

# Dialog aktuell

Nr. 07-10/2021

## Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe Juli – Oktober – Nr. 07-10/2021

*Sehr geehrte Damen und Herren!*

*Ich hoffe Sie konnten sich in den Sommermonaten gut erholen, sind gesund und wohlauf und der Stress des Arbeitsalltages hält sich nach der Sommerpause in Grenzen. Auch das Dialogforum hat seine Arbeit im September wieder voll aufgenommen, wobei bedingt durch die Maßnahmen zur Bekämpfung der COVID-19-Pandemie, nach wie vor das Arbeiten und insbesondere die Abhaltung von Präsenzsitzungen deutlich erschwert ist.*

*Der Flugverkehr hat über die Sommermonate einen ersten Schritt aus der Krise gemacht, die Zahl der Flugbewegungen und vor allem der Passagiere lag über die Sommermonate und auch im September und Oktober nach wie vor weit unter dem Niveau des Jahres 2019. War die Flugverkehrswirtschaft noch im 1. Halbjahr eher pessimistisch, was die Krisenbewältigung anlangt, so herrscht nun wieder mehr Optimismus im Hinblick auf die weitere Flugverkehrsentwicklung vor, insbesondere wenn man den Winterflugplan als Maßstab für die Einschätzungen heranzieht.*

*Im Dialogforum gehen wir davon aus, dass sich die Fluglärmdiskussion parallel mit der Zunahme der Flugbewegungen intensivieren wird. Hier kommt hinzu, dass das Thema „Bekämpfung des Klimawandels“ in diesem Zusammenhang stark polarisierend auf das Diskussions- und Verhandlungsklima auch im Dialogforum wirkt.*

*Wir werden uns im Dialogforum in der verbleibenden Herbstarbeit sehr bemühen, den konstruktiven und wertschätzenden Umgang mit den konfliktträchtigen Themen zu erhalten und die Wissens- und Vertrauensbasis zu stärken, auf der wir den Interessensausgleich zwischen Flughafenregion und Flugverkehrswirtschaft weiter vorantreiben. Bedingt durch die neuesten Entwicklungen im Zusammenhang mit der COVID-19-Pandemie werden wir leider die Herbstrunde der Bezirkskonferenzen erneut als Zoom-Videokonferenzen umsetzen, um kein Ansteckungsrisiko einzugehen, hoffen aber, im Dezember mit der 60. Dialogforumsitzung als Präsenzsitzung das Arbeitsjahr abschließen zu können, um dann im nächsten Jahr nach beinahe zwei Jahren den „Normalbetrieb“ wieder aufnehmen zu können.*

*Für Rückfragen stehe ich jederzeit gerne zur Verfügung und verbleibe*

*mit freundlichen Grüßen Ihr*

*Wolfgang Hesina*

## 1) Rückblick Juli – Oktober 2021

Für das 2. Halbjahr 2021 waren nach der sitzungsfreien Sommerpause vier Termine anberaumt, wobei der Termin der Sondierungsrunde aufgrund von mehreren Terminkollisionen nicht umgesetzt werden konnte. Der inhaltliche Arbeitsschwerpunkt war neben der Organisation, Abwicklung und Dokumentation der Sitzungen die Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2020, wobei hier nach wie vor Bausteine zur Fertigstellung des Berichts offen waren. Mitte September hat die „Summer Break“ anschaulich gezeigt, wie wichtig es wäre, die Arbeitskreissitzungen und auch die Bezirkskonferenzen als Präsenzsitzungen abzuhalten. Erst wenn dieser große Schritt in eine neue „Normalität“ des Arbeitsprozesses gemacht werden kann, wird es wieder möglich sein, durch persönliche Verhandlungen nicht nur den aus dem 4. Quartal 2019 stammenden Antrag der ARGE gegen Fluglärm effizient und ergebnisorientiert abzuarbeiten, sondern auch die für konsensuale Lösungen so wichtige Vertrauens- und Wissensbasis zu stärken. Bedingt durch die aktuelle Entwicklung der COVID-19-Pandemie sah sich die Prozessleitung gezwungen, aus Sicherheitsgründen die umzusetzenden Sitzungen als Zoom-Videokonferenzen zu organisieren und auch die Teilnahme an der „Summer Break“ auf die Gründungsmitglieder zu beschränken, die die 3-G-Regeln erfüllen. Insgesamt wurden folgende Sitzungen umgesetzt.

- 20. September 2021:** **71. Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring** – Am Beginn der Arbeitskreissitzung wurden die aktuellen Zahlen zur Flugverkehrsentwicklung und zu den Prognosen präsentiert und die Anträge der Bürgerinitiativen „Pro Margarethen“ und „Viel zu Laut“ besprochen. Dabei wurden die Fragen der Bürgerinitiative „Viel zu Laut“ beantwortet und bezüglich des Antrags von „Pro Margarethen“ vereinbart, die Optionen zu prüfen und im Rahmen der Sondierungsrunde die Ergebnisse zu diskutieren. Umfangreich war die Berichterstattung zu diversen Evaluierungsergebnissen, wie u.a. der 40%-Regelung und der Bestimmungen im Zusammenhang mit den Landungen auf Piste 34 und der Sichtanflugthematik. Seitens der AUA wurde erneut der Flugplanungsprozess genauer erläutert und auch das Thema des aerodynamischen Fluglärms näher beleuchtet. Den Abschluss der Sitzung bildete die Berichterstattung über den Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2020 sowie Organisatorisches.
- 11. Oktober 2021:** **78. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** – Eingangs der als Zoom-Konferenz abgehaltenen Arbeitskreissitzung wurde berichtet, dass die Presse- und Medienarbeit erneut dadurch geprägt war, falsche Behauptungen zu entkräften und dem Versuch, das Dialogforum in der Öffentlichkeit und bei Entscheidungsträgern schlecht zu machen, entgegenzuwirken. Weitere Themen betrafen die Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2020, die Auswirkungen der Flugverkehrsentwicklung im Sommer auf die Presse- und Medienarbeit im Herbst sowie den Aufbau von Argumentationslinien zu diversen derzeit für das Dialogforum aktuellen Themen. Abschließend sprach die Prozessleitung neben einigen organisatorischen Themen den dringenden Bedarf eines Updates diverser Materialien (Broschüren, Newsletter, Website, Folder etc.) und die notwendige Erstellung neuen Bildmaterials an.
- 19. Oktober 2021:** **59. Dialogforumsitzung** – aufgrund der stark steigenden COVID-19-Infektionen und der Tatsache, dass in der Dialogforumsitzung primär die Berichterstattung zu diversen Themen auf der Tagesordnung standen, wurde auch die 59. Dialogforumsitzung als Zoom-Videokonferenz abgehalten. Nach der Präsentation der aktuellen Zahlen zur Flugverkehrsentwicklung und der Prognosen für das Jahr 2022 gab die Prozessleitung einen Überblick über die anstehenden Arbeiten im Dialogforum für das Jahr 2022. In der Berichterstattung wurden mehrere Themen, wie u.a. die Umsetzung der Sondierungsrunde, Fragen der ARGE gegen Fluglärm über den Stand bei der Entwicklung eines Curved-Approach für den Anflug auf Piste 29 und Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2020, die Ergebnisse einiger FANOMOS-Termine sowie das Thema der Argumentationslinien für diverse aktuelle Themen in der öffentlichen Diskussion behandelt. Im Rahmen der Sitzung wurden auch alle vereinbarten Termine besprochen und ein neuer Termin für die Sondierungsrunde festgelegt.

## 2) Schwerpunktthema „Ist eine faire Flugverkehrs- und Mobilitätsdiskussion unter geänderten Rahmenbedingungen in schwierigen Zeiten überhaupt möglich?“

Das Schwerpunktthema in dieser Ausgabe von Dialog\_aktuell setzt sich mit der aktuellen Krisensituation und den dadurch ausgelösten Veränderungen in den Rahmenbedingungen für eine faire Flugverkehrs- und Mobilitätsdiskussion auseinander, weil die aktuellen Entwicklungen den Handlungsspielraum für die Erarbeitung von konsensualen Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen beeinflussen und die Erzielung eines fairen Interessensausgleichs zwischen Flugverkehrswirtschaft und Flughafenregion erschweren.

### **Krisen prägen unsere Zeit und beeinflussen unser Handeln**

Der Jahreswechsel 2021/2022 rückt näher und der weltweite Kampf zur Eindämmung der COVID-19-Pandemie ist noch immer in vollem Gang. In Österreich – so wie in vielen anderen Ländern – steigt die Zahl der COVID-19-Erkrankten trotz mehrerer Lock-Down-Phasen derzeit wieder stark und das in einer Zeit, in der die Wirtschaft intensive Anstrengungen unternimmt, um zu alter Stärke zurückzufinden.

Neben der COVID-19-Pandemie prägen gleichzeitig Themen wie „Nachhaltigkeit“, „Klimawandel“, „Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes“ und „Abkehr von fossilen Brennstoffen“ etc. die öffentliche Diskussion. Die Schlagworte stehen stellvertretend für eine zweite große Krise unserer Zeit, die Klimakrise. Dabei dürfen wir nicht vergessen, dass wir abgesehen von der Terror- und Flüchtlingsproblematik noch eine dritte Krise zu bewältigen haben, nämlich die Krise unserer nationalen Wirtschaft und der Weltwirtschaft.

Es müsste eigentlich klar sein, dass wir auf der einen Seite die Wirtschaft nicht in einer schwierigen Phase des Hochfahrens mit Maßnahmen zur Bewältigung der anderen Krisen überfordern dürfen. Ebenso klar müsste es aber auch sein, dass die Bekämpfung des Klimawandels trotz der pandemiebedingten wirtschaftlichen Probleme keinen Aufschub duldet. Lippenbekenntnisse statt konkreter Handlungen werden nicht reichen, um die Klimaerwärmung auf 1,5 Grad zu beschränken. Wir haben uns seit Beginn der Industrialisierung in eine Situation der Klima- und Umweltbelastung hineinmanövriert, aus der wir nach heutigem Wissensstand nur gemeinsam und mit sofortigem Handeln einigermaßen unbeschadet herauskommen können. Wenn Nachhaltigkeit mehr als ein leeres Schlagwort bleiben soll, werden wir in Bereichen, in denen Maßnahmen die größte „Hebelwirkung“ bzw. die größten positiven Auswirkungen auf das Weltklima haben, aus der Komfortzone kommen und handeln müssen.

### **Krisen generieren problematische „Nebeneffekte“**

Anlass zu großer Sorge geben allerdings die „Nebeneffekte“ der Krisenbekämpfungsmaßnahmen und hier vor allem unsere Anstrengungen zur Überwindung der COVID-19-Pandemie auf das gesellschaftliche Zusammenleben, unsere Kommunikationskultur und insbesondere unser Konfliktverhalten:

- **COVID-19-Pandemie ist noch nicht besiegt** - Im 4. Quartal 2021 befinden wir uns in Österreich immer noch in einer sehr angespannten Situation, was die Pandemiebekämpfung angeht. COVID-19 sorgt nach wie vor für sehr viele Neuerkrankungen. Es ist schwer abschätzbar, wie lange es noch dauern wird, bis wir sagen können, dass wir die Pandemie endgültig besiegt haben. Die Wirtschaft erholt sich zwar schrittweise, die Flugverkehrswirtschaft ist aber - wie schon festgestellt - nach wie vor eine der am stärksten von den Pandemieauswirkungen betroffenen Branchen.
- **Impfverhalten spaltet die Gesellschaft** - Besonders gefährlich ist neben den zahlreichen Erkrankungen vor allem, dass unsere Gesellschaft durch die Pandemiebekämpfungsmaßnahmen und vor allem in der Frage „Impfung oder Nicht-Impfung“ zunehmend gespalten ist und das quer durch alle politischen Lager, Bevölkerungs- und Bildungsschichten, ja sogar quer durch Familien und Freundeskreise. Die öffentliche Diskussion gestaltet sich dementsprechend zunehmend aggressiv und emotional. In der Diskussion jenseits von Emotionen und „Glaubensbekenntnissen“ ist besonders besorgniserregend, dass sachlich fundierte und nachprüfbar Argumente aktuell nur mehr eine untergeordnete Rolle spielen.

- **Unklare Regeln steigern Entscheidungsunsicherheit** - Die zunehmend unüberschaubare Flut an Bestimmungen, Vorgaben, Regeln und Verboten zur Pandemiebekämpfung auf Bundesebene, die noch dazu in den einzelnen Bundesländern unterschiedlich umgesetzt werden, schürt die Unsicherheit in der Bevölkerung und erhöht die Entscheidungsunsicherheit in Bezug auf die Wirkungseinschätzung der COVID-19-Impfungen. Die öffentliche Diskussion über die Berechtigung und Sinnhaftigkeit dieser schwer überschaubaren Regeln und Verbote ist unausweichlich und steigert die Aggressivität, mit der der Konflikt „*Impfen oder Nicht-Impfen*“ in der Gesellschaft ausgetragen wird, zusätzlich.
- **Fake-News treiben die Spaltung der Gesellschaft weiter voran** - Ein bekanntes Problem unserer Wissens- und Informationsgesellschaft besteht darin, dass es immer schwieriger wird, nachprüfbare Daten und Fakten von Fake-News zu unterscheiden. Es grassieren in Bezug auf die Nebenwirkungen der Impfung zahlreiche Falschmeldungen, die Daten und Fakten aus dem Gesundheitssystem werden beliebig fehlinterpretiert und durch falsche Zahlen und Schlussfolgerungen konterkariert. Hinzu kommt hier noch, dass die politischen Parteien in Bezug auf die Notwendigkeit der Pandemiebekämpfung unterschiedliche Auffassungen vertreten und teilweise die Existenz einer Pandemie in Abrede gestellt wird. Auch damit wird die Spaltung unserer Gesellschaft weiter vorangetrieben. Im günstigsten Fall nimmt „*nur*“ die Entscheidungsunsicherheit der Bevölkerung im Hinblick auf den Umgang mit der Pandemie zu. Die öffentliche Berichterstattung der Medien zeigt aber deutlich, dass auch die Fake-News eine emotionslosere Behandlung der Pandemiebekämpfungsmaßnahmen immer schwieriger machen.
- **Aggressionspotenzial wächst – Demonstrationen häufen sich** - Das allgemeine Diskussionsverhalten manifestiert sich u.a. auch in einer für österreichische Verhältnisse untypischen Häufung von Demonstrationen und Gegendemonstrationen mit einem teilweise deutlich erhöhten physischen Aggressionslevel. Es wird schon beinahe als selbstverständlich empfunden und resignierend hingenommen, wenn auch oberstgerichtliche Entscheidungen einfach nicht mehr zur Kenntnis genommen werden und wenn vom Projekt nicht betroffene Personen und NGO's zu Protesten aufrufen, um rechtlich genehmigte Projekte doch noch zu verhindern.
- **Konsensbereitschaft sinkt und Polarisierung nimmt zu** - Äußerst problematisch ist der „*Nebeneffekt*“, dass sich die generelle Vertrauens- und Verhandlungsbasis in der an sich konsensorientierten österreichischen Bevölkerung auch für viele andere wichtige Themen unserer Zeit kontinuierlich verschlechtert. Die Polarisierung und Spaltung unserer Gesellschaft schreiten immer mehr voran. Die Gruppendynamik führt zu einem ausgeprägten Lager-, bzw. Bunkerdenken, das Logik und für jedermann erkennbare Zusammenhänge auszuschalten vermag.
- **Budgetsanierung unstrittig aber Randthema** - In der aufgeheizten Grundstimmung degeneriert das Faktum, dass die Budgets vieler Nationalstaaten durch die Finanzierung der COVID-19-Gegensteuerungsmaßnahmen aktuell sehr belastet und dementsprechend sanierungsbedürftig sind, beinahe schon zum Nebenschauplatz und Randthema. Außer Streit scheint derzeit trotzdem zu stehen, dass die Budgets in den kommenden Jahren saniert und die Budgetdefizite wieder zurückgefahren werden müssen. Es ist aufgrund der Zusammenhänge eigentlich für die Bewältigung der Klimakrise davon auszugehen, dass es nur vernünftig und logisch wäre, die knappen Budgetmittel besonders in den Handlungsbereichen einzusetzen, in denen der größte positive Effekt für Klima und Umwelt generiert werden kann. Antworten darauf, in welchen Wirtschafts- und Infrastrukturbereichen die größten „*Hebeleffekte*“ erzielbar sind bzw. wie eine Maximierung der Maßnahmeneffekte aussehen müsste, um den Klimawandel zu bekämpfen, werden kaum ernsthaft diskutiert.
- **Klimaschutz – ein international emotional hoch aufgeladenes Thema** - International ist die Situation noch deutlich aufgeheizter als in Österreich. Es ist zu befürchten, dass es nach den ernüchternden „*Ergebnissen*“ des G20-Gipfels in Rom in Bezug auf den Klimaschutz beim Weltklimagipfel in Glasgow nur zu einem aus der Perspektive der Klima- und Umweltschützer sehr „*mageren*“ Ergebnis kommen könnte. Massive Proteste und möglicherweise sogar Ausschreitungen könnten die Folge sein. Eine Übertragung dieser emotional dann durch den Weltklimagipfel noch stärker aufgeladenen Stimmung auf die nationale Diskussion wäre nicht unwahrscheinlich und hätte Folgen auch für die Diskussionen der Flugverkehrsthematik.

## **Flugverkehrs- und Klimaschutzdebatte wird schwieriger und konflikträchtiger**

In der internationalen Diskussion steht neben einigen anderen Bereichen besonders das weltumspannende Verkehrs- und Mobilitätssystem als zentrales Handlungsfeld im Blickpunkt der Klima- und Umweltschützer, wenn es darum geht, Maßnahmen zur Bewältigung der Klimakrise zu definieren und einzufordern.

Die Flugverkehrswirtschaft als wichtiger Bestandteil unseres Verkehrs- und Mobilitätssystem ist nachweislich eine der von der COVID-19-Pandemie besonders stark betroffenen Branchen, die derzeit ebenso wie die gesamte Wirtschaft große Anstrengungen unternimmt, wieder schrittweise hochzufahren. Trotz aller Anstrengungen ist die Flugverkehrswirtschaft vom Niveau vor dem Ausbruch der Pandemie noch deutlich weiter entfernt als viele andere Wirtschaftsbranchen.

Unabhängig davon, dass die Flugverkehrswirtschaft in besonderem Maß von den weltweiten Auswirkungen der COVID-19-Pandemie betroffen ist, wird insbesondere von der Flugverkehrswirtschaft ein substanzieller Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels gefordert. Die Frage, welchen Beitrag die Flugverkehrswirtschaft zur CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffreduktion zu leisten vermag bzw. zu leisten haben wird, ist strittig, weil auch die Meinungen, welchen Anteil die Flugverkehrswirtschaft an der Klimakrise zu verantworten hat und welche Maßnahmen die Richtigen sein könnten, um die Klimakrise zu bewältigen, strittig sind:

- Aus der **Perspektive der Flugverkehrswirtschaft** besteht die große Sorge, dass von der Flugverkehrswirtschaft ein Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels eingefordert wird, den die von der COVID-19-Pandemie hart getroffene Branche in der Phase der schrittweisen Erholung nicht leisten kann, ohne Schaden zu nehmen und der auch nicht annähernd in einer nachvollziehbaren Relation zum Beitrag der Branche zum CO<sub>2</sub>- und Luftschadstoffausstoß bzw. zur Klimaerwärmung steht.
- Aus der **Perspektive der Klima- und Umweltschützer** und Teilen der Bevölkerung besteht die große Sorge, dass die Flugverkehrswirtschaft die nachweislich massiven negativen Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Branche nutzen könnte, um den Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels kleiner zu halten, als dies möglich und angemessen wäre.
- Insbesondere die **Diskussion**, was die Flugverkehrswirtschaft bisher getan hat und in Zukunft tun soll, kann und muss, um den ökologischen Fußabdruck zu minimieren und im Rahmen der vorhandenen Möglichkeiten einen relevanten Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise zu leisten, **entkoppelt sich immer mehr von der Ebene der Daten und Fakten**.

**Konflikt verhärtet sich weiter** - Sachlich betrachtet verhärten sich die Fronten zwischen Klima- und Umweltschützern sowie Flugverkehrswirtschaft immer mehr. Eine gemeinsame Vorgangsweise bzw. Sicht der Dinge zu erarbeiten, die geeignet wäre, den real von der Flugverkehrswirtschaft auch erbringbaren Beitrag zur Bewältigung des Klimawandels gemeinsam festzulegen, erfolgt kaum. Ernüchternd ist zu beobachten, dass Entscheidungen weniger auf der Ebene von Logik sowie nachprüfbarer Daten, Fakten und Systemzusammenhänge fallen, sondern auf der emotional hoch aufgeladenen „*Glaubensebene*“.

Wer die skizzierte Entwicklung nicht für real hält, möge sich vor Augen führen, dass gerade wieder die Verkehrsträger in der öffentlichen Diskussion - befeuert durch Gutachten und Analysen von einer der beiden Konfliktseiten - gegeneinander ausgespielt werden. Es dominieren die „*Glaubensbekenntnisse*“ jenseits einheitlicher und vergleichbarer Kriterien, welche Verkehrsträger die „*Guten*“ und welche die „*Bösen*“ sind, wobei alleine schon dieser Ansatz der Schwarz/Weiß-Malerei kritisch zu hinterfragen ist. Die Flugverkehrswirtschaft wird dafür verantwortlich gemacht, wenn es zum „*Klimakollaps*“ kommt, anstatt sich in einem systemorientierten Ansatz und auf Basis nachprüfbarer Daten und Fakten endlich gemeinsam damit auseinanderzusetzen, welches Verkehrssystem wir als Gesellschaft in Zukunft brauchen und mit welchen gut vernetzten Verkehrsträgern wir in Zukunft welche Distanzen überwinden sollen, wollen, können und müssen. Wir sollten die Dinge beim Namen nennen und wenn es Vorstellungen gibt, den Bürgerinnen und Bürgern weniger Fernreisen zu „*verordnen*“ und das Fliegen zu Destinationen, die innerhalb von sechs Stunden mit einer Bahnverbindung erreichbar sind, zu verbieten, dann sollte man auch klar sagen, dass hier die uneingeschränkte Reisefreiheit und die freie Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zur Diskussion steht, um eine Änderung unseres Mobilitätsverhaltens zu erzwingen.

## ***Ist eine systemorientierte Diskussion des Verkehrs- und Mobilitätssystems möglich?***

Eine Gesamtbetrachtung der Diskussionen über unser globales Verkehrs- und Mobilitätssystem, das unbestritten einen relevanten Anteil der Klima- und Umweltbelastungen zu verantworten hat, würde uns unweigerlich vor Augen führen, dass es aktuell meist nur um Einzelmaßnahmen für einzelne Verkehrsträger, aber kaum darum geht, wie durch eine bestmögliche Vernetzung aller Verkehrsträger, der ein abgestimmter Zeit- und Finanzierungsplan zugrunde liegt, der ökologische Fußabdruck unseres gesamten Verkehrssystems minimiert werden kann. Nur wenn wir als Gesellschaft erarbeiten, welches klimaschonende Verkehrssystem uns in Zukunft zur Verfügung stehen wird, weil wir bereit sind, es zu finanzieren, rechtzeitig zu bauen, zu vernetzen und auch effizient zu betreiben, können wir damit auch entscheiden, wie wir unser Mobilitätsverhalten anpassen müssen. Ein Verkehrssystem, das den Mobilitätsbedürfnissen der Menschen nicht entspricht, wird nicht angenommen, sondern nach Alternativen gesucht werden. Was passiert aber stattdessen?

***Pattstellung von Flugverkehrswirtschaft und Klimaschützern*** - Nach wie vor werden von Klimaschützern ebenso wie von der Flugverkehrswirtschaft Gutachten und Analysen beauftragt, die nur von der eigenen Seite anerkannt werden. Die Klima- und Umweltschützer beauftragen ihre Expertinnen und Experten bzw. NGO's, während die Flugverkehrswirtschaft mit den Argumenten und Analyseergebnissen, die ihre Expertinnen und Experten bzw. Interessensvertretungen erarbeitet haben, „*dagegenhält*“ et vice versa.

Die Überprüfung, ob hinter den Argumenten auch nachprüfbar Daten und Fakten liegen, findet meist nur mehr in den eigenen Reihen statt. Man begnügt sich mit dem Hinweis auf die eigenen Analysen und Experten, die aber von der jeweils anderen Konfliktpartei nicht anerkannt werden. Nur die argumentative Pattstellung ist nachhaltig, maßgeblich für das konkrete Handeln ist, wer in der aktuellen Entscheidungssituation über mehr Macht und Einfluss verfügt, seine Argumentationslinien und Vorstellungen durchzusetzen. Die Pattstellung dient niemandem, weil weder die Flugverkehrswirtschaft noch die Klima- und Umweltschützer ohne ernsthaft miteinander zu reden ihre Sicht der Dinge bzw. ihre Interessen in einem der Dringlichkeit der anstehenden Entscheidungen entsprechenden Zeitraum durchsetzen werden können.

Die lachenden Außenstehenden und Profiteure dieses „*Schauspiels*“ werden dann die Airlines aus den USA sowie aus dem Nahen, Mittleren und Fernen Osten sein, die im Fall der Verordnung von wettbewerbsverzerrenden Klimaschutz- und Umweltmaßnahmen durch die Europäische Union die Wertschöpfung generieren werden. Man muss kein Prophet sein, um schon jetzt auch vorherzusagen, wer die Verlierer sein werden. Auf der einen Seite wird es die europäische Flugverkehrswirtschaft sein, die auf der Strecke bleibt – wenn diese Vorgangsweise bestehen bleibt – auf der anderen Seite letztlich aber auch das, was wir eigentlich schützen wollen, nämlich das Klima, die Umwelt und die Gesundheit der Menschen.

***Pattstellung muss durchbrochen werden*** - Wir dürfen in dieser Situation nicht resignieren, sondern wir müssen endlich diese Pattstellung und die verhärteten Fronten durchbrechen und eine neue, faire und ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsdiskussion in Gang bringen, die uns möglichst rasch zu einem abgestimmten Maßnahmenbündel führt, das wir umsetzen können.

Skeptikern, die davon ausgehen, dass eine zwar schwierige, aber faire Diskussion im Verkehrsbereich, die auf gemeinsamen Daten und Fakten basiert, nicht möglich ist, sei an dieser Stelle entgegnet, dass genau diese Diskussion seit vielen Jahren – begonnen im Mediationsverfahren Flughafen Wien und fortgesetzt im Verein Dialogforum Flughafen Wien – im Kleinen erfolgreich läuft.

## ***Neue, faire und ganzheitliche Verkehrs- und Mobilitätsdiskussion erforderlich***

Wenn wir also aufgrund der Erfahrungen im Dialogforum Flughafen Wien nicht resignieren müssen, sondern vielmehr die Frage stellen können, was es an mutigen Schritten und Aktivitäten braucht, um das permanente und für eine gemeinsame Vertrauens- und Wissensbasis so kontraproduktive mediale Spiel von Reaktion und Gegenreaktion zu durchbrechen, um eine faire, transparente und möglichst emotionslose Diskussion über das für unsere Gesellschaft und Wirtschaft, aber auch für Klima und Umwelt so wichtige Verkehrssystem der Zukunft und die Rolle des Flugverkehrs in diesem System umsetzen zu können, dann gibt es Beispiele für eine Vielzahl von Dingen, die uns in der schwierigen Diskussion voranbringen könnten:

- **Mut Polarisierung zu überwinden** - Erstens wäre es wichtig, die vorhandene Polarisierung zu überwinden. Polarisierung schafft Widerstand, Widerstand verlangsamt die Erarbeitung und Umsetzung vernünftiger Lösungen. Die Erfahrungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum Flughafen Wien zeigen, dass es zur Überwindung der Polarisierung und einer Pattstellung vor allem Mut braucht und zwar den Mut aller Lager und Interessensgruppierungen, sowohl der Flugverkehrswirtschaft als auch der Politik, der Verwaltung und der Zivilgesellschaft und deren Bürgerinitiativen sowie im konkreten Fall auch der Klima- und Umweltschützer, sich auf Diskussionen und Verhandlungen einzulassen und das mit der klaren Erkenntnis, dass man Maximalforderungen nicht vollständig durchsetzen können.
- **Ende der Ausgrenzung Andersdenkender** - Zweitens würden wir gut daran tun, die Ausgrenzung der Andersdenkenden und die Verweigerung von Gesprächen und persönlichen Kontakten zu überwinden. Ausgrenzung und Gesprächsverweigerung generiert in Abhängigkeit von den Machtverhältnissen klare Gewinner und Verlierer: Verlierer, die bei geänderten Machtverhältnissen plötzlich an die Schalthebel der Macht gelangen, neigen aber dazu, die erlittene Niederlage rückgängig zu machen. Wenn wir die Krisen unserer Zeit bewältigen wollen, müssen wir diesen Kreislauf durchbrechen und an dem systematisch arbeiten, was wir im Dialogforum Flughafen Wien als „sozial robuste“ Ergebnisse bezeichnen. „Sozial robuste“ Ergebnisse sind Ergebnisse, die alle Konfliktparteien – oft „zähneknirschend“ aber doch – mittragen, weil sie alle einen Schritt weiter bringen und die sich dadurch auszeichnen, dass sie für keine der Konfliktparteien ein optimales Ergebnis darstellen. Es gibt dadurch auch nicht den einen Gewinner (und alle anderen sind die Verlierer), sondern die Ergebnisse werden von allen mitgetragen, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die angestrebten Ergebnisse auch tatsächlich Realität werden.

Das Dialogforum Flughafen Wien war und ist immer offen für alle Interessensgruppierungen, die bereit sind, sich fair und offen den oft schwierigen und manchmal auch langwierigen Diskussionen zu stellen. Die Ergebnisse sprechen für sich. Die Bürgerinitiativen und Anrainergemeinden haben seit mehr als 15 Jahren u.a. eine Nachtflugregelung und einen technischen Lärmschutz durchgesetzt, der weit besser ist als es die gesetzlichen Bestimmungen vorsehen. Die Interessensgruppierungen, die den Dialog konsequent seit vielen Jahren verweigern, haben nicht eine einzige Maßnahme durchsetzen können, die die Flugverkehrsbelastungen reduziert hat. Es ist geradezu paradox, wenn diejenigen, die den Dialog nach wie vor und trotz immer wieder erfolgter Einladung verweigern, dem Dialogforum Untätigkeit vorzuwerfen, das als Konfliktbehandlungsplattform für alle bisher zum Schutz der Umwelt und der Gesundheit im Konsens vereinbarten und umgesetzten Maßnahmen verantwortlich zeichnet.

- **Bemühen andere Konfliktparteien besser zu verstehen** - Drittens wäre es wünschenswert, wenn wir uns wieder verstärkt unserer empathischen Fähigkeiten bedienen und uns verstärkt auch in dem üben, was wir als Ambiguitätstoleranz bezeichnen. Für die Diskussion des Beitrags, den die Flugverkehrswirtschaft zur Bewältigung des Klimawandels leisten kann, wäre es von Vorteil, wenn sich alle Konfliktparteien bewusst in die Andersdenkenden hineinzusetzen versuchen, um sich der unangenehmen Frage zu stellen, wie die eigene Sicht der Dinge aus der Sicht der anderen Seite aussehen könnte. Wenn wir – so wie dies derzeit viel zu häufig der Fall ist – fast reflexartig „Nein“ zu den Vorschlägen und Forderungen der anderen sagen, wenn wir uns primär damit beschäftigen, Argumente zu finden, mit denen wir „Nein“ sagen können, dann dürfen wir uns auch nicht wundern, wenn kein wechselseitiges Verständnis aufkommt und auch nach keinen gemeinsamen Lösungen gesucht wird. Wenn wir uns dieser Fähigkeiten wieder mehr bedienen würden, dann würden auch viele Vorschläge, die durch die Medien „geistern“ rasch als völlig unrealistisch und in vielen Fällen auch kontraproduktiv für Klima und Umwelt entlarvt werden und das Wecken falscher Hoffnungen und die Verbreitung von Fake-News würden dadurch sehr wahrscheinlich reduziert werden können.
- **Gemeinsame Daten- und Wissensbasis zulassen** - Viertens wären alle Konfliktparteien gut beraten, gemeinsam erarbeitete und auch akzeptierte Daten, Informationen und Fakten zu generieren. Wie wollen wir richtig entscheiden, wenn wir schon über die grundsätzlichen Befunde und Sachverhalte uneins sind? Dazu bedarf es einer gemeinsamen Daten-, Informations- und Faktenbasis. Nur die Gutachten, Zahlen und Argumente aus den eigenen Reihen als richtig und wichtig anzuerkennen, ohne ernsthaft auch den Versuch unternommen zu haben, sich die gemeinsame Wissensbasis auch aus

der Perspektive der anderen anzusehen und Schlussfolgerungen zu ziehen, führt unweigerlich dazu, sich der Möglichkeit zu berauben, Maßnahmen zum Klima- und Umweltschutz zu entwickeln, die von den Klima- und Umweltschützern akzeptiert und von der Flugverkehrswirtschaft auch finanziert und umgesetzt werden können, ohne dass Wirtschaft und Umwelt irreversible Schäden zu verkraften haben. Wir brauchen aber auch gemeinsame Maßstäbe, Berechnungsmethoden und Beurteilungskriterien etc., um die richtigen Schlussfolgerungen ziehen und Handlungsoptionen ableiten zu können. Diese „Werkzeuge“ fehlen uns aktuell ebenfalls bzw. sind sie zwar existent, werden aber nicht konsistent und über alle Verkehrsträger gleichermaßen angewendet und anerkannt. Dadurch entsteht noch zusätzliches Konfliktpotenzial, was anhand von drei Beispielen gezeigt werden soll:

- **Beispiel Kurzstreckendiskussion** - Es wäre sehr verwunderlich, wenn die mathematische Berechnung einer CO<sub>2</sub>-Einsparung die dadurch entstehen würde, dass alle Kurzstreckenflüge zu Destinationen verboten werden würden, die durch die Bahn innerhalb einer beliebigen Zeitspanne erreichbar wären, die aber die gesamten Auswirkungen auf das weltweite Flugverkehrsnetz ebenso völlig außer Acht lässt, wie die Bereitschaft der Bevölkerung, dieses Verbot auch hinzunehmen und noch dazu offen lässt, welche Mehrbelastungen auf die Steuerzahler und Reisenden zukommen würden, nicht eine Gegenreaktion der Flugverkehrswirtschaft hervorgerufen würde. Mit einer Gegenreaktion ist mit Sicherheit zu rechnen, nämlich mit der Reaktion der Flugpassagiere bzw. Konsumenten, die Mittel und Wege (und nichteuropäische Fluglinien) finden werden, um das Verbot zu umgehen.
- **Beispiel Ticketpreise** - Bei der vieldiskutierten Einführung eines Mindestpreises für Flugtickets wäre eine konfliktfreie Implementierung einer dazu führenden Maßnahme ebenfalls kaum anzunehmen. Wäre es nicht hier statt dem Versuch der Einführung eines staatlich verordneten Preisauflags auf Dumpingpreise vorab sinnvoll, zumindest einmal darüber nachzudenken, was europaweit unternommen werden könnte, um die Einhaltung menschenwürdiger arbeitsrechtlicher Bestimmungen und Mindestlöhne auch für Piloten und Flugpersonal von Low-Cost-Carriern zumindest für alle EU-Länder durchzusetzen und zu prüfen, wie sich die Ticketpreise dadurch verändern würden?
- **Beispiel Flächenverbrauch** - Äußerst konflikträchtig war auch das Thema „*Flächenversiegelung und Flächenverbrauch*“ als es um die oberstgerichtliche Entscheidung ging, ob eine 3. Piste für den Flughafen Wien unter Auflagen umweltverträglich ist und gebaut werden kann. Können, ja dürfen wir in der Diskussion um den in einer aktuellen Studie geforderten massiven Ausbau der Bahn, um Kurzstreckenflüge verbieten zu können außer Acht lassen, welcher Flächenverbrauch dadurch entstehen würde? Messen wir hier nicht mit zweierlei Maß und wundern uns dann darüber, dass dieses Thema möglicherweise die ohnedies schwierige Diskussion zusätzlich anheizt?

Es würde hier zu weit führen, noch mehr Beispiele anzuführen. Es muss aber an dieser Stelle darauf hingewiesen werden, dass es auch noch außerhalb des Themenkomplexes „*Flugverkehr, Mobilitätssystem versus Klima- und Umweltschutz*“ mehrere relevante andere Zusammenhänge gibt, die wir berücksichtigen sollten, wenn wir Lösungen erarbeiten wollen, die auch in zwanzig oder dreißig Jahren von den nächsten Generationen noch als richtungweisend und wichtig eingestuft werden:

- Verwunderlich ist insbesondere, dass in den Krisenbewältigungsanstrengungen und insbesondere in der öffentlichen Diskussion das Schlagwort der „*Resilienz*“ bisher so gut wie gar nicht vorkommt. Wir haben doch auch aus den Terroranschlägen des 11. September die Schlussfolgerungen gezogen, dass wir das Flugverkehrssystem deutlich besser gegen Terrorangriffe schützen müssen als dies vorher der Fall war. Können wir kurz nach dem ersten Jahrestag des Terrorangriffs in Wien davon ausgehen, dass der internationale Terrorismus sich auch in Zukunft auf den Flugverkehr und die Straße konzentrieren wird, oder wären wir nicht gut beraten auch darüber nachzudenken, wie wir das Bahn-system ausgestalten müssten, um es vor möglichen Terrorangriffen besser zu schützen, weil sich dies aller Voraussicht nach auch auf die zeitlichen Erreichbarkeitsverhältnisse in Europa und weltweit einem gesamten Verkehrssystem auswirken würde?

- Haben wir es bei der Entwicklung eines vernetzten Verkehrssystems aller Verkehrsträger aus der Perspektive der COVID-19-Erfahrungen betrachtet nicht auch mit einer neuen Art von „Resilienz“ zu tun? Müssen wir uns nicht auch damit auseinandersetzen, wie ein vernetztes Verkehrssystem infrastrukturell und organisatorisch konfiguriert sein müsste, das im Fall des Auftretens einer neuen Pandemie nicht erneut völlig zum Erliegen kommt, sondern zumindest ein Teilbetrieb aufrecht erhalten werden könnte, ohne zur Verbreitung der Krankheitserreger massiv beizutragen? Wenn wir diese Frage mit „Ja“ beantworten, dann ist davon auszugehen, dass die Verbesserung der „epidemiologischen Resilienz“ der Flugverkehrswirtschaft Geld kosten wird, um die Infrastruktur entsprechend nachzurüsten. Wir müssen uns aber dann auch die Frage stellen, ob diese möglicherweise neue Herausforderung nur für das Flugverkehrssystem gilt, oder vielleicht doch auch in gleichem Maß für alle Verkehrssysteme, mit denen größere Distanzen überwunden werden können, also konkret die Bahn, Fernbussysteme und die Schifffahrt.
- Wenn wir beobachten können, dass unsere Gesellschaft immer älter wird und damit aber auch die Zahl der gebrechlichen und temporär oder permanent immobilen Menschen zunimmt, dann sollten wir uns möglicherweise schon heute damit intensiver als bisher auseinandersetzen, wie ein vernetztes Verkehrssystem konfiguriert sein müsste, um es auch behinderten Menschen zu ermöglichen, z.B. außerhalb der Städte in den peripheren Räumen von A nach B zu kommen? Bisher wird nur von einem massiven Ausbau des Hochleistungsbahnnetzes sowie dem Bahnausbau im Bereich der Agglomerationen gesprochen, was machen wir aber in den Gebieten mit geringer Bevölkerungsdichte, in der ein ausreichend dichter Bahnausbau nicht finanzierbar wäre?

Abschließend bleibt – ausgehend von den Erfahrungen aus dem Dialogforum Flughafen Wien – noch anzumerken, dass wir mit der aktuellen Dominanz des Themas „Klima- und Umweltschutz“ in der öffentlichen Diskussion nicht vergessen sollten, dass es das Thema „Lärmbelastung“ auch noch gibt. Im Dialogforum Flughafen Wien sind wir uns dessen sehr bewusst, weil Lärm unsere Gesundheit beeinflusst und zu den meisten Beschwerden von Anrainern führt. Erstaunlich – und ein weiterer Hinweis, warum es wichtig wäre, alle Verkehrsträger mit gleichen Maßstäben zu messen – ist hier, wenn man die unter [www.laerminfo.at](http://www.laerminfo.at) vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie differenziert nach den Verkehrsträgern Schiene, Straße und Luftfahrt erstellten Lärmkarten betrachtet, warum fast immer nur das Thema „Fluglärm“ diskutiert wird. Im Dialogforum Flughafen Wien sind die Mitglieder jedenfalls bereit, sich jeder Diskussion zu stellen und die Mitglieder werden auch trotz des dominierenden Themas „Klima- und Umweltschutz“ nicht darauf vergessen, dass es die Lärmsituation ist, die für die Anrainer am Flughafen Wien und wohl auch an allen anderen größeren Flughafenstandorten von großer Bedeutung ist.

### 3) Ausblick bis zum Jahreswechsel 2021 / 2022

Anfang November 2021 findet die Herbstrunde der Bezirkskonferenzen statt. Die Prozessleitung hat so lange wie möglich mit der Entscheidung zugewartet, ob diese Runde der Bezirkskonferenzen in Form von Präsenzsitzungen abgehalten werden kann, oder COVID-19-bedingt erneut als Videokonferenzen umgesetzt werden muss.

Schlussendlich hat sich die Prozessleitung aufgrund der sehr starken Aufwärtsentwicklung der 7-Tages-Inzidenzzahlen in den Kalenderwochen 42 bis 44 schweren Herzens dazu entschlossen, die Bezirkskonferenzen erneut als Zoom-Videomeetings abzuhalten. Das Risiko von Präsenzsitzungen wäre aus der Sicht der Prozessleitung unverantwortlich hoch gewesen, muss doch berücksichtigt werden, dass neben den VertreterInnen der Bürgerinitiativen eine größere Zahl an Bürgermeisterinnen und Bürgermeistern an den Sitzungen teilnehmen und damit die Gefahr bestanden hätte, eine ganze Region auf der kommunalen Ebene lahmzulegen, wenn COVID-19-Fälle aufgetreten wären. Es ist der Prozessleitung sehr bewusst, wie wichtig es ist, möglichst rasch wieder „normale“ Präsenzsitzungen abzuhalten, da aber ausschließlich Informationsthemen auf den Tagesordnungen stehen, sind die Zoom-Konferenzen in Pandemiezeiten der sichere Weg. Zur Kompensation der nun schon sehr lange andauernden Phase ohne Präsenzsitzungen auf Bezirksebene plant die Prozessleitung die Frühjahrsrunde der Bezirkskonferenzen als Präsenzsitzungen schon im April 2022 umzusetzen.

Neben der Umsetzung der Herbstrunde der Bezirkskonferenzen wird der inhaltliche Schwerpunkt der Arbeiten im Dialogforum bis zum Jahreswechsel bei der Fertigstellung und Veröffentlichung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2020 sowie der laufenden Berichterstattung über die Entwicklungen im nationalen und internationalen Flugverkehr liegen.

**08. November 2021: 33. Bezirkskonferenz Baden**

**08. November 2021: 41. Bezirkskonferenz Mödling**

**08. November 2021: 36. Bezirkskonferenz Gänserndorf**

**09. November 2021: 35. Bezirkskonferenz Schwechat**

**10. November 2021: 38. Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha**

**07. Dezember 2021: 60. Dialogforumsitzung**

Mit der 60. Dialogforumsitzung und der anschließenden Weihnachtsfeier wird das Dialogforum das Arbeitsjahr 2021 in der Hoffnung abschließen, dass im kommenden Jahr Präsenzsitzungen kein Problem mehr sein werden und ein Stück der alten „Normalität“ wieder zurückkehrt.

Die letzte Ausgabe von Dialog\_aktuell im Jahr 2021 wird in der KW50 vor Beginn der Weihnachtsfeiertage veröffentlicht.

## 4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 05. November 2021

Termin			Sitzung		Sitzungsort			
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer
<b>NOVEMBER</b>								
Mo	08.Nov	2021	10:30	BK Baden	33. Sitzung	ZOOM		
Mo	08.Nov	2021	13:30	BK Mödling	41. Sitzung	ZOOM		
Mo	08.Nov	2021	17:00	BK Gänserndorf	36. Sitzung	ZOOM		
Mo	09.Nov	2021	16:30	BK Schwechat	35. Sitzung	ZOOM		
Mo	10.Nov	2021	16:30	BK Bruck	38. Sitzung	ZOOM		
<b>DEZEMBER</b>								
Di	07.Dez	2021	16:00	Dialogforumsitzung	60. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
<b>JÄNNER</b>								
Mi	26.Jän	2022	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	79. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	31.Jän	2022	16:00	Sondierungsrunde	1. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
<b>FEBRUAR</b>								
Mo	28.Feb	2022	16:00	AK Evaluierung & Monitoring	72. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2

*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.