

Dialog aktuell

Nr. 03-04/2022

Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe März / April – Nr. 03-04/2022

1) Rückblick März - April 2022

Im März und auch April sind die Arbeiten am Evaluierungsbericht 2021 weitergegangen. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag aber bei der Vorbereitung, Abwicklung und Dokumentation der anberaumten Sitzungen. Die Frühjahrsrunde der Bezirkskonferenzen konnte nach zwei Jahren nun wieder in Form von Präsenzsitzungen umgesetzt werden. Da die letzten in Präsenz durchgeführten Bezirkskonferenzen bereits über 2 Jahre zurückliegen und zwischenzeitlich auch ein Wechsel in der Vertretung einiger Gemeinden stattgefunden hat.

Die Arbeiten an einer für Bürgerinnen und Bürger gut verständlichen und verbesserten Darstellung der Vereinbarungen zur Minimierung der Flugverkehrsbelastungen auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at wurden ebenso vorangetrieben, wie das Update des Dialogforumfolders und der Broschüre „Dialogforum - Daten und Fakten“. Mit Beginn der Umsetzung des Sommerflugplans ist nun auch der von den Dialogforummitgliedern erwartete starke Anstieg der Flugbewegungen zu beobachten. Dadurch hat sich - wie ebenfalls erwartet - ein erhöhter Aufwand ergeben, was die Beantwortung von Anfragen und Beschwerden anlangt.

Die Sitzungen im März wurden aufgrund der Infektionszahlen virtuell abgehalten, folgende Themen bearbeitet und Ergebnisse erzielt:

- 07. März 2022:** **80. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** - In der Arbeitskreissitzung wurde die Pressarbeit im Zusammenhang mit den haltlosen Vorwürfen von AviationReset besprochen. Thema waren auch die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf die Flugverkehrsentwicklung und die Kommunikation der Ergebnisse der Sondierungsrunde. Festgelegt wurden auch die weiteren Arbeiten für das Update der Präsentationsmaterialien. Abschließend erfolgte die Berichterstattung über das geplante Update der Website des Dialogforums www.dialogforum.at sowie die Arbeit am Evaluierungsbericht für das Jahr 2021.
- 23. März 2022:** **72. Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring** - Die FWAG präsentierte in der Arbeitskreissitzung die aktuellen Flugverkehrszahlen und die Prognosen, die von einem starken Aufwärtstrend der Passagier- und Flugbewegungszahlen mit Start des Sommerflugplans ausgingen. Die ARGE gegen Fluglärm erneuerte ihre Forderung nach einem besseren Kartenmaterial für mehrere Themenbereiche. Die ACG erläuterte in weiterer Folge, dass es mit den aktuell vorhandenen technischen Gegebenheiten leider keine Möglichkeit gäbe, die Starts von Piste 34 Richtung Osten besser zwischen Probstdorf und Schönau an der Donau zu führen. Die Berichterstattung wurde dann mit den Zwischenergebnissen der Evaluierung der Maßnahmen für die Landungen 34 & Sichtanflüge, die Einhaltung der 40%-Regelung sowie der Gateauswertung Liesing fortgesetzt. Der Umsetzungsstand zum Evaluierungsbericht und die Festlegung des Termins für die 73. Arbeitskreissitzung bildeten den Abschluss der Sitzung.
- 28. März 2022:** **61. Dialogforumsitzung** - Auch in der Dialogforumsitzung wurden zuerst die aktuellen Verkehrs- und Passagierzahlen berichtet. Gemeinsam erfolgte dann die Festlegung der Sitzungstermine aller Gremien des Dialogforums bis zum Jahresende 2022. Die FWAG präsentierte im Anschluss die neuesten Verkehrszahlen und Prognosen. Daraus entwickelte sich eine intensive Diskussion über die zu erwartenden Auswirkungen der kriegsbedingten Luftraumsperrungen über der Ukraine und Russlands. Nach der kurzen Information über die Ergebnisse der ersten Sitzung der Sondierungsrunde informierte Hesina die SitzungsteilnehmerInnen, dass er mit Jahresende bzw. nach Erreichen des Pensionsalters die Geschäftsführung wie besprochen an Ghasemipour übergeben werde. Die SitzungsteilnehmerInnen betonten die Wichtigkeit von Kontinuität in schwierigen Zeiten und in Zeiten, in denen alle Vereinbarungen auf Verbesserungspotenziale untersucht werden sollen und bestätigen den geplanten Wechsel in der Geschäftsführung. Auf Wunsch der Gründungsmitglieder sagt Hesina zu, den Dialog- und Konfliktbehandlungsprozess auch nach seinem Ausscheiden als Geschäftsführer noch in einer reduzierten und inhaltlich klar definierten Form zu unterstützen.

Die Prozessleitung bedankt sich für das Vertrauen. Mit kurzen Diskussionen zu den Themen „Lärmpausen“ und „Luffracht“, „Stand Evaluierungsbericht“, „Stand der Entwicklung Curved Approach 29 und 16“ sowie Informationen über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums wird die Sitzung des erweiterten Vorstandes beendet.

25. April 2022:

34. Bezirkskonferenz Baden - Am Beginn der Bezirkskonferenz standen die Informationen über das aktuelle Flugverkehrsgeschehen, die Prognosen für das Jahr 2022 sowie die Berichterstattung über die aktuelle Situation bei den Stakeholdern. Inhalte und Wortmeldungen waren geprägt durch den Einfluss des Ukrainekriegs auf das nationale und internationale Flugverkehrsgeschehen und die zu erwartende künftige Entwicklung. In weiterer Folge berichtete die Prozessleitung über die Arbeiten und Themenschwerpunkte in der Sondierungsrunde zur Behandlung des ARGE-Antrags auf Überprüfung und Weiterentwicklung aller Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum. Als Hauptthemen wurden „Nachtflugregelung/-verbot“, „technischer Lärmschutz“ sowie „Umweltfonds“ genannt. Eingegangen wurde dann auf die Abweisung einer Individualbeschwerde eines Liesinger Bürgers durch den VfGH, die inhaltlich darauf abzielte, den partizipativen Prozess zur Entwicklung von Abflugrouten fälschlicherweise als illegal darzustellen. Mit einer Berichterstattung der Prozessleitung zum Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts 2021 und zur Arbeit in den Gremien des Dialogforums wurde die Bezirkskonferenz, die die erste Präsenzkonferenz in Baden seit über zwei Jahren war, abgeschlossen.

25. April 2022:

42. Bezirkskonferenz Mödling - Zu Beginn der Sitzung informierte die Prozessleitung die TeilnehmerInnen über eine von Lorenz/Kaltenleutgeben versendete E-Mail, in der das Dialogforum und Austro Control (ACG) mit Bezugnahme auf ein Rechtsgutachten, von dem unklar ist, wer es in Auftrag gegeben hat, angegriffen werden. Die Verfasserin der E-Mail argumentiert, dass die ACG im Dialogforum bzw. in den Bezirkskonferenzen die TeilnehmerInnen nicht beraten dürfe, da die ACG hoheitliche Aufgaben habe. Die Prozessleitung hatte noch vor Beginn der Bezirkskonferenz Rücksprache mit dem Vertrauensanwalt des Dialogforums gehalten, der nach kurzer Durchsicht davon ausging, dass dem zitierten Gutachten völlig falsche Informationen über die Arbeitsweise des Dialogforums zugrunde gelegt wurden. Die Prozessleitung kündigte eine (zwischenzeitlich bereits versendete) Stellungnahme an, die auch an das zuständige BMK übermittelt wurde.

Die Bezirkskonferenz startete dann mit Informationen über das aktuelle Flugverkehrsgeschehen, die Prognosen für das Jahr 2022 sowie die Berichterstattung über die aktuelle Situation bei den Stakeholdern. Inhalte und Wortmeldungen waren auch in der Bezirkskonferenz Mödling geprägt durch den Einfluss des Ukrainekriegs auf das nationale und internationale Flugverkehrsgeschehen und die zu erwartende künftige Entwicklung. In weiterer Folge berichtete die Prozessleitung über die Arbeiten und Themenschwerpunkte in der Sondierungsrunde zur Behandlung des ARGE-Antrags auf Überprüfung und Weiterentwicklung aller Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum. Als Hauptthemen wurden „Nachtflugregelung/-verbot“, „technischer Lärmschutz“ sowie „Umweltfonds“ genannt. Eingegangen wurde dann auf die Abweisung einer Individualbeschwerde eines Liesinger Bürgers durch den VfGH, die inhaltlich darauf abzielte, den partizipativen Prozess zur Entwicklung von Abflugrouten fälschlicherweise als illegal darzustellen. Mit einer Berichterstattung der Prozessleitung zum Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts 2021 und zur Arbeit in den Gremien des Dialogforums wurde die Bezirkskonferenz, die die erste Präsenzkonferenz in Mödling seit über zwei Jahren war, abgeschlossen.

25. April 2022:

37. Bezirkskonferenz Gänserndorf - Am Beginn der Bezirkskonferenz standen die Informationen über das aktuelle Flugverkehrsgeschehen, die Prognosen für das Jahr 2022 sowie die Berichterstattung über die aktuelle Situation bei den Stakeholdern.

Inhalte und Wortmeldungen waren geprägt durch den Einfluss des Ukrainekriegs auf das nationale und internationale Flugverkehrsgeschehen und die zu erwartende künftige Entwicklung. In weiterer Folge berichtete die Prozessleitung über die Arbeiten und Themenschwerpunkte in der Sondierungsrunde zur Behandlung des ARGE-Antrags auf Überprüfung und Weiterentwicklung aller Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum. Als Hauptthemen wurden „Nachtflugregelung/-verbot“, „technischer Lärmschutz“ sowie „Umweltfonds“ genannt. Eingegangen wurde dann auf die Abweisung einer Individualbeschwerde eines Liesinger Bürgers durch den VfGH, die inhaltlich darauf abzielte, den partizipativen Prozess zur Entwicklung von Abflugrouten fälschlicherweise als illegal darzustellen. In ihrer Berichterstattung ging die Prozessleitung neben dem Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts 2021 und der Arbeit in den Gremien des Dialogforums dann auch kurz auf die E-Mail von Lorenz/Kaltenleutgeben an die Bezirkskonferenz Mödling ein und kündigte eine rasche Reaktion (zwischenzeitlich bereits erfolgt, vgl. Informationen zur Bezirkskonferenz Mödling) an. Hauptthema war ein NÖN-Artikel, in dem ein „Aprilscherz“ von Obrist, den dieser u.a. auch an eine NÖN-Redakteurin versendet hatte, von der Redakteurin inhaltlich unverändert veröffentlicht worden war und in dem die Arbeit des Dialogforums ins Lächerliche gezogen wurde. Die SitzungsteilnehmerInnen einschließlich der Prozessleitung brachten Obrist am Ende der Bezirkskonferenz ihren großen Unmut klar und unmissverständlich zum Ausdruck und forderten ihn auf, die NÖN-Gänserndorf zu einer Entgegnung zu veranlassen (zwischenzeitlich erfolgt). Auch die Bezirkskonferenz Gänserndorf war die erste Präsenzsitzung seit über zwei Jahren.

26. April 2022:

36. Bezirkskonferenz Schwechat - Am Beginn der Bezirkskonferenz standen die Informationen über das aktuelle Flugverkehrsgeschehen, die Prognosen für das Jahr 2022 sowie die Berichterstattung über die aktuelle Situation bei den Stakeholdern. Inhalte und Wortmeldungen waren geprägt durch den Einfluss des Ukrainekriegs auf das nationale und internationale Flugverkehrsgeschehen und die zu erwartende künftige Entwicklung. In weiterer Folge berichtete die Prozessleitung über die Arbeiten und Themenschwerpunkte in der Sondierungsrunde zur Behandlung des ARGE-Antrags auf Überprüfung und Weiterentwicklung aller Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum. Als Hauptthemen wurden „Nachtflugregelung/-verbot“, „technischer Lärmschutz“ sowie „Umweltfonds“ genannt. Eingegangen wurde dann auf die Abweisung einer Individualbeschwerde eines Liesinger Bürgers durch den VfGH, die inhaltlich darauf abzielte, den partizipativen Prozess zur Entwicklung von Abflugrouten fälschlicherweise als illegal darzustellen.

In der Berichterstattung ging die Prozessleitung auf eine E-Mail der Umweltgemeinderätin Lorenz/Kaltenleutgeben an die Bezirkskonferenz Mödling ein, in der völlig haltlose Behauptungen über die Arbeitsweise der ACG im Dialogforum und über die Arbeit im Dialogforum verbreitet worden waren. Bezug genommen worden sei auf ein Rechtsgutachten (bei dem der Auftraggeber ungenannt geblieben ist), das offensichtlich auf völlig falschen Informationen über das Dialogforum, dessen Arbeitsweise, Organisation etc. aufbaut. Weitere Informationen betrafen auch die Diskussion in der Bezirkskonferenz Gänserndorf über einen NÖN-Artikel, in dem eine NÖN-Redakteurin völlig unreflektiert und ohne Recherche eine E-Mail von Obrist, in der dieser ein Bündel an falschen Informationen über seine Kontakte und die Arbeit im Dialogforum verbreitet hatte, inhaltlich dargestellt hatte, von Obrist als Aprilscherz verteidigt worden war. Die SitzungsteilnehmerInnen hätten Obrist unmissverständlich ihr Missfallen mitgeteilt und aufgefordert, ehestens eine Entgegnung zu veranlassen. Mit einer Berichterstattung der Prozessleitung zum Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts 2021 und zur Arbeit in den Gremien des Dialogforums wurde die Bezirkskonferenz, die die erste Bezirkskonferenz Schwechat seit über zwei Jahren war, abgeschlossen.

27. April 2022:

39. Bezirkskonferenz Bruck - Am Beginn der Bezirkskonferenz standen die Informationen über das aktuelle Flugverkehrsgeschehen, die Prognosen für das Jahr 2022 sowie die Berichterstattung über die aktuelle Situation bei den Stakeholdern. Inhalte und Wortmeldungen waren geprägt durch den Einfluss des Ukrainekriegs auf das nationale und internationale Flugverkehrsgeschehen und die zu erwartende künftige Entwicklung. In weiterer Folge berichtete die Prozessleitung über die Arbeiten und Themenschwerpunkte in der Sondierungsrunde zur Behandlung des ARGE-Antrags auf Überprüfung und Weiterentwicklung aller Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum. Als Hauptthemen wurden „Nachtflugregelung/-verbot“, „technischer Lärmschutz“ sowie „Umweltfonds“ genannt. Eingegangen wurde dann auf die Abweisung einer Individualbeschwerde eines Liesinger Bürgers durch den VfGH, die inhaltlich darauf abzielte, den partizipativen Prozess zur Entwicklung von Abflugrouten fälschlicherweise als illegal darzustellen.

Die Prozessleitung berichtete in weiterer Folge auch in der Bezirkskonferenz Bruck über die E-Mail der Umweltgemeinderätin Lorenz/Kaltenleutgeben an die Bezirkskonferenz Mödling, in der völlig haltlose Behauptungen über die Arbeitsweise der ACG im Dialogforum und über die Arbeit im Dialogforum verbreitet wurden (vgl. oben). Auch über eine Diskussion in der Bezirkskonferenz Gänserndorf und über den NÖN-Artikel einer Redakteurin, die völlig unreflektiert und ohne Recherche eine E-Mail von Obrist, in der dieser ein Bündel an falschen Informationen über seine Kontakte und die Arbeit im Dialogforum verbreitet hatte, berichtete die Prozessleitung (vgl. oben). Mit einer Berichterstattung der Prozessleitung zum Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts 2021 und zur Arbeit in den Gremien des Dialogforums wurde die Bezirkskonferenz, die die erste Präsenzkonferenz Bruck seit über zwei Jahren war, abgeschlossen.

02. Mai 2022:

81. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit - In der erstmals seit über zwei Jahren wieder in Präsenz abgehaltenen Sitzung dominiert nach der Berichterstattung über die Presse- und Medienarbeit seit der letzten Arbeitskreissitzung die Diskussion über weitere Reaktionsmöglichkeiten auf die E-Mail von Lorenz/Kaltenleutgeben und den „Aprilscherz“ von Obrist. Auch auf die Veranstaltung der Grünen in Bruck an der Leitha wurde ebenfalls eingegangen. Intensive Diskussionen löste dann eine inhaltliche Diskussion der sogenannten „Radermacher-Studie“ aus. Die FWAG sagte zu, genauer zu recherchieren, wer diese Studie in Auftrag gegeben hat. Herausgearbeitet wurde, dass es wünschenswert und wahrscheinlich wesentlich für die Entwicklung einer validen Daten- und Informationsbasis wäre, wenn ein intensiver Informationsaustausch in Form von persönlichen Gesprächen zwischen Verkehrsexperten und Klimaforschern erfolgen würde, weil nur so die Berechnungen und Schlussfolgerungen beider Seiten besser nachvollzogen werden könnten. Abschließend informierte die Prozessleitung über den Umsetzungsstand des Evaluierungsberichts, der Broschüre „Daten und Fakten“ sowie des Dialogforumfolders.

2) **Schwerpunktthema „Bevölkerungsentwicklung bis 2050 - Auswirkungen auf die Flugverkehrsbelastungsdiskussion“**

Neue Regionalprognosen für Österreich

Die Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK) hat im April 2022 ihre kleinräumige Bevölkerungsprognose für Österreich 2021 bis 2050 veröffentlicht¹.

¹ *Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Medieninhaber und Herausgeber): ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050 – Bevölkerung; Wien, April 2022; ISBN: 978.-3-9519791-5-1*

Differenziert nach unterschiedlichen Regionen bzw. Gebietsabgrenzungen geht die ÖROK in ihrer Publikation auf die zu erwartende Entwicklung der Bevölkerung, die Einflussfaktoren der Entwicklung sowie die Veränderungen in der Altersstruktur ein. Auch die Entwicklung bis 2030 wird dargestellt.

Zur Lage des Flughafen Wien in der Ostregion Wien / Niederösterreich / Burgenland

Der Flughafen Wien-Schwechat liegt - so wie die meisten internationalen Flughäfen - im sogenannten „Speckgürtel“ von Großstädten. Die „Speckgürtel“ von Großstädten sind die Gebiete mit der am stärksten wachsenden Siedlungs- und Bevölkerungsentwicklung. Es ist wenig verwunderlich, wenn der bis unmittelbar vor den Beginn der COVID-19-Pandemie im März 2020 stark gewachsene Flugverkehr auch immer mehr Lärmbeschwerden und Proteste der Anrainer gegen die Flugverkehrsbelastungen insgesamt hervorgerufen hat. Dabei ist es nicht nur die Gesamtzahl der Starts und Landungen, die die Anrainer als störend wahrnehmen, auch die Verkehrsdichte in den Spitzenstunden und die Flugbewegungen während der Nachtstunden spielen bei der subjektiven Wahrnehmung der Flugverkehrsbelastungen eine große Rolle.

Die Bebauungsformen im „Speckgürtel“ reichen vom klassischen Einfamilienhaus über Reihenhaussiedlungen, den verdichteten Flachbau und den mehrgeschoßigen Wohnbau bis hin zu völlig neuen Stadtteilen, wie z.B. der Seestadt Aspern und sind naturgemäß unterschiedlich flächenintensiv. Im Umland finden sich dabei in der Regel eher die Bebauungsformen mit eher geringen Bebauungshöhen bzw. Bauklassen. Die in Teilen des Umlandes laufende Nachverdichtung führt zu einem Steigen der Bevölkerungsdichte.

In den Speckgürteln der Großstädte und so auch im Speckgürtel um Wien sind dabei häufig bandstadtähnliche Siedlungsentwicklungen² zu beobachten. Betrachtet man die Entwicklungen in der Flughafenregion Wien-Schwechat muss man hier allerdings bewusst von „bandstadtähnlich“ sprechen, weil die Anordnung von Wohngebieten, Arbeitsstädten und zentralen Funktionen (z.B. einkaufen) so, dass keine langen Pendlerwege entstehen, in den meisten Fällen nicht gegeben ist. Entlang der Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen hat sich meist eine gemischte Struktur an Baulandwohn- und Gewerbegebieten mit immer weniger Freiflächen entwickelt, die „Lücken“ zwischen kompakten Siedlungsflächen werden immer kleiner.

Die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung, die Pendlerdistanzen und die Zahl der Fahrten werden durch diese Entwicklungen massiv beeinflusst, das Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln kann immer schwerer in ausreichender Dichte bereitgestellt und alle Siedlungsgebiete ausreichend versorgt werden.

Es mag noch nachvollziehbar sein, dass ein internationaler Flughafen wie der Flughafen Wien-Schwechat, an dessen Standort vor Ausbruch der COVID-19-Pandemie mehr als 22.000 Personen arbeiteten, sich ebenfalls auf die Entwicklung der umliegenden Gemeinden und der Wohnbevölkerung auswirkt. Es mag auch nachvollziehbar sein, dass sich das Mobilitätsverhalten der Arbeitspendler sowie die An- und Abfahrten der Passagiere samt Begleitpersonen auf den Individual- und öffentlichen Verkehr in der Flughafenregion Wien-Schwechat auswirken.

Warum ist es aber wichtig, sich die zu erwartende Bevölkerungsentwicklung genauer anzusehen, wenn es darum geht, die Flugverkehrsbelastungen – insbesondere die Fluglärmbelastungen – so gering wie möglich zu halten? Diese Frage soll in weiterer Folge – ausgehend von den Ergebnissen der kleinräumigen Bevölkerungsprognose der ÖROK – näher beleuchtet und ein paar Antworten gegeben werden.

² Wikipedia: Die Bandstadt ist eine Stadanlage längs eines Transportweges (Schiene, Straße, Wasserweg) mit großer Länge, aber geringer Breite. Entwickelt wurde die Idee 1882 vom Spanier Arturo Soria y Mata als Reaktion auf die gravierenden Probleme, die durch die rasante Stadtentwicklung während der Industrialisierung entstanden waren. Seine Ideen werden häufig als Gegenthese zur Gartenstadt diskutiert, die annähernd zeitgleich in Großbritannien von Ebenezer Howard entwickelt wurde.

Im Grundprinzip ging es ihm um „(d)ie Verländlichung der Stadt und die Verstädterung des Landes“. Wohnsiedlungen, Arbeitsstätten und Zentren der Bandstadt sollten einander so zugeordnet sein, dass keine langen Pendlerwege entstehen, genügend freies Land und Erholungsraum vorhanden sind und überall genügend Dienstleistungen angeboten werden. Dies sollte erreicht werden, indem die einzelnen Stadtbereiche, Erholungsgebiete und Ackerflächen in Streifen parallel zu den Verkehrsadern angeordnet werden.

Im Dialogforum Flughafen Wien ist den Stakeholdern sehr bewusst, wie groß die Region ist, in der der Flugverkehr subjektiv als störend wahrgenommen werden kann. Neben den NÖ-Bezirken Baden, Mödling, Gänserndorf und Bruck an der Leitha sowie Teilen des ehemaligen Bezirks Wien-Umgebung (Schwechat) sind es im Wesentlichen auch die Wiener Bezirke 21., 22., 23. sowie Teile der Bezirke 10., 11., 12., 13., 14. und 15., die hier Relevanz haben. Im bisherigen Rekordjahr mit den meisten Flugbewegungen (2019) hat sich gezeigt, dass auch die nördlich und nordöstlich an den 21. Bezirk angrenzenden Gebiete zu beachten sind. Hinzu kommen noch Teile des Nordburgenlandes entlang der A4 bzw. die Westufergemeinden des Neusiedler Sees. Hier muss klargestellt werden, dass die genannten Gebiete nicht permanent vom Flugverkehr betroffen sind, die Wind- und Wettersituation, aber auch die Maßnahmen aus dem Mediationsverfahren Flughafen Wien und dem Dialogforum, wie z.B. die Nachtflugregelung, spielen hier neben der Lage der beiden Pisten des Flughafen Wien eine wichtige Rolle.

Zu den Ergebnissen der ÖROK-Regionalprognose in der VIE-Flughafenregion

(Nord)Burgenland: Das Nordburgenland ist innerhalb des Burgenlandes die Region mit dem stärksten Bevölkerungswachstum bis 2050. Die Zuwachsraten sind in Neusiedl am See am größten (+18,8%), gefolgt von Eisenstadt-Stadt (+17,6% und Eisenstadt-Umgebung/Rust (+13,9%). Insgesamt geht die ÖROK-Prognose in den genannten Prognoseregionen ausgehend von einem aktuellen Bevölkerungsstand (zum 1.1.2021) von 121.153 Personen, von einem Bevölkerungszuwachs von 20.340 Personen aus. Besonders stark wird sich hier der Binnenwanderungsgewinn auswirken, die Wohnbevölkerung wird insgesamt altern und der Anteil der Pensionisten (65 und mehr Jahre) wird auch im Nordburgenland steigen. Die Bevölkerungsentwicklung wird dabei schon bis zum Jahr 2030 beachtlich sein, die prognostizierte Zunahme in der Prognoseregion Nordburgenland liegt bei 8.170 (+5,1%).

Niederösterreich („Speckgürtel um Wien“): „Die künftigen Veränderungen in der Bevölkerungszahl Niederösterreichs gehen nahezu in konzentrischen Kreisen von der Bundeshauptstadt aus. Je näher eine Region bei Wien liegt, desto stärker ist ihre Bevölkerungszunahme. Dieses Wachstum wird weitestgehend durch Binnenwanderungsgewinne hervorgerufen“³. Niederösterreichweit das stärkste Wachstum wird für die Prognoseregion Gänserndorf-Großenzersdorf-Marchegg (+25,6%) vorhergesagt, Baden-Ebreichsdorf wird um +12,3%, Bruck an der Leitha um 21,7%, Korneuburg um +15,1%, Wolkersdorf um +8,4% und Mödling um +11,8% wachsen. Insgesamt bedeutet dies eine prognostizierte Bevölkerungszunahme bis 2050 um fast 90.000 (89.784) Einwohner. Auch in Niederösterreich ist der bundesweite Alterungsprozess der Bevölkerung zu beobachten. Auch in Niederösterreich ist schon bis 2030 eine deutliche Bevölkerungszunahme zu erwarten, in den Prognoseregionen Wien-Umgebung Nord und Wien-Umgebung Süd werden Zuwachsraten von +6,8% bzw. +5,4% (41.698 Personen) erwartet.

Stadt Wien: Alle Bezirke Wiens werden bis 2050 eine höhere Bevölkerungszahl aufweisen als noch zum Stichtag 1.1.2021. Das Wachstum wird allerdings sehr unterschiedlich ausfallen, die stärksten Zunahmen sind an den Stadträndern zu erwarten. Allein die Donaustadt wird um +26,8%(!) wachsen, ähnlich starke Zunahmen werden für Liesing (+25,7%) und Floridsdorf (+20,2%) erwartet. Die prognostizierten Zunahmen in den Bezirken 10 bis 14 liegen zwischen +12,1% (Meidling) und +17,1% (Simmering). Dies bedeutet, dass in den Wiener Bezirken, die teilweise vom Flugverkehr betroffen sind, einen prognostizierten Anstieg der Bevölkerung bis zum Jahr 2050 um fast 200.000 Menschen (196.303). In allen Wiener Bezirken werden internationale Wanderungsgewinne erwartet, hohe Binnenwanderungsüberschüsse werden in den Bezirken 21., 22., und 23. erwartet, in denen eine anhaltend starke Neubautätigkeit erwartet wird. Schon bis zum Jahr 2030 wird lt. Prognose die Wiener Bevölkerung um rund 100.000 (104.847) Personen wachsen (+5,5%).

Fazit: Schon bis 2030 wird lt. Prognose erwartet, dass die Zahl der Bevölkerung in den Gebieten, die vom Flugverkehr betroffen sind, um über 150.000(!) steigt. Bis 2050 wird eine weitere Zunahme der Wohnbevölkerung von erneut über 150.000 auf insgesamt über 300.000 Personen erwartet. Rund zwei Drittel der Bevölkerungszunahme soll lt. Prognose dabei insbesondere in den Flächenbezirken 21., 22. und 23. erfolgen, etwas weniger als ein Drittel wird in Niederösterreich, der Rest im Nordburgenland erwartet.

³ Vgl. *Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) (Medieninhaber und Herausgeber): ÖROK-Regionalprognosen 2021 bis 2050 – Bevölkerung; Wien, April 2022; ISBN: 978.-3-9519791-5-1, S. 34*

Daraus die Schlussfolgerung zu ziehen, dass die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine dynamische Siedlungsentwicklung nicht nur in den Stadtrandgebieten Wiens, sondern insbesondere auch in den angrenzenden NÖ-Gemeindegebieten im „Speckgürtel“ nach sich ziehen wird, ist leicht nachzuvollziehen.

Welche Schlussfolgerungen können aber aus der erwarteten Bevölkerungsentwicklung im Großraum Wien / Niederösterreich / (Nord)Burgenland für die Diskussion der An- und Abflugrouten und die Auswirkungen des Flugbetriebs auf die Anrainer gezogen werden?

Zur zukünftigen Diskussion von Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen

Schlussfolgerung 1: Die permanente Diskussion der An- und Abflugrouten sowie aller anderen Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen ist nahezu unausweichlich, da sich durch die zu erwartende hohe Siedlungsdynamik die Betroffenheiten laufend verschieben werden und deshalb Anpassungen wahrscheinlich laufend (und aus wechselnden Siedlungsgebieten) gefordert und auch laufend diskutiert und umgesetzt werden müssen.

Schlussfolgerung 2: Die Bevölkerungsentwicklung dürfte die Zahl der messbar am stärksten Betroffenen vergrößern. Noch deutlich stärker dürfte aber die Zahl der Anrainer in den Wohngebieten mit weniger bzw. mittlerer Lärmbelastung steigen. Damit wird die Diskussion, wie ein vertretbarer Interessensausgleich zwischen der vom Flugverkehr belastigten und der schlafgestörten Bevölkerung herbeigeführt werden kann, weiter erschwert und auch die Anzahl der unterschiedlichen Interessenslage und Forderungen vergrößert.

Schlussfolgerung 3: Die dynamische Entwicklung, insbesondere in den Neubaugebieten des „Speckgürtels“ könnte – so keine ausreichende Verdichtung bestehender Wohngebiete erfolgt – die Siedlungsgebiete im Umland noch stärker zusammenwachsen lassen („bandstadtähnliche Entwicklung“) und dadurch die Führung der Abflugrouten zwischen den Siedlungsgebieten noch weiter erschweren als dies schon heute der Fall ist.

Schlussfolgerung 4: Die Zahl der Anfragen und Beschwerden am Info-Telefon „Umwelt und Luftfahrt“ und insgesamt wird steigen und das wahrscheinlich nicht nur parallel zur Flugverkehrsentwicklung, sondern beeinflusst durch die starke Bevölkerungszunahme überproportional zur realen und objektiv messbaren Fluglärmsituation.

Schlussfolgerung 5: Die erwartete deutliche Zunahme des Anteils der Bevölkerung mit 65 und mehr Jahren könnte eine Verschiebung in der An- und Abflugroutendiskussion in Richtung einer höheren Priorisierung der Diskussion der Tagflugrouten und Landungen am Tag nach sich ziehen, da durch eine zunehmend überalterte Bevölkerung der Anteil der am Tag zu Hause bzw. sich in den Wohn- und Siedlungsgebieten aufhaltenden Bevölkerung zunehmen dürfte.

Diese Entwicklung könnte auch noch dadurch verschärft werden, dass viele Unternehmen das Potenzial des Home-Office erkannt haben. Es ist in den kommenden Jahren mit einer zunehmend steigenden Zahl an Personen zu rechnen, die im Home-Office tlw. Arbeiten verrichten, die äußerste Konzentration erfordern und bei deren Ausübung ihrer Tätigkeit sich dann der Flugverkehr als besonders störend auswirken würde.

Schlussfolgerung 6: Die dynamische Siedlungsentwicklung wird verstärkt dazu führen, dass An- und Abflugbereiche von den Siedlungsgebieten immer weniger getrennt werden können und dadurch mehr Siedlungsgebiete überflogen werden müssen. Damit könnte nicht nur die Diskussion des technischen Schallschutzes gegenüber der Lagediskussion von Abflugrouten an Bedeutung gewinnen, sondern sich auch die Diskussion um die Kriterien für die Dimensionierung des technischen Schallschutzes verschärfen.

Schlussfolgerung 7: Die Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung wird zu einer regionalen Verschiebung der Zahl der vom Flugverkehr betroffenen Bevölkerung führen. Dadurch dürfte der Druck die Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum weiter zu entwickeln noch größer werden als er ohnedies schon ist.

Schlussfolgerung 8: Die Bedeutung einer konsensualen Lösung des Curved Approach für die Pisten 16 und 29 wird wachsen, weil die Verdichtung und Ausweitung von Siedlungsgebieten im unmittelbaren Anflugbereich steigen wird und dadurch mehr Anrainer von den Flugverkehrsbelastungen betroffen sein werden.

Schlussfolgerung 9: Die Bevölkerungsentwicklung wird alle Gesellschaftsschichten betreffen und auch in allen Bebauungsformen, von der Villa in teuren Lagen bis hin zum mehrgeschoßigen Wohnbau, stattfinden. Damit wird auch die Polarisierung und Härte der Diskussionen und der Konfliktlösungsanstrengungen deutlich zunehmen und die Erzielung von konsensualen Lösungen erschwert werden.

Schlussfolgerungen 10: Bei der Dimensionierung von technischen Schallschutzmaßnahmen wird zu beachten sein, dass mit der dynamischen Bevölkerungsentwicklung gleichzeitig auch die Zahl der besonders vor Fluglärm zu schützenden Objekte (Kindergärten, Altenheime, Krankenhäuser etc.) zunehmen wird.

Schlussfolgerung 11: Last but not least wird die prognostizierte Zunahme der Wohnbevölkerung im „Speckgürte“ um Wien auch die Binnennachfrage nach Flügen steigern und dadurch letztlich auch mehr Fluglärm und Flugverkehr generiert.

Schlussfolgerung 12: Die Bevölkerungsentwicklung in der Flughafenregion Wien / Niederösterreich / (Nord-) Burgenland wird zu einer weiteren Vergrößerung der Bodenversiegelung und zu einer Ausweitung des bodengebundenen Verkehrs sowohl im motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im öffentlichen Verkehr (ÖV) führen. Damit wird aber das Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele nachhaltig erschwert. Die Flugverkehrswirtschaft wird sehr genau darauf achten müssen, welchen Beitrag sie zu den Umweltbelastungen tatsächlich leistet, um nicht für deutlich mehr Belastungen verantwortlich gemacht zu werden als dies nachweislich der Fall ist. Abschließend bleibt noch anzumerken, dass es für die Planung eines multimodalen Verkehrssystems in bevölkerungsmäßig stark wachsenden Flughafenregionen eigentlich unerlässlich notwendig wäre, schon frühzeitig über die Erfordernisse der Flugverkehrswirtschaft in der überörtlichen Raumplanung sowie in Flächenwidmungs-, Bauungs-, Verkehrs- und Grünraumplanung informiert zu sein. Eine rein „bodenfokussierte“ Planung, die auf die Weiterentwicklung von An- und Abflugsystemen großer internationaler Flughäfen kaum bzw. keine Rücksicht nimmt, ist der Nährboden für zahlreiche Konflikte zwischen Flugverkehrswirtschaft und Gesellschaft, die sich mit jedem Fortschreiten der Entwicklungen weiter verschärfen und so auch das Erreichen der Klimaziele noch schwerer machen als dies ohnehin schon der Fall ist. Es kann eigentlich nur darum gehen, die IST-Situation richtig und ohne Tabus zu erfassen und daraus die entsprechenden Schlussfolgerungen zu ziehen. Dazu müssten sich die Experten aller Wissensdisziplinen, egal ob Klimaforscher, Raum- und Verkehrsplaner oder Flugverkehrsexperten gemeinsam an einen Tisch setzen. Der „Wettkampf der Fachexperten“ müsste durch die gemeinsame Basis von überprüften Daten -und Fakten ersetzt werden, wodurch die Erarbeitung von nachhaltigen Lösungen möglich werden.

3) Ausblick Mai / Juni 2022

Im Mai und Juni gehen die Arbeiten am Evaluierungsbericht 2021 weiter. Der Schwerpunkt der Arbeiten lag Anfang Mai auf der Dokumentation der zahlreichen Sitzungen vom April. Die 2. Sondierungsrunde wurde auf Anfang September verlegt, da sich einerseits erneut Terminkollisionen ergeben haben, sich aber andererseits herausgestellt hat, dass noch intensive inhaltliche Vorarbeiten notwendig sind, um die Sondierungsrunde effizient fortzusetzen. Insbesondere wurde damit die Möglichkeit geschaffen, schon Informationen, Daten und Fakten vorzubereiten, die jedenfalls für die Diskussionen als Input erforderlich sein werden. Geplant ist, mit dem Sommerfest in die sitzungsfreien Monate zu gehen, außer es geschehen nicht vorhersehbare Entwicklungen, die die Einberufung eines Gremiums unumgänglich machen.

Noch vor der Sommerpause sind wichtige Termine mit VertreterInnen des BMK sowie der OZB umzusetzen. Die geplante 82. Sitzung des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit wird optional abgehalten, wenn sich ein inhaltlicher Informations- bzw. Handlungsbedarf im Bereich der Presse- und Medienarbeit ergibt. Bis zur 62. Dialogforumsitzung sollen auch alle organisatorischen, strukturellen und vertraglichen Details für den Wechsel in der Geschäftsführung des Dialogforums abgeschlossen sein.

09. Juni 2022: 62. Dialogforumsitzung

Die nächste Ausgabe von Dialog_aktuell_Nr_05/06-2022 ist für die erste Julihälfte 2022 geplant.

4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 30. Mai 2022

Termin				Sitzung		Sitzungsort			
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer	
MÄRZ									
Mo	07.Mär	2022	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	80. Sitzung	Zoom-Videokonferenz			
Mi	23.Mär	2022	16:00	AK Evaluierung	72. Sitzung	Zoom-Videokonferenz			
Mo	28.Mär	2022	16:00	Dialogforumsitzung	61. Sitzung	Zoom-Videokonferenz			
APRIL									
Mo	25.Apr	2022	10:30	BK Baden	34. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi. 207	
Mo	25.Apr	2022	13:30	BK Mödling	42. Sitzung	Maria-Enz., Kampstr.1	Technikzentrum		
Mo	25.Apr	2022	17:00	BK Gänserndorf	37. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal		
Di	26.Apr	2022	16:30	BK Schwechat	36. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	27.Apr	2022	16:30	BK Bruck	39. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
MAI									
Mo	02.Mai	2022	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	81. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
JUNI									
Do	09.Jun	2022	16:00	Dialogforumsitzung	62. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
SEPTEMBER									
Do	08.Sep	2022	16:00	Sondierungsrunde	2. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mo	26.Sep	2022	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	82. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
OKTOBER									
Mi	05.Okt	2022	16:00	Sondierungsrunde	3. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	12.Okt	2022	16:00	AK Evaluierung	73. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mo	17.Okt	2022	10:30	BK Baden	35. Sitzung	Baden	BH-Baden	Raum 207	
Mo	17.Okt	2022	13:30	BK Mödling	43. Sitzung	Maria-Enzersdorf	Kampstr. 1	Technikzentrum	
Mo	17.Okt	2022	17:00	BK Gänserndorf	38. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal		
Di	18.Okt	2022	16:30	BK Schwechat	37. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	19.Okt	2022	16:30	BK Bruck	40. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
NOVEMBER									
Di	08.Nov	2022	16:00	Dialogforumsitzung	63. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park 4	Forum 1 + 2	
Mi	16.Nov	2022	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	83. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 5	
Mo	21.Nov	2022	16:00	Sondierungsrunde	4. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
DEZEMBER									
Di	06.Dez	2022	16:00	Dialogforumsitzung	64. Sitzung	wird noch bek.gegeben			

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

Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien

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