

# Dialog aktuell

Nr. 10/2020

Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe September / Oktober 2020 – Nr. 10/2020

*Sehr geehrte Damen und Herren!*

*Ich hoffe, Sie sind gesund und wohlauf. Nachdem zwischen dem Beginn des COVID-19 bedingten Shut-Downs im März 2020 und heute nur zwei Sitzungen von Gremien des Dialogforum stattgefunden haben und alle Sitzungen abgesagt werden mussten, wende ich mich nun mit einer neuen Ausgabe von Dialog\_aktuell an Sie, um über die Aktivitäten im Dialogforum zu berichten.*

*In dieser Ausgabe von Dialog\_aktuell finden Sie neben einem kurzen Überblick über die stark reduzierten Sitzungsaktivitäten - bedingt durch den nun seitens der Bundesregierung verordneten 2. Shut-Down zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie - auch Informationen über die nationale und internationale Entwicklung im Bereich der Flugverkehrswirtschaft.*

*Wenn Sie Fragen haben, oder Informationen benötigen, wenden Sie sich bitte jederzeit gerne telefonisch oder per E-Mail an mich bzw. an das Büro des Dialogforums.*

*Mit besten Grüßen Ihr*

*Wolfgang Hesina*

## 1) Rückblick Sitzungsaktivitäten und Arbeiten im Jahr 2020

Im Jänner 2020 und Februar 2020 sind die Arbeiten im Dialogforum wie geplant angelaufen. Der Arbeitsschwerpunkt lag auf der Jahresplanung und Vorbereitung der Sitzungen. Auch die Erstellung des noch im Vorjahr beschlossenen Newsletters wurde gestartet, ebenso wie die Arbeiten zur Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2019. Der fertige Newsletter 01/2020 wurde dann allerdings nicht mehr veröffentlicht, da die Inhalte von den dramatischen Entwicklungen durch die Coronakrise sofort überholt waren.

Schon im Februar hatten sich die Anzeichen gemehrt, dass die Virusausbreitung auch vor Europa bzw. allen Kontinenten nicht Halt machen wird. Die Anzeichen für eine Pandemie verdichteten sich dann in den letzten Februar- und ersten Märztagen, die sich zuspitzende Situation in Italien, die sich auch auf Österreich und den Flugverkehr auszuwirken begann, sorgte für die erste Absage der für den 4. März 2020 anberaumten 68. Sitzung des Arbeitskreises Evaluierung & Monitoring. Die sich abzeichnende explosionsartige Verbreitung des Coronavirus führt in weiterer Folge in der KW11 dazu, dass die Bundesregierung massive Maßnahmen zur Einschränkung des öffentlichen Lebens und der sozialen Kontakte verordnete, die in den darauffolgenden Wochen unser gesamtes Wirtschafts- und Gesellschaftsleben einschränken und prägen sollten. Das Dialogforum musste auf diese Situation reagieren und so sah sich die Prozessleitung gezwungen, am 11. März 2020 alle für den März geplanten Sitzungen, einschließlich der Frühjahrsrunde der Bezirkskonferenzen, abzusagen.

Die für Jänner geplante 74. Arbeitskreissitzung Öffentlichkeitsarbeit wurde zu einem Zeitpunkt umgesetzt, zu dem die Auswirkungen des Coronavirus auf Europa und die gesamte Weltwirtschaft sowie auf unser gesellschaftliches Zusammenleben noch nicht absehbar waren (vgl. unten). Diese Sitzung wird im Jahr 2020 die einzige bleiben, die „analog“ umgesetzt werden konnte.

Mit dem am 13. März 2020 von der Bundesregierung verkündeten und ab 16. März 2020 umgesetzten Shutdown war die gesamte Jahresplanung mit einem Schlag obsolet. Alle Sitzungen, die im ersten Halbjahr 2020 geplant und noch nicht gecancelten Termine wurden abgesagt, lediglich am 9. Juni 2020 konnte die 55. Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums als ZOOM-Videokonferenz mit dem Ziel umgesetzt werden, die Gründungsmitglieder und Mitglieder der Bezirkskonferenzen über die aktuellen Entwicklungen im weltweiten Flugverkehr zu informieren. Zwischen Mitte März und Ende Oktober 2020 bildeten mehrere Ausgaben von Dialog\_aktuell das informelle Backbone der Berichterstattung und Kommunikation des Dialogforums. Neben den drei Interviews der Vorstände von ACG, AUA und FWAG konzentrierte sich die Berichterstattung auf die Auswertung der nationalen und internationalen Pressemeldungen, die im Zusammenhang mit den durch das COVID-19-Virus induzierten Einbrüchen des globalen Flugverkehrs und den Entwicklungen am Flughafen Wien standen.

Auf der Website [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) wurde ein eigener Bereich eingerichtet, in dem die aktuellsten Entwicklungen im Flugbetrieb des Flughafen Wien abgebildet wurden. Dieser Bereich wird jedenfalls bis in das kommende Jahr weiter mit aktuellen Informationen zum Flugverkehrsgeschehen befüllt.

Nach den Sommerferien wurden die Sitzungsaktivitäten wieder aufgenommen. Allerdings wurde die Sitzung des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit und die Herbstrunde der Bezirkskonferenzen als ZOOM-Videokonferenzen umgesetzt, der inhaltliche Schwerpunkt der Sitzungen lag dementsprechend auf der Berichterstattung. Insgesamt wurden in den Sitzungen des heurigen Jahres bisher folgende Themen behandelt bzw. Ergebnisse erzielt:

### 27. Jänner 2020:

**74. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** – Die Arbeitskreissitzung startete mit einer Berichterstattung über die Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums zur Jahreswende. Beschlossen wurde die Entwicklung eines Z-Folders sowie einer Festschrift „15 Jahre Dialogforum“. Festgelegt wurde die Vorgangsweise zur Umsetzung des bereits Ende 2019 beschlossenen Newsletters 01-2020. Abgeschlossen wurde die Arbeitskreissitzung mit einer Berichterstattung über die in den letzten Monaten erfolgten nationalen und internationalen Präsentationen des Dialogforums sowie mit einem Brainstorming über die Inhalte und Organisation der Aviation-Know-How-Veranstaltungen für das laufende Jahr.

- 09. Juni 2020**      **55. Dialogforumsitzung** – Die Berichterstattung wurde von den Statusberichten der teilnehmenden Dialogforummitglieder geprägt. ACG, FWAG und AUA erläuterten die dramatischen Auswirkungen der COVID-19-Maßnahmen auf die Airlines, den Betrieb bei den Flugsicherungen und die Flughäfen. Klargestellt wurde, dass die Flugverkehrswirtschaft über die Zeit der Hauptferien nur eine geringe Reduktion der dramatischen Einbrüche bei den Passagierzahlen und den Flugbewegungen erwartet. Der Schwerpunkt der Informationen betraf die betriebsinternen Maßnahmen (z.B. Kurzarbeit, Flottenreduktion, Bildung von „autarken“ nicht miteinander in Verbindung stehenden Arbeitsgruppen zur Aufrechterhaltung des Betriebs auch bei Auftreten einzelner COVID-19-Erkrankungen etc.) und die Anstrengungen um Hilfsmaßnahmen der Bundesregierung zu bekommen. Im Rahmen der Videokonferenz wurde auch der Stand zur Umsetzung des Evaluierungsberichts 2019 kommuniziert, über mögliche Verhaltensregeln für die Sitzungen nach der Sommerpause gesprochen und die vorläufigen Termine für die Herbstarbeit fixiert, vorbehaltlich der weiteren Entwicklungen im Zusammenhang mit der Coronakrise.
- 28. September 2020**      **75. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** – Am Beginn der Sitzung wurde seitens der Prozessleitung ein kurzer Überblick über die Presse- und Öffentlichkeitsarbeit des Dialogforums in der Coronakrise gegeben. Die Berichterstattung und Diskussion über die Situation in der Flughafenregion Wien war geprägt durch die trotz sehr geringem Flugverkehrsaufkommen zahlreichen Anstrengungen von Flugverkehrsgegnern und Interessensgruppen, die gegen jeglichen weiteren Infrastrukturausbau (Schiene, Straße, Luft, Tourismus usw.) sind, Politik und Öffentlichkeit gegen alle Projekte zu mobilisieren und Maßnahmen gegen den Klimawandel über alle anderen Aktivitäten zur Bewältigung der Coronakrise zu stellen. Die Prozessleitung berichtete über die mögliche Herbstarbeit und die geplanten Aktivitäten, um die Dialogforummitglieder und TeilnehmerInnen an den Bezirkskonferenzen trotz der COVID-1-Maßnahmen und dem stark eingeschränkten Sitzungsbetrieb über die aktuellen Entwicklungen zu informieren. Klargestellt wurde, dass sich das Dialogforum als neutrale Diskussions- und Konfliktlösungsplattform auch in Zukunft und so wie bisher, neuen Interessensgruppen, die bereit sind, konstruktiv im Dialogforum mitzuarbeiten, nicht verschließen wird.
- 05. Oktober 2020**      **31. Bezirkskonferenz Baden** – In der Bezirkskonferenz Baden dominierte die Berichterstattung zu den aktuellen Entwicklungen und Auswirkungen der Coronakrise auf die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft. FWAG, ACG und AUA berichteten über die internen Anstrengungen zur Bewältigung der Coronaeffekte auf den Betrieb. Die FWAG informierte über die aktuelle Flugverkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien sowie das zur Krisenbewältigung geschnürte Sparpaket. Abgerundet wurde die Berichterstattung durch Informationen über die Aktivitäten des Dialogforums im Jahr 2020. Vorgestellt wurden auch die Ergebnisse der Analysen im Zusammenhang mit dem Antrag von Oberwaltersdorf auf Veränderung der Abflugrouten im Gemeindebereich. Die Analysen zeigten erneut, dass es sowohl bei den West- als auch bei den Südwindstarts keine realen Verbesserungsoptionen gibt, jede Änderung würde mehr Anrainer belasten.
- 05. Oktober 2020**      **39. Bezirkskonferenz Mödling** – Auch in der Bezirkskonferenz Mödling dominierte die Berichterstattung zu den aktuellen Entwicklungen und Auswirkungen der Coronakrise auf die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft. FWAG, ACG und AUA berichteten über die internen Anstrengungen zur Bewältigung der Coronaeffekte auf den Betrieb. Die FWAG informierte über die aktuelle Flugverkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien sowie das zur Krisenbewältigung geschnürte Sparpaket. Die BI-Mödling stellte Ergebnisse einer Diplomarbeit vor, in deren Rahmen eine Analysesoftware für Flugspuren entwickelt wurde. FWAG und ACG werden die Ergebnisse prüfen und Stellung zur Validität der generierbaren Aussagen nehmen.

Die Analysen zur Beantwortung der Fragen im Zusammenhang mit dem Antrag der Bezirkskonferenz wurden präsentiert, die Ergebnisse konnten aber noch nicht alle Antworten auf alle gestellten Fragen geben, sodass dieses Thema in der nächsten Bezirkskonferenz nochmals auf der Tagesordnung stehen wird. Abgerundet wurde die Berichterstattung durch Informationen über die Aktivitäten des Dialogforums im Jahr 2020.

**05. Oktober 2020**

**34. Bezirkskonferenz Gänserndorf** – In der Bezirkskonferenz Gänserndorf dominierte ebenfalls die Berichterstattung zu den aktuellen Entwicklungen und Auswirkungen der Coronakrise auf die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft. FWAG, ACG und AUA berichteten über die internen Anstrengungen zur Bewältigung der Coroneffekte auf den Betrieb. Die FWAG informierte über die aktuelle Flugverkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien sowie das zur Krisenbewältigung geschnürte Sparpaket. Intensiv diskutiert wurde über die in lokalen Printmedien geäußerte Kritik an den mobilen Lärmmessungen und darüber, wie mit den tlw. unrichtigen an die FWAG gerichteten Vorwürfen umgegangen werden soll. Klargestellt wurde, dass die Zusammenarbeit im Dialogforum dann massiv erschwert wird, wenn nachprüfbare Daten und Fakten ignoriert bzw. nicht zur Kenntnis genommen werden. Abgerundet wurde die Berichterstattung durch Informationen über die Aktivitäten des Dialogforums im Jahr 2020.

**06. Oktober 2020**

**33. Bezirkskonferenz Schwechat** – In der Bezirkskonferenz Schwechat dominierte - wie in allen anderen Bezirkskonferenzen - die Berichterstattung zu den aktuellen Entwicklungen und Auswirkungen der Coronakrise auf die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft. FWAG, ACG und AUA berichteten über die internen Anstrengungen zur Bewältigung der Coroneffekte auf den Betrieb. Die FWAG informierte über die aktuelle Flugverkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien sowie das zur Krisenbewältigung geschnürte Sparpaket. Die Analysen zum Antrag von Rauchenwarth und zur Überprüfung der Einhaltung der Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Nachtflugrouten bestätigten die Beobachtungen der Anrainer. Die ACG sagte zu, zu prüfen, ob Anpassungsmöglichkeiten für die Abflüge - insbesondere in den Abend- und Nachtstunden - vorhanden ist. Abgerundet wurde die Berichterstattung durch Informationen über die Aktivitäten des Dialogforums im Jahr 2020.

**07. Oktober 2020**

**36. Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha** – In der Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha wurden die Gemeinden Neusiedl am See und Winden am See als neue Mitglieder begrüßt. Die Gemeinde Parndorf informierte, dass man sich im Rahmen des Dialogforums in die Diskussion zur Minimierung der Belastungen des aktuellen 2-Pisten-Systems einbringen und auf weitere Schritte auf EU-Ebene gegen die 3. Piste verzichten werde. Intensiv diskutiert wurde auch, ob es Möglichkeiten gibt, die Flughöhen von anfliegenden Flugzeugen auf die Piste 34 im Bereich Bruck an der Leitha / Parndorf zu erhöhen und damit den Lärm zu reduzieren. Ansonsten dominierte - wie in den anderen Bezirkskonferenzen - die Berichterstattung zu den aktuellen Entwicklungen und Auswirkungen der Coronakrise auf die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft. FWAG, ACG und AUA berichteten über die internen Anstrengungen zur Bewältigung der Coroneffekte auf den Betrieb. Die FWAG informierte über die aktuelle Flugverkehrsentwicklung und die Auswirkungen auf den Flugbetrieb am Flughafen Wien sowie das zur Krisenbewältigung geschnürte Sparpaket. Abgerundet wurde die Berichterstattung durch Informationen über die Aktivitäten des Dialogforums im Jahr 2020.

Da auch die geplante Feier anlässlich der fünfzehnten Wiederkehr des Tages der Unterzeichnung des Mediationsvertrages im Juni 2020 nicht stattfinden konnte, wurde auch die Umsetzung der in diesem Zusammenhang geplanten Broschüren ausgesetzt. In der ersten Jahreshälfte 2021 wird diesbezüglich zu entscheiden sein, ob und wenn ja welche Informationsmaterialien zur Dokumentation der 15-jährigen Arbeit des Dialogforums umgesetzt werden sollen.

## 2) Schwerpunktthema „nationale und internationale Entwicklungen im Flugverkehr“

Die Berichterstattung zu den Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf den Flugverkehr wird im Jahr 2020 und insbesondere ab dem Zeitpunkt des Shut-Downs in Österreich Mitte März 2020 von einer Vielzahl, meist tlw. zusammenhängender Themen geprägt, wobei sich die Bedeutung einzelner Themen über die Monate immer wieder verändert hat:

- **Thema „Reduktion des Flugverkehrsangebots / Flugzeugflotten am Boden“:** In der Phase des Shuts-Downs des Gesellschafts- und Wirtschaftslebens dominierte die Berichterstattung über die dramatische Reduktion des Flugverkehrsangebotes und die Informationen über das „Grounding“ ganzer Flugzeugflotten von Airlines. Diese direkte Auswirkung des Nachfrageeinbruchs betraf die meisten Airlines, z.B. standen die AUA-Maschinen größtenteils ebenso am Boden wie die Maschinen der Lufthansa, der Swiss, British Airways, Air-France-KLM, aber auch von Low-Cost-Carriern wie Level, Laudamotion, Wizzair, Easyjet, Norwegians, Ryanair u.v.m. Auch die Flugzeuge der sogenannten „Ferienflieger“ wie die Condor bzw. TUI blieben am Boden. Schon kurz nach dem Auftauchen der „Grounding-Informationen“ wurden auch erste Überlegungen veröffentlicht, bestimmte Flugzeugtypen überhaupt nicht mehr in Betrieb zu nehmen. Bei der Lufthansa betraf dies von Anfang an z.B. die Flugzeugtypen A380, B747-400 und A340, bei der AUA waren von diesen Überlegungen z.B. die B767, aber auch die Dash 8-400 betroffen.
- **Thema „Repatriierungsflüge / Hilfsflüge für medizinische Hilfsgüter“:** In der Shut-Down Phase - insbesondere im April und Mai - haben viele Homecarrier, aber auch Low-Cost-Carrier, Repatriierungsflüge und Transportflüge für dringend benötigte medizinische Güter durchgeführt. Die AUA hat z.B. in enger Abstimmung mit dem Außenministerium und der Bundesregierung viele Österreicherinnen und Österreicher aus dem Ausland zurück geholt und zum Transport medizinischer Güter wie Schutzmasken, Desinfektionsmittel etc. sogar Maschinen vom Typ B777 so adaptiert, dass mehr Fracht transportiert werden konnte. Wie die AUA für Österreich haben diese Flüge in Deutschland die Lufthansa und in Europa auch Air-France-KLM, British Airways und auch einige Low-Cost-Carrier u.v.m. durchgeführt. In den Sommermonaten waren diese Flüge mit dem Rückgang der Zahl der infizierten Personen und den Lockerungen der Reisebeschränkungen nicht bzw. kaum mehr erforderlich. Dies hängt aber auch damit zusammen, dass Flugreisen wesentlich besser geplant und im Zweifelsfall gar nicht gebucht werden, sodass die Wahrscheinlichkeit, dass z.B. Urlaubsreisende in diversen Ländern „hängen“ bleiben und nicht mehr zurück nach Österreich fliegen können, deutlich geringer geworden sein dürfte. Aktuell dürften die „systemrelevanten“ Flugverbindungen ausreichen, um alle Ziel- und Quelldestinationen zu bedienen.
- **Thema „Reisebeschränkungen / Flugverbote in Krisenregionen und -länder“:** Dieses Thema betraf zu Beginn der Coronakrise die meisten Länder in ähnlicher Art und Weise. Bestand zu Beginn der Coronakrise meist ein generelles Flugverbot für viele Länder und die Flugzeuge standen größtenteils ohnedies am Boden, wandelte sich dieses Thema in den Sommermonaten weltweit zu einem der Hauptkritikpunkte an der Politik, insbesondere der EU-Politik. Mit Bekanntgabe von sich ständig ändernden Reisebeschränkungen und Flugverboten durch die einzelnen Nationalstaaten konnten die Airlines bis heute keinen reduzierten, aber zumindest stabilen Flugbetrieb aufbauen. Dies führte zu einer zusätzlichen und zunehmenden Verunsicherung der Flugpassagiere, die nun nicht mehr sicher sind, aus welchen Ländern sie auch ohne aktuellste COVID-Tests und Zwangsquarantänemaßnahmen in ihre Heimatländer zurückkehren können. Die Konsequenz ist eine zusätzliche Dämpfung der ohnedies nach wie vor sehr schwachen Flugverkehrsnachfrage. Insbesondere in Europa wird von der Flugverkehrswirtschaft deshalb vehement gefordert, hier so schnell wie möglich eine europaweit einheitliche Regelung zu treffen. Dazu ist anzumerken, dass sich nun mit den weltweit stark steigenden Ansteckungszahlen („Stichwort 2. Welle“) die Rahmenbedingungen für klare Regelungen möglicherweise erneut verschlechtert haben. Darüber hinaus gibt es auch kaum Anzeichen, dass die EU-Mitgliedsländer wirklich bereit wären solidarisch zu agieren und gemeinsam Reisebeschränkungen zu lassen und auf nationale / regionale „Nachschärfung“ diverser Maßnahmen zu verzichten.

- **Thema „staatliche Hilfen & Beteiligung / Kurzarbeit / Beiträge der Belegschaften zur Kostensenkung / Wettbewerbsverzerrung“:** Das Thema der staatlichen Hilfe für die Flugverkehrswirtschaft war schon früh in der ersten Phase des Shut-Downs vorhanden, allerdings wenig konkret, aber immer schon mit der Zielsetzung besonders die Arbeitsplätze zu sichern. Richtig zum Schwerpunktthema der internationalen Berichterstattung wurden die staatlichen Hilfen, als klar wurde, dass nicht nur kleinere Airlines, wie z.B. Norwegian, oder die Ferienflieger massive monetäre Hilfe zur Bewältigung der Krise benötigen werden, sondern sich auch die Lufthansagruppe, Air-France-KLM und British-Airways ebenso staatliche Hilfe benötigen wie die sechs großen amerikanischen Airlines. Die Höhe der benötigten Hilfgelder wurde permanent nach oben revidiert und nahm schließlich Dimensionen an, die eine Diskussion über staatliche Beteiligungen an den Airlines entfachte.

Parallel zur Diskussion staatlicher Hilfgelder entwickelten die Airlines massive Kosteneinsparungsprogramme, die wiederum dazu führten, dass die Gewerkschaften nachdrücklich Sicherheiten für die Erhaltung der Arbeitsplätze einforderten. In Kombination mit Kurzarbeitsmodellen wurde seitens der Airlines garantiert, keine Entlassungen vorzunehmen, solange die Kurzarbeit läuft. In zähen Verhandlungen gelang es auch bei vielen Airlines den Belegschaften Beiträge zur Kostensenkung abzurufen, temporäre Reduktion der Löhne und Gehälter wurden ebenso vereinbart wie diverse Mehrleistungen ohne monetären Ausgleich.

In der Phase, in der schon konkrete Zahlen über die Dimension der staatlichen Hilfen öffentlich diskutiert wurden (z.B. Lufthansa 9 Mrd. Euro, Air-France-KLM mehr als 3 Mrd. Euro usw.), startete – ausgelöst durch die natürlich nach wie vor akute Klimakrise – ein Diskussion, die staatlichen Hilfen an ökologische Kriterien und Auflagen zu binden. Die Forderungen reichten von einer Modernisierung der Flugzeugflotten über ein Aus für Kurzstreckenflüge bis hin zu den Forderungen, Kerosin zu besteuern, Mindestticketpreise einzuführen und alle Flüge zwischen Destinationen zu verbieten, die in Europa mit der Bahn innerhalb von acht Stunden zu erreichen sind.

Besonders harte Auseinandersetzungen gab es während der Genehmigungsphase der ausverhandelten staatlichen Hilfen als sowohl bei den Airlines als auch bei den Flughäfen immer klarer wurde, dass es nach Auslaufen der Kurzarbeit bei einem längeren Anhalten der Coronakrise unausweichlich dazu kommen werde, dass massiv Arbeitsplätze abgebaut werden müssen. Die Politik drohte, die gemachten Zusagen rückgängig zu machen, Airlines und Flughäfen drohten mit der Liquidierung der Unternehmen bzw. damit, in Konkurs zu gehen.

Vor allem der Chef von Ryanair O’Leary prangerte die staatlichen Hilfen für die Airlines an, da es seiner Meinung nach dadurch zu einer massiven Wettbewerbsverzerrung kommt und Airlines „künstlich“ am Leben erhalten werden, deren Kostenstrukturen nicht wettbewerbsfähig seien. Ryanair hat mehrfach gedroht, Klage auf europäischer Ebene zu führen, da Ryanair selbst keine staatliche Hilfe in Anspruch nehmen werde und damit die Wettbewerbsverzerrung evident sei. Ryanair und ihre Tochtergesellschaften, wie z.B. Laudamotion, setzen zur Krisenbewältigung auf massiven Druck auf die Gewerkschaften und die Belegschaft, um die Lohn- und Gehaltskosten noch mehr zu reduzieren. Standorte wie Wien aber auch deutsche Standorte von Ryanair wurden in den Medien mehrfach mit der Schließung bedroht und z.B. in Deutschland von 11 Ryanair-Standorten 3 geschlossen. In Wien fliegen nun die Laudamotion-Flugzeuge mit einer maltesischen Lizenz. In den Medien gab es in den letzten Wochen mehrere Artikel, in denen die EU-Politik deutlich aufgefordert wurde, dem systematischen Ausspielen von Standorten und unterschiedlichen Rahmenbedingungen von EU-Mitgliedsländern für den Flugverkehr von einzelnen Airlines Einhalt zu gebieten.

Mit einer leichten zeitlichen Verzögerung machte beispielsweise in Deutschland die ADV klar, dass auch die großen internationalen Flughäfen massive staatliche Hilfe benötigen werden und die kleineren Flughafenstandorte des polyzentrischen deutschen Flugverkehrssystems massiv in ihrer Existenz bedroht sind. Insbesondere in den letzten Wochen ist das Thema „staatliche Hilfen für die Flughäfen“ in den Medien wieder besonders stark präsent gewesen.

- **Thema „Flottenbereinigungen/-reduktionen“:** Relativ rasch nach Beginn des Shut-Downs Mitte März berichteten die Medien über dauerhafte Reduktionsüberlegungen der Flugzeugflotten einzelner Airlines. Bei der AUA tauchten Überlegungen auf, die Flotte von 82 auf 60 Maschinen zu reduzieren, bei der Lufthansa war von einer Reduktion von über 700 auf knapp 600 Maschinen die Rede. Im Zusammenhang mit der Reduktion der Flugzeuganzahl ging auch die Diskussion darüber einher, dass neben der Reduktion gleichzeitig eine Modernisierung der Flugzeugflotten erfolgen müsse, um nach dem „Durchtauchen“ der Krise wieder erfolgreich „durchstarten“ zu können. Dieses Thema ist nach wie vor aktuell, tendenziell wird im Oktober 2020 von einer noch größeren Reduktion der Zahl der Flugzeuge bei noch mehr Airlines gesprochen als am Beginn der Diskussion.
- **Thema „Verknüpfung ökologischer Ziele mit Gewährung staatlicher Hilfen“:** In der Phase, in der sich die staatlichen Hilfsprogramme in den Endverhandlungen befanden wurden – wie schon erwähnt – seitens der Umweltparteien und umweltorientierter NGO's massive Forderungen gestellt, die staatlichen Hilfen mit ökologischen Auflagen zu versehen. Die Forderungen gingen schlussendlich so weit, dass das „Aus“ für „fossile“ Branchen und Unternehmen gefordert wurde und der Vorschlag gemacht wurde, weder Airlines noch Flughäfen mit staatlichen Hilfsgeldern zu unterstützen und durch die Krise zu helfen. Insbesondere in Frankreich wurden die staatlichen Hilfsgelder für Air-France-KLM an ökologische Auflagen geknüpft, in Österreich schloss die AUA den sogenannten „Klimapakt“ mit dem BMK.
- **Thema „dramatische Einbrüche bei Flugbewegungen und Passagierzahlen“:** Faktum ist, dass in der Phase des Shut-Downs auch wirklich von einem Shut-Down gesprochen werden konnte, gingen doch die Passagierzahlen an vielen Flughafenstandorten um über 90% zurück, die Zahl der Flugbewegungen erreichte phasenweise nicht einmal ein Fünftel des Jahres 2018/2019. Auch die jüngsten Verkehrszahlen zeichnen ein düsteres Bild. Am Standort Flughafen Wien sank das Passagieraufkommen im September 2020 um 81,1% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf 562.247 Reisende. Die Zahl der Lokalpassagiere nahm um 79,8% ab, die Zahl der Transferpassagiere ging um 85,2% zurück. Die Flugbewegungen verzeichneten im September 2020 ein Minus von 61,4%. Beim Frachtaufkommen gab es ein Minus von 27,1% im Vergleich zum September des Vorjahres. In den ersten 3 Quartalen 2020 wurden in Wien 7.026.89 Passagiere gezählt (-70,7% gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres), die Zahl der Starts und Landungen von 80.580 bedeutete ein Minus von 60,1%. Bleibt das Problem der zahlreichen Reisewarnungen erhalten – worauf derzeit vieles hindeutet – könnte das Jahresergebnis des Jahres 2020 auf einem Niveau liegen, das zuletzt in der ersten Hälfte bzw. am Beginn der 90er-Jahre vorhanden war. Einig sind alle ExpertInnen, dass es abgesehen von den Rahmenbedingungen für das Reisen vor allem darauf ankommen wird, ob es in der ersten Jahreshälfte 2021 einen wirksamen Impfstoff bzw. Medikamente gegen das COVID-19-Virus geben wird, ob das Hochfahren des Flugbetriebs und die Nachfrageentwicklung an Dynamik gewinnen wird.
- **Thema „Prognosen der weiteren Entwicklungen / neuer „Normalbetrieb“:** Auch im Oktober 2020 gibt es keine seriösen Prognosen, wie rasch sich der Flugverkehr erholen und wie rasch das Hochfahren bis hin zu einem „Normalbetrieb“ - wie auch immer der aussehen wird - dauern könnte. Langsam verfestigt sich die Einschätzung, dass es wahrscheinlich mehrere Jahre dauern könnte, bis das Flugverkehrsniveau von 2018/2019 auch nur annähernd erreicht werden kann. Experten sprechen von einer langsamen Erholungsphase von drei bis fünf Jahren, aber auch 2027 wurde schon als Jahr genannt, in dem man einen ähnlichen Flugbetrieb wie 2018/2019 beobachten wird können.
- **Thema „Rückerstattung von Ticketpreisen / Gutscheine für Flugreisende“:** Die EU-Richtlinien sehen vor, dass die Airlines Ticketkosten für coronabedingt nicht erfolgte Flüge innerhalb einer Woche an die Kunden zurückzahlen müssen. Das Thema tauchte sehr bald nach Beginn des Shut-Downs in den Medien auf, weil viele Airlines den Kunden und Kundinnen anstatt der Geldrückerstattung Gutscheine angeboten hatten. Insgesamt ging es bei diesem Thema um Milliardenbeträge und für die Airlines in einer Phase des nahezu 100%igen „Produktions- und Umsatzausfalls“ auch um die Liquidität, bis die staatlichen Hilfsgelder zur Krisenüberwindung bei den Airlines eingelangt sind. Es kam zu Sammelklagen und bei den Airlines wurde beteuert, die Rückerstattung der Gelder so rasch wie möglich voranzutreiben.

Zwischenzeitlich dürfte der Großteil der Gelder von den Airlines auch tatsächlich an die Kunden rücküberwiesen worden sein, es gibt aber nach wie vor vereinzelt Pressemeldungen darüber, dass nach wie vor eine vollständige Rückerstattung aller Mittel nicht erfolgt ist.

- **Thema „Jobabbau“:** Schon in der Phase, in der die staatlichen Hilfgelder verhandelt wurden, zeichnete sich ab, dass es im Jahr 2021 zu einem massiven Abbau von Arbeitsplätzen bei den Airlines, den Flughafenbetriebsgesellschaften aber auch bei den zahlreichen Zulieferfirmen (z.B. Catering) und den Herstellern von Flugzeugen kommen wird. Die Lufthansa spricht beispielsweise von 22.000 Jobs die verloren gehen, auch AUA und FWAG werden um einen Rückbau der Arbeitsplätze nicht herumkommen. Weltweit könnten - je länger die Krise andauert - hunderttausende Arbeitsplätze in der Flugverkehrswirtschaft verloren gehen. Wenn es der Luffahrt länger schlecht geht, ist anzunehmen, dass im Bereich des Tourismus und der Gastronomie, die stärker auf den internationalen Gast ausgerichtet sind, ebenfalls zu einem massiven Jobabbau kommen dürfte.

Abschließend ist anzumerken, dass die Medienberichte der letzten Wochen darauf hindeuten, dass sich erst im ersten Halbjahr 2021 die Rahmenbedingungen stabilisieren könnten und erst dann ein klareres Bild über die kurz- und mittelfristige Zukunft der Flugverkehrswirtschaft vorhanden sein könnte.

### 3) Ausblick über die Aktivitäten bis zum Jahresende 2020

Bedingt durch die erneute Verschärfung der Maßnahmen der Bundesregierung zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie am Wochenbeginn der KW43 und nun auch bedingt durch den seitens der Bundesregierung verordneten 2. Shut-Down unseres Gesellschafts- und Wirtschaftslebens, ist die Prozessleitung nun erneut gezwungen, die Arbeiten und Sitzungsaktivitäten den Maßnahmen und Verordnungen des Bundes und der Länder anzupassen. Sollte diese 2. Shut-Down-Phase verlängert bzw. die Maßnahmen noch ausgeweitet werden, dürfte dies aus heutiger Sicht keine nachhaltigen Auswirkungen auf die bis zum Jahresende geplanten Dialogforumaktivitäten haben. In Abhängigkeit von den weiteren Entwicklungen im Zusammenhang mit der Coronakrise wird die Prozessleitung die Planung der Aktivitäten und Arbeiten für das 1. Halbjahr 2021 anpassen und darüber noch vor der Jahreswende 2020/2021 berichten.

Die für den 19. November 2020 geplante 1. Sitzung der Sondierungsrunde wird aufgrund der COVID-19-Maßnahmen und der aktuell völlig instabilen Rahmenbedingungen für die nationale und internationale Flugverkehrswirtschaft, die es insbesondere für die FWAG unmöglich machen, Themen und Verhandlungspositionen einzubringen, erst im kommenden Jahr stattfinden. Die Terminfindung hängt von den weiteren Entwicklungen über den Jahreswechsel 2020/2021 ab und wird im Einklang mit den Gründungsmitgliedern im 1. Quartal 2021 festgelegt werden.

Die ursprünglich für den 16. Dezember 2020 geplante 7. Generalversammlung wird ebenfalls erst im ersten Halbjahr 2021 stattfinden. Da die 3-jährige Funktionsperiode des 6er-Vorstandes des Dialogforums und der Rechnungsprüfer eigentlich mit Ende Dezember 2020 ausläuft, bleiben gemäß Statuten des Dialogforums sowohl der 6er-Vorstand als auch die Rechnungsprüfer bis zur Abhaltung der 7. Generalversammlung in ihrer Funktion.

Auch die traditionelle Weihnachtsfeier des Dialogforums im Anschluss an die letzte Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums kann heuer erstmals seit das Dialogforum im Jahr 2006 die Arbeit aufgenommen hat, wegen der COVID-19-Restriktionen nicht stattfinden. Das Risiko der Virusverbreitung wäre auch lt. Hans-Peter Hutter von der MedUNI-Wien bei einer Weihnachtsfeier unverantwortlich hoch, da im Dialogforum ja viele Personen zusammenkommen, die täglich viele persönliche Termine wahrnehmen müssen.

Unklar ist noch, ob die Dezemberausgabe des Newsletters 01-04/2020 wie alljährlich im Dezember ausgesendet werden kann. Jedenfalls wird die letzte Ausgabe von Dialog\_aktuell im Dezember versendet werden und neben einem Jahresrückblick auch einen Ausblick auf die geplanten Arbeiten und Aktivitäten des Dialogforums im 1. Halbjahr 2021 umfassen.

Der Evaluierungsbericht für das Jahr 2019 kann erst bis zur 68. Sitzung des Arbeitskreises Evaluierung & Monitoring (17.11.) fertiggestellt werden. Allfällige Ergänzungs- und Änderungswünsche können danach bis spätestens Freitag den 11.12.2020 bekannt gegeben werden. Die Freigabe zur Veröffentlichung des Berichts sollte dann im Rahmen der 56. Dialogforumsitzung am 17.12.2020 erfolgen.

Ansonsten konzentrieren sich die Arbeiten im Dialogforum bis zum Jahreswechsel darauf, die Dialogforummitglieder sowie die Mitglieder der Bezirkskonferenzen mit Informationen über die weiteren Entwicklungen am Flughafen Wien und im internationalen Flugverkehr zu versorgen.

Nach Rücksprache mit Hans-Peter Hutter von der MedUNI-Wien und unter Berücksichtigung der aktuellen COVID-19-Restriktionen werden wir die beiden noch anberaumten Sitzungen als ZOOM-Videokonferenz durchführen.

**17. November 2020: 68. Sitzung Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring (ZOOM-Videokonferenz)**

**17. Dezember 2020: 56. Dialogforumsitzung (ZOOM-Videokonferenz)**

Die letzte Ausgabe von Dialog\_aktuell im Jahr 2020 erscheint in KW51.

## 4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 05. November 2020

Termin				Sitzung		Sitzungsort		
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer
<b>SEPTEMBER</b>								
Mo	28.Sep	2020	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	75. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
<b>OKTOBER</b>								
Mo	05.Okt	2020	10:30	BK Baden	31. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
Mo	05.Okt	2020	13:30	BK Mödling	39. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
Mo	05.Okt	2020	17:00	BK Gänserndorf	34. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
Di	06.Okt	2020	16:30	BK Schwechat	33. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
Mi	07.Okt	2020	16:30	BK Bruck	36. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
<b>NOVEMBER</b>								
Di	17.Nov	2020	16:00	AK Evaluierung	68. Sitzung	Zoom-Videokonf.		
<b>DEZEMBER</b>								
Do	17.Dez	2020	16:00	Dialogforumsitzung	56. Sitzung	Zoom-Videokonf.		

*Anmerkung: Der Sitzungsspiegel wird laufend ergänzt, bitte deshalb allfällige zwischenzeitliche Änderungen beachten. Gültig ist immer die Übersicht des aktuellsten Geschäftsführerbriefes.*

*Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien*

Der aktuelle Sitzungsspiegel kann auch auf der Homepage des Dialogforums ([www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at)) im Bereich „Aktuelles/Termine“ nachgelesen werden. Hier finden sie auch immer den aktuellsten Stand des Sitzungsspiegels und insbesondere auch alle kurzfristigen Terminverschiebungen und -absagen.