren.

Ich wünsche Ihnen und Ihren Familien eine schöne Osterwoche, viel Kraft in der Bekämpfung des vielleicht aufkommenden Lagerkollers, Kreativität in der Tagesgestaltung und Zuversicht, dass wir gemeinsam diese für uns alle schwierige Phase gut überstehen.

Mit besten Grüßen Ihr

Wolfgang Hesina

Das Dialogforum Flughafen Wien und der Flugverkehr in Zeiten der Coronakrise

Stand: 3. April 2020

Zur aktuellen Situation

Die Bundesregierung hat am 31. März 2020 weitere Maßnahmen wie die Schutzmaskenpflicht in Supermärkten verkündet und klargestellt, dass z.B. die Schulen und Universitäten nach Ostern nicht mit einem Schlag wieder geöffnet werden können. Klar ist zum Ende der KW 14 auch, dass wir unmittelbar nach Ostern nicht zum „Normalbetrieb“ übergehen werden und die Maßnahmen erst später und schrittweise zurückgenommen werden können. Entscheidend wird sein, wie rasch es gemeinsam gelingt, die Ausbreitung des Virus nachhaltig einzuschränken und die Ansteckungsrate von infizierten Personen bei einem Kontakt unter 1,0 (eine weitere Person) zu drücken.

Derzeit ist seit dem Einbruch des Flugverkehrs durch die Coronamaßnahmen das Fluglärnthema nur ein Randthema. Sogar das monatelang dominierende Thema der Klimakrise ist an den Rand der Berichterstattung gedrängt und das, obwohl sich die Dringlichkeit des Handelns, um der weiteren Erderwärmung Einhalt zu gebieten, nicht geändert hat. Die Massenarbeitslosigkeit und deren Bekämpfung, unser Wohlstandsniveau und die grundsätzliche Frage, wie es nach der Krise weitergeht, stehen im Vordergrund.

Als Geschäftsführer des Dialogforums und gemeinsam mit meiner Kollegin für die Prozesssteuerung verantwortlich, stelle ich mir natürlich die Frage, wie und wann die Sitzungsaktivitäten schrittweise wieder aufgenommen und langsam der „Normalbetrieb“ wieder hergestellt werden kann. Der Versuch, eine unbestimmte Zahl an Monaten vor auszudenken, wird dadurch erschwert, dass heute wohl niemand schlüssig darstellen kann, was in Zukunft der „Normalbetrieb“ sein könnte. Neben den grundsätzlichen Fragen der Prozesssteuerung und -organisation beschäftigen Juliana Ghasemipour und ich mich aber auch die Fragen, welche Adaptierungen in den Themen- und Fragestellungen auf das Dialogforum zukommen und welche Perspektiven und Handlungsoptionen sich aus den aktuellen Entwicklungen für „die Zeit danach“ ergeben könnten.

Aus meiner Sicht kann eine Schlussfolgerung aus der Coronakrise schon heute sehr klar gezogen werden, nämlich die, dass schwierige Situationen dann leichter und besser zu bewältigen sind, wenn viele Personen an einem Strang ziehen und miteinander zur Problemlösung beitragen. Positiv erkennbar ist in der derzeitigen Situation in Österreich, dass sich das Gefühl der Solidarität verstärkt in der Bevölkerung manifestiert. Es ist zu hoffen, dass sich ein besserer Umgang miteinander in allen Bereichen unseres Lebens nachhaltig etabliert.

Wir sind bemüht, Sie über alle aktuellen Entwicklungen informiert zu halten. Sie erhalten in kurzen Abständen den Geschäftsführerbrief und des Weiteren arbeiten wir derzeit an einer eigenen „Corona“-Rubrik für die Webseite. Wir informieren Sie, sobald aktuelle Informationen auch auf www.dialogforum.at zu lesen sind.

Ich bin dankbar für jedes Feedback und für jede Reaktion, die meine Überlegungen auslösen, weil die Prozessleitung auf diese Weise auch wichtige Hinweise für die zukünftige Prozessgestaltung aus der Perspektive von Dialogforummitgliedern bekommt und damit die gemeinsame Arbeit noch besser an die Bedürfnisse der Mitglieder angepasst werden kann.

Wenn sie sich laufend über die weltweite Ausbreitung des Coronavirus informieren wollen, dann habe ich zwei interessante Seiten gefunden, die auch laufend upgedatet werden und einen sehr guten Überblick geben:

<https://gisanddata.maps.arcgis.com/apps/opsdashboard/index.html#/bda7594740fd40299423467b48e9ecf6>

<https://info.gesundheitsministerium.at/>

Gedanken zur Coronakrise und deren Überwindung

Zum Flugverkehrssystem als systemrelevante Infrastruktur nach der Coronakrise

Aus der Perspektive des Dialogforums müssen wir uns die Frage stellen, ob und in welchem Ausmaß das weltumspannende Flugverkehrssystem, die Airlines, die Flughäfen, die Flugsicherungen, die Flugzeughersteller und alle Unternehmen, die zur Flugverkehrswirtschaft zählen, auch in Zukunft eine systemrelevante Rolle spielen werden. Davon wird abhängen, welche Rolle und Funktion das Dialogforum in Zukunft spielen kann und wird.

Alleine die jüngsten Zahlen über die Kurzarbeit bei den Airlines und Flughäfen sowie die explodierenden Arbeitslosenzahlen und die immer größer werdenden Milliardenverluste der gesamten Flugverkehrswirtschaft machen es auch den größten Kritikern des Flugverkehrs in Zukunft unmöglich, der Flugverkehrswirtschaft mit eindimensionalen Argumenten wie „*nur einer von fünf Menschen ist bisher geflogen*“ eine volkswirtschaftliche bedeutsame und systemrelevante Dimension abzusprechen.

In der Coronakrise bekommen wir besonders auch in Österreich wegen unserer hoch spezialisierten Wirtschaftsstruktur vor Augen geführt, welchen Einfluss und welche Bedeutung ein funktionsfähiges Flugverkehrssystem auf unseren Städtetourismus, auf unsere Musik-, Theater-, Kultur- und Sportveranstaltungen, unsere internationalen Kongresse und Fachveranstaltungen und sogar den Wintertourismus hat.

Wir sehen aber auch, welchen Stellenwert der Flugverkehr für unsere exportorientierte Wirtschaft und unsere weltumspannenden Logistik- und Produktionsketten hat. Wir müssen erkennen, wie sehr wir in einer vernetzten und arbeitsteiligen Wirtschaft mit ihrer Just-in-Time Produktion und der Abhängigkeit der hoch entwickelten und reichen Länder in Europa und auf anderen Kontinenten von der permanenten Funktionsfähigkeit unserer Transportverbindungen abhängen. Wir werden wohl auch in Zukunft möglichst gute Flugverkehrsverbindungen u.a. zu Zulieferproduktionen in den Schwellen- und Billiglohnländern benötigen. Wer die Zusammenhänge sehen will, sieht jetzt auch die Bedeutung des Flugverkehrs für die Funktionsfähigkeit unseres Gesundheitssystems, für die Versorgung mit Medikamenten, aber auch so simplen Produkten wie Schutzmasken, Schutzhandschuhen, Desinfektionsmitteln etc.

Ich möchte an dieser Stelle nicht mehr weiter ausholen, ich möchte vielmehr klar stellen, dass wir die dargestellten Zusammenhänge natürlich nicht alle gut heißen bzw. als „*von Gott gegeben*“ zur Kenntnis nehmen müssen, ignorieren können wir sie jedenfalls nur sehr schwer. Deshalb in weiterer Folge ein paar Gedanken, die sich damit auseinandersetzen, welche Schlussfolgerungen man für eine Institution wie das Dialogforum Flughafen Wien und unsere Arbeit ziehen kann.

Fragen des Dialogforums zur Coronakrise

Die Zusammenhänge und die in der Coronakrise schon jetzt sichtbaren Auswirkungen deuten klarer denn je darauf hin, dass wir uns als Gesellschaft unzähligen Fragen und Problemen stellen und auch rasch Antworten werden finden müssen, die Systeme wieder hochzufahren. Eine der Fragen, die besonders für die Flugverkehrswirtschaft – und damit auch für die Arbeit im Dialogforum – von Relevanz ist, ist, wie unser Verkehrs- und Mobilitätssystem im wohl zumindest etwas modifizierten neuen „*Normalbetrieb*“ aussehen und welche Funktionen es zu erfüllen haben wird. Die belastete Bevölkerung fordert immer schon weniger Fluglärm, einen kompletten Shut-Down des Flugverkehrs wünschen sich aber sehr wenige Einzelpersonen. Viele Detailfragen drängen sich in diesem Zusammenhang auf:

- Welches Mobilitätssystem brauchen wir in Zukunft für unser Wirtschaftssystem, unser gesellschaftliches Zusammenleben, unser Freizeitverhalten (Urlaub, Sport, Kultur, ...), für so elementare Dinge wie unsere Ernährungs- und Gesundheitssysteme, für unser Bedürfnis nach Sicherheit und unseren freien Entscheidungsraum über das, was wir gerne als „*Lifestyle*“ bezeichnen?
- Wie müssen die Verkehrsträger vernetzt sein und wie ist das Gesamtsystem zu organisieren?
- Welcher Verkehrsträger muss welche Aufgaben und Funktionen übernehmen und wie schauen die Schnittstellen zwischen den Systemen aus (Stichwort „*Intermodalität*“)?

- Wie dicht müssen die Verkehrsnetze sein und welche Kapazitäten brauchen wir?
- Welche Dimension und Dichte können wir uns von Seiten der Investitionen, in der Systemerhaltung und im laufenden Betrieb überhaupt leisten?
- In welchem Zeitraum können wir dieses Verkehrsnetz bereitstellen?
- Welches möglichst geringe Niveau an Lärm- und Schadstoffbelastung kann mit einem optimierten und vernetzten Verkehrssystem erreicht werden?

Auch wenn wir uns im Dialogforum über all die Fragen Gedanken machen können, die Fragen müssen wir letztlich als Gesellschaft bzw. Österreicherinnen und Österreicher beantworten.

Die Coronakrise zeigt uns derzeit einerseits eindringlich die Gefahren, die in einem weltumspannenden und vernetzten Verkehrssystem jenseits von Sicherheitsfragen liegen, wenn es z.B. um die Verbreitung von Krankheiten geht, andererseits bekommen wir auch drastisch vor Augen geführt, auf was wir alles in Zukunft wahrscheinlich verzichten müssten, wenn es dieses Verkehrssystem nicht gäbe.

Wir sehen auf der einen Seite durch Videokonferenzen, dass diese auch in Dimensionen eines EU-Parlaments funktionieren können, wodurch sich unweigerlich die Frage aufdrängt, ob wir in der Vergangenheit das „*Dienstreisen*“ nicht etwas übertrieben haben. Wir sehen aber auch auf der anderen Seite, dass weder Facebook noch WhatsApp, noch Skype oder Zoom etc. den persönlichen Kontakt zwischen Großeltern und Enkelkindern, zwischen weit auseinanderlebenden Familienmitgliedern und Freunden, das persönliche miteinander Arbeiten in Forschung, Kultur, Politik etc. ersetzen können. Orchester können nicht spielen, Theaterstücke werden nicht aufgeführt, Wettbewerbe jeglicher Art können nicht durchgeführt werden, wenn es nicht möglich wäre, mit einem vertretbaren Zeitaufwand auch größere Distanzen zu überwinden.

Die Beobachtungen und Entwicklungen veranlassen mich, davon auszugehen, dass es am Ende der Coronakrise in der Phase des „*Hochfahrens*“ unseres Gesellschafts- und Wirtschaftssystems sehr wahrscheinlich notwendig sein wird, einige eingefahrene Gleise nicht mehr zu benutzen, einige Weichen etwas anders zu stellen und wahrscheinlich auch einige frühere „*Selbstverständlichkeiten*“ über Bord zu werfen, um das neu denken und gestalten zu können, was wir in ein paar Monaten als „*Normalbetrieb*“ bezeichnen werden.

Hier spätestens kommt das Dialogforum ins Spiel. Warum? Verkehrssysteme werden mit großer Sicherheit auch im neuen „*Normalbetrieb*“ eine bedeutende Rolle spielen, weil wir mit Hilfe von weltweit funktionierenden und vernetzten Verkehrssystemen letztlich auch unseren persönlichen Handlungs- und Gestaltungsspielraum definieren werden und das in seiner gesamten Dimension und Vielfältigkeit.

Auch wenn wir uns in der Coronakrise – ob wir wollen, oder nicht – derzeit in einer „*Phase der Entschleunigung*“ befinden, sagen schon Schlagworte wie „*Hochfahren*“, „*schrittweise Inbetriebnahme*“ und die von vielen Menschen schon jetzt sehnsüchtig artikulierte Vorfriede, die persönlichen Kontakte wieder aufnehmen zu können, dass wir auch im neuen „*Normalbetrieb*“ rasche Verkehrs- und Transportverbindungen benötigen werden. Es stellt sich also nicht so sehr die Frage, ob wir ein vernetztes und leistungsfähiges Mobilitätssystem benötigen werden, sondern vielmehr die Frage, wie wir diese Systeme gestalten und nutzen wollen. Wir brauchen als Gesellschaft ein klares Bild, mit welchen Verkehrsmitteln und -trägern wir in Zukunft welche Distanzen sinnvollerweise überwinden wollen.

Sind die bisherigen Ausführungen nicht völlig falsch, dann wird auch in Zukunft der Flugverkehr eine bedeutende Rolle in unserem Wirtschafts- und Gesellschaftsleben spielen. Der Flugverkehr wird in Zukunft wirtschaftliche Erfolge ebenso beeinflussen, wie unser Freizeitverhalten und unseren Wohlstand. In welchem Ausmaß, um es nochmals klar zu machen, werden wir selber durch unser Mobilitätsverhalten entscheiden.

Damit ist aber auch klar, dass wir in Zukunft mit den Belastungen umgehen werden müssen, die das dann verwendete Mobilitätssystem, egal ob Auto, Bahn, Flugzeug, oder welche Technologie auch immer, generiert. Die Erfahrung im Dialogforum ist die, dass große Infrastruktursysteme und Projekte mit volkswirtschaftlicher und überregionaler Bedeutung immer auch Anrainer belasten. Es wird damit auch im neuen „*Normalbetrieb*“ Gruppen von Personen geben, die zum Wohl der Allgemeinheit Verschlechterungen in ihrem Umfeld in Kauf nehmen müssen.

Wir werden es im Dialogforum deshalb auch in Zukunft mit Konflikten zu tun haben, die daraus entstehen, dass Menschen durch das Mobilitätssystem in unterschiedlichem Ausmaß belastet werden, die dieses System vielleicht gar nicht, oder nur sehr selten, selbst benutzen und deshalb die Belastungen zum Wohl der Allgemeinheit nicht widerstandslos hinnehmen werden.

Diskussions- und Konfliktbehandlungsinstitutionen, die - wie das Dialogforum - permanent an einem regionalen Interessensausgleich arbeiten, werden deshalb auch in Zukunft ihre Berechtigung und sehr wahrscheinlich auch sehr rasch sehr viel zu tun haben. Unsere Überlegungen möchte ich anhand der aktuellen Krisensituation konkret erläutern.

Funktion des Dialogforums in der Phase des „Hochfahrens“ des Gesellschafts- und Wirtschaftslebens

Wie die Flugbewegungszahlen zeigen, befinden wir uns in der dritten Woche der einschneidenden Maßnahmen der Bundesregierung zur Eindämmung der Ausbreitung des Coronavirus auf einem Niveau des durchschnittlichen täglichen Flugverkehrs, das zuletzt wohl in den Anfängen des Flughafens Wien vorhanden war.

Es ist aufgrund unseres heutigen Standes der Technik und vieler anderer Faktoren davon auszugehen, dass wir nicht nochmals ein halbes Jahrhundert oder noch länger benötigen werden, um auf ein mit den Jahren 2018 und 2019 vergleichbares Niveau der Flugbewegungen zu kommen. Es wird aber aufgrund der nachhaltigen Schädigung unseres weltweiten Wirtschaftssystems wohl im günstigsten Fall einige Jahre brauchen, bis die Wirtschaft wieder erstartet auf einem Niveau agiert, das mit dem vor der Coronakrise vergleichbar ist. Dies wird es mit sich bringen, dass auch der Flugverkehr nicht binnen weniger Monate schon wieder ein Niveau wie vor dem Beginn der Coronakrise erreichen wird.

Wenn wir des Weiteren davon ausgehen, dass der aus heutiger Sicht minimale Flugbetrieb in der Coronakrise mit den modernen Flugzeugen viel leiser abgewickelt werden kann als seinerzeit der Flugbetrieb mit den alten und lautereren Maschinen, dann müssen wir auf der Basis von 15 Jahren Erfahrung im Dialogforum ebenso davon ausgehen, dass das Thema der Fluglärmbelastungen und -belästigungen nicht erst in fünf oder zehn Jahren wieder akut werden wird. Warum? Wir können empirisch belegen, dass die entscheidenden Faktoren (abgesehen von den persönlichen) dafür, dass sich Menschen vom Flugverkehr belästigt fühlen und belastet sind, die Flugverkehrsdichte, der Spitzenschallpegel im direkten Überflug und vor allem der Unterschied zwischen der Ausgangsbelastung bzw. dem Grundgeräuschpegel und der Zunahme aufgrund der Flugverkehrsentwicklung sind, die durch ein dynamisches Verkehrswachstum in einer kurzen Zeit entstehen.

Wir haben im Dialogforum beobachtet, dass in den Jahren 2009 bis einschließlich 2017 bei einer auf hohem Level stagnierenden Zahl an Flugbewegungen ein gewisser Gewöhnungseffekt im Belästigungsempfinden der Bevölkerung eingetreten ist, was den Fluglärm anlangt. Dies hat sich in einer relativ konstanten Anzahl an Anfragen und Beschwerden niedergeschlagen, deren regionale Herkunft durch die Wind- und Wettersituation geprägt wird. Mit der dynamischen Zunahme der Flugbewegungen ab 2018 hat sich das Bild nicht erst zum Jahresende verändert. Die Zunahme persönlicher Anrufe und Beschwerden im Büro des Dialogforums hat schon nach wenigen Wochen in der schöneren Jahreszeit eingesetzt und sich auch bis unmittelbar vor Beginn der Coronakrise unvermindert fortgesetzt.

Die Analysen im kommenden Jahr werden in Abhängigkeit von der Dauer der Krise und der Geschwindigkeit, mit der die Wirtschaft wieder hochgefahren werden kann zeigen, wie sehr Fluglärm und Verkehrslärm zurückgegangen sind und wie sehr sich auch der Ausstoß an Luftschadstoffen und CO₂ verändert haben. Unabhängig davon haben alle Vereinbarungen und Maßnahmen aus dem Mediationsvertrag und dem Dialogforum, um die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten, nach wie vor ihre Gültigkeit. Auch die Wirksamkeit der Maßnahmen hat sich nicht verändert. Die Coronakrise hat aber die durch die dynamische Flugverkehrsentwicklung insbesondere der letzten beiden Jahre erfolgte Aufhebung der entlastenden Effekte der Vereinbarungen und Maßnahmen wieder rückgängig gemacht.

Eines scheint dadurch aber sicher zu sein. Die Lärmbelastung und -belästigung ist derzeit auf einem so niedrigen Niveau angelangt, wie schon viele Jahre nicht und genauso, wie sich der Mensch an Mehrbelastungen gewöhnen kann, gewöhnt er sich auch an ein geringes Belastungsniveau. Die Erfahrungen im Dialogforum haben in den vergangenen Jahren diesbezüglich einen klaren Zusammenhang gezeigt.

Je niedriger das Ausgangsniveau der Lärmbelastung, desto störender und früher werden auch relativ kleine Zunahmen wahrgenommen. Die Differenz zwischen Ausgangsniveau und neuem Belastungsniveau ist entscheidend. Wir brauchen uns nur ein Beispiel aus dem Straßenverkehr vor Augen zu führen. Auch mehrere zusätzliche Fahrzeuge auf einer dicht befahrenen Straße werden lärmäßig nicht bzw. kaum als Mehrbelastung wahrgenommen. In einer verkehrsarmen Zeit wird aber auf der gleichen Straße jedes einzelne Auto als laut und störend empfunden und dieses Phänomen gilt genauso für den Flug-, wie auch für den Bahnverkehr.

Für das Dialogforum und seine Arbeit bedeutet dies, dass schon in einer sehr frühen Phase des „Hochfahrens“ unseres Gesellschafts- und Wirtschaftssystems nach der Coronakrise sehr viel Diskussions- und Konfliktbehandlungsbedarf vorhanden sein wird. Schauen wir uns ein konkretes Beispiel an:

- Noch am 8. März 2020 wäre für die Anrainer bei einer Flugbewegungsanzahl von 343 Starts und 338 Landungen eine Mehrbelastung von fünf Maschinen (entspricht 0,7% der Gesamtbewegungen an diesem Tag) am Tag nicht wahrnehmbar gewesen. Dem einen oder anderen Anrainer wäre möglicherweise am 8. März aufgefallen, dass gegenüber dem Vortag mehr Flugzeuge in der Luft sind, weil am Vortag 75 Starts weniger erfolgt sind, 5 zusätzliche Maschinen wären ebenso wenig aufgefallen, wie an den kommenden Tagen. Die Mehrbelastung wäre in der großen Gesamtzahl an Flugbewegungen in dieser Zeitperiode schlichtweg „untergegangen“.

Anmerkung: Man muss hier berücksichtigen, dass Zu- und Abnahmen von nur wenigen Flugzeugen von betroffenen Anrainern nur dann erkannt werden können, wenn sie 24 Stunden am Tag den Flugverkehr beobachten würden. Ist aber die Zunahme, wie z.B. in den beiden vergangenen Jahren, so massiv, dass diese auch leicht und ohne großen Aufwand nachvollziehbar ist (z.B. die Zeit mit einer hohen Verkehrsdichte dauert 20 Minuten länger), dann steigen auch die Anfragen und Beschwerden an.

- Völlig anders wäre wohl die Situation am Dienstag den 30. März 2020 gewesen. An diesem Tag haben insgesamt nur 46 Flugbewegungen stattgefunden. Alle 22 Starts erfolgten an diesem Tag von Piste 29 und die 5 Starts mehr hätten an diesem Tag ein Plus von 22,7% aller Starts ausgemacht. Gegenüber dem Vortag, an dem nur 18 Starts durchgeführt wurden, wäre die Steigerung massiv gewesen und wäre wahrscheinlich vom einen oder anderen Anrainer zumindest als deutlich mehr Flugbetrieb wahrgenommen worden.

Anmerkung: Zu diesem Beispiel passt, dass die Abteilung Umwelt der Flughafen Wien AG und auch ich als Geschäftsführer des Dialogforums in den letzten Tagen nach wie vor die eine oder andere E-Mail von Personen bekommen, die sich über einzelne (!) Überflüge beschwerten, ja sich sogar wünschen, dass die Coronakrise möglichst lange anhalten möge, damit die Flugzeuge mangels Nachfrage nicht fliegen. Offensichtlich ist die Erwartungshaltung dieser Personen, dass es während der Coronakrise überhaupt keine Starts und Landungen gibt. Diese Personen ignorieren auch die tägliche Berichterstattung in allen Medien über die Repatriierungsflüge und die Cargoflüge und damit ist auch ein einzelnes wahrgenommenes Flugzeug in der Luft schon Anlass für eine Beschwerde. Umgekehrt gibt es auch lärmresistentere Personen, denen „Action“, mehr Begegnung und mehr „Jubel, Trubel und Heiterkeit“ nicht früh genug die derzeitige „Einzelhaft“ ersetzen können. Aber diese Ambivalenz in der menschlichen Wahrnehmung identer Geräusche und der Umwelt sind uns ja unter dem Stichwort „subjektive Wahrnehmung“ in Bezug auf gleiche Schallereignisse bestens vertraut.

Für alle am Dialogprozess Beteiligten ist klar, dass die plötzlich aufgetretene Coronakrise eine unheilvolle Begleiterscheinung hat: Weltweit müssen Menschen um ihre Existenz, um ihre Gesundheit und letztlich auch um ihr Leben fürchten. Die Bewältigung dieser Krise ist nun oberstes Gebot, der Interessensausgleich zwischen Flugverkehr und Umwelt wird im Zuge der Normalisierung wieder den ihm gebührenden Vorrang bekommen.

Fazit:

Um es auf den Punkt zu bringen: Das schrittweise „Hochfahren“ des Flugverkehrssystems nach Bewältigung der Coronakrise – wann auch immer das sein wird - wird de facto die Flugverkehrsentwicklung der letzten 15 bis 20 Jahre im Zeitraffer wiederholen.

Schon die Entwicklung des Flugverkehrs in den letzten 20 Jahren hat sehr viele Konflikte ausgelöst und letztlich ja auch zur Umsetzung des Mediationsverfahrens und zur Etablierung des Dialogforum Flughafen Wien als regionale Diskussions- und Konfliktlösungsplattform in Sachen Flugverkehr geführt.

Während der Phase, in der nun unser Wirtschafts- und Gesellschaftsleben auf ein Minimum „heruntergefahren“ ist und in der es kaum Fluglärm gibt, wird ein Gewöhnungseffekt der Bevölkerung an diesen positiven „Effekt der Stille“ durch die Krise eintreten. Der Gewöhnungseffekt wird dazu führen, dass die Wahrnehmungs-, Akzeptanzschwelle und Toleranzgrenze der Menschen, welches Ausmaß an Fluglärm akzeptiert wird, deutlich absinkt.

Eine niedrigere Akzeptanzschwelle gegenüber Fluglärmbelastungen als zumindest in den letzten 15 Jahren wird aber in der Phase des „Hochfahrens“ unweigerlich dazu führen, dass die Fluglärmbeschwerden und der Kampf der betroffenen Bevölkerung gegen die Fluglärmbelastungen und anderen Belastungen durch den Flugverkehr sehr viel früher einsetzen werden als viele Menschen heute vermuten. Auch die Intensität, mit der die Konflikte ausgetragen werden, wird zunehmen. Dies führt unweigerlich zu der simplen Schlussfolgerung, dass die Flugverkehrswirtschaft weltweit, zumindest aber in Europa und so auch in Österreich, gerade in der Phase des „Hochfahrens“ nach der Coronakrise Einrichtungen wie das Dialogforum mehr denn je brauchen wird, um das Erlangen alter wirtschaftlicher Stärke nicht durch massive und ungelöste Anrainerkonflikte zu gefährden bzw. zu erschweren.

Die Prozessleitung bereitet sich deshalb ausgehend von den dargestellten Zusammenhängen darauf vor, dass viel Arbeit für das Dialogforum schon in einer frühen Phase des „Hochfahrens“ zu bewältigen sein wird.

Es wird der gesamten Expertise der Abteilung Umwelt der Flughafen Wien AG, der ACG, der AUA, der VertreterInnen der Länder und Gemeinden und vor allem der ARGE gegen Fluglärm sowie des Dialogforums und einer guten Zusammenarbeit in allen Gremien und in den Bezirkskonferenzen bedürfen, um die zu erwartenden Konflikte zu bewältigen und die dann wieder rapide ansteigende Belastung für die betroffene Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Möglicherweise hat die Coronakrise auch den Effekt, dass die schon 2019 phasenweise erreichten Kapazitätsgrenzen des 2-Pisten-Systems zumindest in nächster Zeit noch nicht wieder erreicht werden. Trifft diese Annahme tatsächlich ein, hätten die Dialogforummitglieder einen etwas größeren zeitlichen Spielraum, um gemäß den Anträgen der ARGE gegen Fluglärm und anderer Mitglieder nochmals alle Maßnahmen zu überprüfen und nach Möglichkeit auch noch zu ergänzen, um die Belastungen des 2-Pisten-Systems so gering wie möglich zu halten.

Die nächste Ausgabe von Dialog_aktuell ist für Ende April geplant.

Bericht über die Flugverkehrsentwicklungen während der Coronakrise

Wie massiv die Auswirkungen der Coronakrise am Flughafen Wien sind, zeigt die Zahl der Flugbewegungen. Am Flughafen Wien wurden in der KW14 an keinem Tag mehr als 46 Flugbewegungen registriert. Damit ist der Flugbetrieb im Vergleich zum Freitag den 13. März 2020 auf derzeit noch ca. 6% bis 7% eingebrochen. Seit letzten Freitag (27. März 2020) hat es während der Nachtzeiten zwischen 21:00 Uhr und 07:00 Uhr in jeder einzelnen Nacht weniger als 10 Starts und Landungen gegeben, Details zeigt Tabelle 1 auf Seite 8. Damit ist derzeit ein Niveau des Flugbetriebs und der Dichte der Starts und Landungen erreicht, an das sich niemand mehr erinnern kann bzw. das viele bisher noch gar nicht erlebt haben.

Das letzte Mal den Flugverkehr am Flughafen Wien völlig zum Erliegen gebracht hat im Jahr 2010 der isländische Vulkan mit dem unaussprechlichen Namen Eyjafjallajökull. Am 17. April 2010 gab es am Flughafen Wien deshalb keine einzige Flugbewegung, am 18. April 2010 eine einzige.

Im Vergleich mit den Flugbewegungszahlen unmittelbar vor der Coronakrise Anfang März 2020 zeigen die Zahlen, dass der Flughafen Wien derzeit täglich fünfhundert, oder noch mehr Flugbewegungen verliert. Jeder Leser und jede Leserin dieses Geschäftsführerbriefes kann sich durch diese Relationen leicht ausmalen, wie viele Flugbewegungen zum Jahresende weniger stattgefunden haben könnten, je nachdem, welche Zeitspanne man ansetzt, bis eine stufenweise Wiederaufnahme des Flugbetriebs erfolgen kann.

Tabelle 1: Flugbetrieb am Flughafen Wien während der Coronakrise nach Tagen

Datum				00:00 Uhr- 24:00 Uhr			NACHT 21:00 Uhr - 07:00 Uhr							
				Starts	Landungen	GESAMT	Starts				Landungen			
							Piste 11	Piste 16	Piste 29	Piste 34	Piste 11	Piste 16	Piste 29	Piste 34
MI	11.	März	2020	259	267	526			39				44	
DO	12.	März	2020	282	277	559	1		42				49	
FR	13.	März	2020	310	314	624		1	49				55	
SA	14.	März	2020	220	240	460			26				43	
SO	15.	März	2020	274	274	548	24		18			41	17	
MO	16.	März	2020	190	202	392	31					34		
DI	17.	März	2020	110	112	222			15				19	
MI	18.	März	2020	110	117	227			18			2	16	
DO	19.	März	2020	71	74	145			12				9	
FR	20.	März	2020	70	68	138			13				11	
SA	21.	März	2020	45	43	88			4				6	
SO	22.	März	2020	41	42	83			3				5	
MO	23.	März	2020	36	36	72			7				8	
DI	24.	März	2020	29	31	60			7				9	
MI	25.	März	2020	29	27	56			6				7	
DO	26.	März	2020	39	39	78	1		5				7	
FR	27.	März	2020	29	27	56			3			1	5	
SA	28.	März	2020	18	21	39			2				3	
SO	29.	März	2020	18	17	35			2				3	
MO	30.	März	2020	22	24	46			4				4	
DI	31.	März	2020	19	21	40			4				4	
MI	1.	April	2020	30	31	61		1	4			3	5	
DO	2.	April	2020	27	23	50	4		3			4		

Quelle: Abteilung Umwelt / FWAG; Dialogforum Flughafen Wien

Die Auswirkungen der Coronakrise auf den weltweiten Flugverkehr und mehr Details über den Flugbetrieb am Flughafen Wien können sie in weiterer Folge der Zusammenstellung von Meldungen nationaler und internationaler Medien - beginnend mit dem 23. März 2020 bis einschließlich Donnerstag den 2. April 2020 - entnehmen.

Donnerstag, 2. April 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / AUA** - Die Flugzeuge der AUA sollen bis 3. Mai am Boden bleiben. Ursprünglich sollte das nur bis 19. April der Fall sein, die Entscheidung ist notwendig wegen der absehbaren Verlängerung der weltweiten Reisebeschränkungen. Durch die Rückhol- und Frachtflüge hat Austrian Airlines bisher rund 6.000 Österreicherinnen und Österreicher und 180 Tonnen Schutzkleidung nach Wien eingeflogen, ein Langstreckenflugzeug wird am Freitag Österreicher aus Nigeria zurückholen.

Internationales:

- **Deutschland** - Laut einer Information von Insidern verhandelt die Lufthansa mit der deutschen Bundesregierung über Kredite, aber auch über eine Staatsbeteiligung. Aus der Perspektive des Unternehmens sei in Ausnahmefällen eine staatliche Hilfe legitim.
- **USA** - Die Einstellung des Flugverkehrs in Städten mit vielen Infektionen, wie zum Beispiel New York, New Orleans und Detroit, wird seitens der Regierung in Erwägung gezogen.

Mittwoch, 1. April 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / Rückholflüge** - Am Freitag werden im Rahmen der Rückholflüge ÖsterreicherInnen aus Nigeria nach Wien zurückgeflogen. Bisher konnten mit 34 Rückholflügen von AUA, Laudamotion und Level rund 6.500 Österreicher nach Hause geholt werden, über Langstreckenmaschinen, verfügt am Flughafen Wien aber nur Austrian Airlines.
AUA - Mittwoch in der Nacht hat die Boeing 777 „Spirit of Austria“ der AUA im Auftrag des Außenministeriums 300 Österreicher und EU-Bürger von Australien nach Wien gebracht. Der Hinflug war der längste Nonstop-Flug, den die AUA in ihrer Geschichte durchgeführt hat.
Laudamotion - Der Antrag auf Kurzarbeit von Laudamotion hängt weiter in der Luft. Ein für Mittwoch anberaumter Anhörungstermin fand ohne das Management der Airline statt. Die Gewerkschaft wirft dem Management Gesprächsverweigerung vor, diese entgegnet, dass die Einladung so kurzfristig erfolgt sei, dass man nicht teilnehmen konnte.

Internationales:

- **Deutschland** - Weltweit will der Lufthansa-Konzern insgesamt 87.000 seiner rund 135.000 in Europa beschäftigten MitarbeiterInnen in Kurzarbeit schicken, wobei diese Maßnahme teilweise auch rückwirkend mit 1. März, in den meisten Fällen aber ab April gelten soll. Jüngsten Meldungen zur Folge soll die Kurzarbeit sofort beginnen. Die aktuelle Planung der Lufthansa von Kurzarbeit reicht bis August, sodass derzeit von einem Bedarf an Kurzarbeitergeld in der Höhe von 360 Mio. Euro ausgegangen wird. 700 der 760 Flugzeuge bleiben am Boden. Der Lufthansa-Konzern bietet damit nur noch 5% der normalen Verkehrsleistung an.
- **USA** - American Airlines will eine Finanzhilfe von bis zu 12 Mrd. Dollar beantragen, um im nächsten halben Jahr unplanmäßige Entlassungen oder Gehaltskürzungen zu vermeiden. Die Fluglinie beschäftigt 2019 rund 133.700 MitarbeiterInnen und benötigt für die Wiederaufnahme des Flugbetriebs geschultes Personal.

Dienstag, 31. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / AUA** - In der Nacht auf Mittwoch wird zwischen 2.00 und 3.00 Uhr eine AUA-Maschine erwartet, die 300 Österreicher und EU-Bürger von Australien nach Wien bringt. Auch 30 minderjährige Austauschschüler werden mit diesem Flug nach Wien geflogen.
Laudamotion - Der Antrag der Airline auf Kurzarbeit für die Flugzeugbesatzungen hängt in der Luft, für das Bodenpersonal gibt es bereits eine Vereinbarung. Die Zustimmung der Gewerkschaft wird fehlt für die Kurzarbeit der Crews nach wie vor, das Arbeitsmarktservice (AMS) klärt derzeit formale Fragen. Laudamotion hat vorsorglich 550 MitarbeiterInnen zur Kündigung angemeldet.

Internationales:

- **USA** - American Airlines will eine Finanzhilfe in zweistelliger Milliardenhöhe beantragen. Im Rahmen des Konjunkturpaketes für Fluggesellschaften und andere Unternehmen hat die Fluglinie Anspruch auf 6 Mrd. Dollar an Lohnkostenzuschüssen und auf Kredite in gleicher Höhe.
- **Tschechische Republik** - Mit einem Repatriierungsflug der Prager Behörden sind auch ÖsterreicherInnen von Kanada nach Europa zurückgeholt worden. Wann die ÖsterreicherInnen von Prag nach Österreich reisen dürfen, ist noch abzuklären. Alle 177 Passagiere mussten sich in Quarantäne begeben.

Montag, 30. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Linz** - Der Flughafen Linz hat für 165 Mitarbeiter vom 1. April bis 30. Juni Kurzarbeit beantragt. Seit dem 19. März gibt es in Linz keinen zivilen Passagierverkehr.
- **Flughafen Wien / AUA** - Mit zwei zu Frachtflugzeugen umfunktionierten B777 hat Austrian Airlines weitere 30 Tonnen Schutzausrüstung aus China - 12 Tonnen Masken und 18 Tonnen Mäntel - nach Österreich gebracht. Alle AUA-Piloten, die derzeit fliegen, egal ob Rückholflüge für Passagiere oder Fracht, haben sich freiwillig gemeldet.
Austrian Airlines hat am Montagnachmittag 231 vorwiegend weibliche Pflegebetreuer aus Rumänien und Bulgarien nach Wien geflogen. Die Betreuerinnen wurden mit Autobussen abgeholt und müssen eine 14-tägige Quarantäne absolvieren, bevor sie die Arbeit – hauptsächlich in Niederösterreich – aufnehmen können.
Im Auftrag des Außenministeriums hat die AUA 300 Österreicher und EU-Bürger aus Australien zurück nach Europa geholt. Derzeit dürften sich noch rund 23.500 Österreicherinnen und Österreicher im Ausland befinden.
AUA-Chef Alexis von Hoensbroech geht davon aus, dass es einige Jahre dauern könnte, bis sich der Flugverkehr wieder auf dem Niveau vor Krisenbeginn befindet. Die AUA habe viel Unterstützung in Bevölkerung und Politik und immer mehr Menschen erkennen, wie wichtig eine rot-weiß-rote Airline sei, die von Wien aus auch die Langstrecke betreibe. Die Menschen werden ihre Grundbedürfnisse behalten und dazu gehöre auch der Wunsch nach Mobilität.

Internationales:

- **Deutschland** - Die Lufthansa hat ihre Kapazitäten um über 95% reduziert und meldete Kurzarbeit für 27.000 Beschäftigte beim Kabinen- und Bodenpersonal an. Mit rund 5.000 Piloten steht eine Einigung noch an. Kurzarbeit wurde bzw. wird noch von mehr als 30 Gesellschaften des Lufthansa-Konzerns beantragt.
Die Ferienfluglinie Condor hat lt. Insiderinformationen einen Kredit des Staates von über 1,8 Mrd. Euro beantragt. TUI bekommt einen Kredit über 200 Mio. Euro.

- **Belgien** - Am Montag hat die Europäische Union beschlossen, dass Fluggesellschaften ihre Start- und Landerechte auf europäischen Flughäfen auch behalten können, ohne die Slots im Sommerflugplan laufend zu nutzen. Morgen soll der Beschluss durch die Veröffentlichung im EU-Amtsblatt rechtskräftig werden.
- **Großbritannien** - Easyjet hat wegen der Reisebeschränkungen den Flugbetrieb eingestellt und ein Kostensenkungsprogramm begonnen. Wann der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden kann, ist derzeit unklar. Die Urlaubsregelung für das Kabinenpersonal gilt für 2 Monate, beginnend mit 1. April und sichert für die Besatzungen einen Lohn von 80% des Durchschnittlohns.
- **Australien** - Die Fluggesellschaft Qantas Airways hat wegen der Coronakrise alle internationalen Flüge bis Ende Mai - vielleicht auch darüber hinaus - abgesagt und wird über eine Bestellung von bis zu 12 Airbus A350-1000-Flugzeugen erst zum Jahresende entscheiden.
- **Dubai** - Qatar Airways hat derzeit weniger als die Hälfte der 250 Flugzeuge in Betrieb und wird sich bei Liquiditätsengpässen an den Eigentümer wenden. Es werde weiter geflogen, um Passagieren die Rückkehr in ihre Heimatländer zu ermöglichen.

Sonntag, 29. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / Laudamotion** - Zum Kurzarbeitskonflikt bei Laudamotion informierte der ÖGB-Chef, dass für das Bodenpersonal der Airline die Freigabe für die Kurzarbeit schon erteilt worden sei. Laudamotion müsse österreichische Gesetze akzeptieren, es werde eine baldige Entscheidung auch für die Crews geben.
Über 300 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Laudamotion haben in einem offenen Brief an die Gewerkschaft vida appelliert, der Kurzarbeit im Unternehmen zuzustimmen. Die Airline hatte am Freitag alle 550 Mitarbeiter zur Kündigung angemeldet.

Internationales:

- **Deutschland** - Der letzte Airbus A380 der Lufthansa ist in Frankfurt gelandet und hat 459 Passagiere und 24 Crew-Mitglieder nach Frankfurt gebracht. Die komplette Flotte der A380-Maschinen ist nun auf unbestimmte Zeit auf den Flughäfen Frankfurt und München geparkt, wann und ob überhaupt diese Maschinen wieder fliegen werden, ist nicht konkret absehbar.

Samstag, 28. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / Rückholflüge** - Mit einem Rückholflug, der Samstagmittag am Flughafen Wien-Schwechat erwartet wird, werden insgesamt 289 Passagiere, davon 71 Österreicher aus Lima geholt. Insgesamt sind Menschen aus 16 weiteren EU-Staaten und 11 Drittländern an Bord.

Internationales:

- **Deutschland** - Im Berliner Senat und in der Flughafenbetreibergesellschaft wird erwogen, den Flughafen Tegel zu schließen und bis auf weiteres nur den Flughafen Schönefeld offen zu halten. Die Überlegungen haben heftige Kritik aus Politik und Wirtschaft hervorgerufen.

Freitag, 27. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / AUA** - Mit einer AUA-Maschine werden am Samstag 10 Millionen medizinische Handschuhe aus Malaysia nach Wien gebracht. Austrian Airlines stockt die Zahl der Frachtflüge mit Linienflugzeugen. Von 18 Flugzeugen, die nicht in Wien geparkt sind, befinden sich 7 in Wartungsarbeiten. Elf Maschinen werden für Rückholflüge eingesetzt und bilden die Luftbrücke nach China.
Bundesheer - Am Vormittag fliegen 2 Bundesheerhubschrauber aus Langenlebarn über Wien und werden am Flughafen Wien das Anflugverfahren trainieren, was sonst bei Normalbetrieb nur schwer möglich ist. Die Hubschrauber werden eine Mindestflughöhe von 150 m über Grund einhalten.
Laudamotion hat 550 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zur Kündigung angemeldet, hofft aber auf die Zustimmung der Gewerkschaft zur beantragten Kurzarbeit. Der Staatssekretär im Verkehrsministerium, appellierte an alle Beteiligten eine Lösung zu finden und vertrat die Meinung, dass jetzt nicht der geeignete Zeitpunkt sei, um Streitigkeiten auszutragen.

Internationales:

- **Deutschland** - Für die rund 31.000 Beschäftigten der Bereiche Kabine, Boden und Cockpit hat die Lufthansa Kurzarbeit angemeldet. Eine Lösung mit der Pilotengewerkschaft "Vereinigung Cockpit" soll auf dem Weg sein. Die Kurzarbeit soll bis 31. August gelten. Lufthansa wird rund 700 der 760 Flugzeuge abstellen und erst bei steigendem Bedarf wieder aktivieren.
- **USA** - Die USA könne es lt. US-Regierung nicht zulassen, dass US-Airlines wegen der Coronakrise Pleite gehen. Kredite, Direkthilfen aber auch Beteiligungen stehen im Raum. Mit einem Konjunkturpaket von rund zwei Billionen US-Dollar soll die Wirtschaft in der Coronakrise gestützt werden.
- **Singapur** - Singapore Airlines hat sich Finanzmittel von rund 12 Mrd. Euro gesichert. Der Staatsfonds von Singapur stellte sich als Mehrheitseigentümer hinter die Ausgabe von Aktien und Wandelanleihen, die größte Bank Singapurs steuerte einen Kredit bei.

Donnerstag, 26. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien / AUA** - 60 Mio. Untersuchungs- und Schutzhandschuhe, die von der Semperit-Holding in Malaysia hergestellt werden, werden bis Ende April 2020 mit vier Flügen der Austrian Airlines nach Österreich gebracht.

Internationales:

- **Belgien** - Grünes Licht für die Aussetzung der Slot-Regeln für Fluglinien durch das EU-Parlament, um zu verhindern, dass Fluggesellschaften wegen der Coronakrise ohne Passagiere fliegen, um ihre Start- und Landerechte zu halten. Die Regelung gilt bis einschließlich Oktober.
- **Moskau** - Russland kappt fast alle Flugverbindungen ins Ausland, nachdem die Aeroflot nur noch Berlin angefliegen war. Ausgenommen davon seien nur Rückholflüge sowie Inlandsflüge.
- **Paris** - Zwei der drei großen internationalen Flughäfen von Paris werden wegen der Coronakrise vorübergehend geschlossen. Die Flughäfen Orly und Beauvais-Tille schließen, geöffnet bleibt nur der Flughafen Charles de Gaulle. Orly bleibt für Regierungs- und Rettungsflüge offen.
- **Berlin** - Laut Medienberichten überlegt die deutsche Bundesregierung schärfere Auflagen für den Luftverkehr. Passagiere, die aus Staaten außerhalb der EU ankommen, könnten unmittelbar nach der Ankunft an einem deutschen Flughafen in eine 14-tägige Quarantäne gehen müssen. Zuständig für die Verhängung von Quarantäne sind allerdings die Länder.

- **Frankfurt** - Ab Freitag sollen bei der Lufthansa auf allen Flügen ab Deutschland jeweils die Nachbarnsitze freibleiben. Ausnahme seien hier die Rückholflüge, um möglichst viele Menschen nach Deutschland fliegen zu können. Zur Vermeidung von Busfahrten sollen die Flüge von Lufthansa und Euro-wings an Gebäudepositionen abgefertigt werden.
- **Flugverkehr weltweit** - Die Coronakrise hat enorme Auswirkungen auf den Luftverkehr. Die IATA informiert über Buchungsrückgänge von März bis Juni je nach Strecke von 40% bis 60% im Vergleich zum Vorjahr. Im ersten Quartal 2020 könnte an den europäischen Flughäfen der Rückgang beim Passagieraufkommen 67 Mio. Fluggäste betragen.

Mittwoch, 25. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien /Rückholflüge** - heute werden rund 650 Personen mit den Rückholflügen nach Österreich zurückkehren. In den kommenden Tagen sind Flüge geplant, um ÖsterreicherInnen aus Indien, Sri Lanka, den Philippinen sowie aus Vietnam, Bali, Malaysia, Argentinien, Chile und Australien zurückzuholen. Die Rückholungen werden in Kooperation mit anderen europäischen Ländern, wie z.B. Frankreich durchgeführt. Alle Heimkehrer müssen nach ihrer Ankunft umgehend 14 Tage in Quarantäne.

Austrian Airlines hat die Maschinen „eingewintert“, z.B. wurden die Triebwerke mit Planen abgedeckt und AUA-Techniker bewegen die Ruder regelmäßig, damit diese nicht korrodieren. Auch Lager werden laufend geschmiert. Längere Stehzeiten erfordern Tests und Triebwerksüberprüfungen. Je länger Maschinen stehen, desto höher ist der Aufwand für die Inbetriebnahme, vor der dann auch Testflüge notwendig werden.

Laudamotion führt derzeit Leerflüge durch. Die "Technikflüge" seien erforderlich, um die Flugtauglichkeit der Flotte sicherzustellen. Von anderen Airlines in Wien ist die Praxis nicht bekannt.

Die Wirtschaftskammer habe lt. Informationen von Laudamotion dem Antrag auf Kurzarbeit für die rund 550 Mitarbeiter zugestimmt. Dem Antrag könne stattgegeben werden, wenn auch die Gewerkschaft ihre Zustimmung erteilt. Informationen eines vda-Sprechers liege der Gewerkschaft aber auch am Mittwochnachmittag noch kein Antrag vor.

- **Flughafen Innsbruck** - Ambulanzjets sind im Einsatz für Menschen, die während eines Auslandsaufenthalts erkrankt sind oder sich verletzt haben. Der Mehraufwand ist in Zeiten der Coronakrise allerdings sehr hoch, sich laufend ändernde Bedingungen und die weltweiten Restriktionen erschweren die Rückholflüge. Ambulanzjets werden in Österreich als Teil der kritischen Infrastruktur betrachtet.
- **Arbeitslosigkeit** - bis zum 24. März hat die Zahl der Arbeitslosen um rund 153.000 Personen zugenommen, wobei alleine im Beherbergungs- und Gastronomiebereich 51.000 Menschen und in der Baubranche über 19.000 durch die Coronakrise arbeitslos geworden sind. 400.000 Personen waren in Österreich Ende Februar ohne Job gewesen.

Dienstag, 24. März 2020

Österreich:

- **Flughafen Wien /Rückholflüge** - heute wurden mit einer B777 aus den USA 300 ÖsterreicherInnen nach Wien zurückgeholt, bis 25. März werden es über 5.000 Menschen sein, die mit Sondermaschinen in ihre Heimat geholt wurden. AUA-Maschinen sind Richtung Mexiko, Kuba und der Dominikanischen Republik unterwegs, um Touristen nach Österreich zurückzuholen, eine Sondermaschine von Level wird am 25. März Touristen aus Spanien nach Österreich bringen.

Laudamotion versucht nach wie vor, Kurzarbeit ohne einen von der Airline anerkannten Betriebsrat durchzusetzen. Fast alle Piloten und das Kabinenpersonal hätten bereits Kurzarbeitsverträge unterschrieben, man hoffe auf Unterstützung der Gewerkschaft. Die Frage ob Laudamotion einen Betriebsrat hat, ist nach wie vor gerichtsanhängig.

Internationales:

- **Großbritannien** - Die IATA warnt vor einer Masseninsolvenz von Fluggesellschaften, wenn seitens der Staaten nicht umgehend Finanzhilfe in der Größenordnung von ca. 200 Mrd. Dollar gewährt werden. Weltweit könnten lt. IATA mehr als die Hälfte der Airlines pleitegehen, die einen Umsatzausfall von rund 250 Mrd. Dollar erwartet. Um Hilfe gebeten haben z.B. Easyjet, Virgin Atlantic, Condor und Norwegian, wobei letztere Airline als besonders gefährdet gilt.
- **Irland** - Ryanair stoppt für zumindest zwei Monate alle Flüge. Die Fluglinie steht bereit, gestrandete Passagiere zurückzufliegen und wird sich auch an Medikamenten-Lieferungen beteiligen.
- **Airport Council International (ACI)** - Innerhalb einer Woche ist das weltweit angebotene Sitzplatzangebot um rund 21 Mio. Sitze reduziert worden. In Brüssel bleibt der South Charleroi Airport vom 24. März bis zum 5. April geschlossen.