

Dialog aktuell

Nr. 11-12/2022

Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe November / Dezember – Nr. 11-12/2022

Sehr geehrte Damen und Herren!

Das Jahr 2022 geht zu Ende. Da ich heuer das Pensionsalter erreicht habe, werde ich mich mit Jahresende nach über sechzehn Jahren als Geschäftsführer des Dialogforums zurückziehen. Juliana Ghasemipour-Yazdi, die seit rund sechs Jahren mit mir gemeinsam den Diskussions- und Verhandlungsprozess leitet, wird die Geschäftsführung des Dialogforums übernehmen. Ich ziehe mich mit ruhigem Gewissen in die zweite Reihe zurück, weiß ich doch das Dialogforum bei Juliana Ghasemipour-Yazdi in den allerbesten Händen. Ich werde dem Dialogforum die kommenden beiden Jahre sehr gerne noch beratend und unterstützend zur Seite stehen und mein Wissen und die Erfahrungen aus dem Gesamtprozess seit Beginn des Mediationsverfahrens einbringen.

2022 war ein besonderes Jahr, die COVID-19-Pandemie war auf dem Rückzug und die Unsicherheit über ein eventuelles erneutes Aufflammen der Pandemie stellte die Arbeit in der Prozessleitung vor besondere Aufgaben. Wie erwartet, war das Jahr 2022 vom stärksten Flugverkehrswachstum aller Zeiten geprägt, ohne noch das Rekordniveau des Jahres 2019 zu erreichen. Die Anrainer in der Flughafenregion sahen sich mit dem Anwachsen des Fluglärms und der Flugverkehrsbelastungen konfrontiert, das sehr deutlich wahrnehmbar war. Im Dialogforum hat sich der Generationenwechsel fortgesetzt. Viele neue RepräsentantInnen konnten sich erst in der Phase des Abklingens der Pandemie in die komplexe Materie des Flugverkehrs und seiner Auswirkungen einarbeiten, was zu Verzögerungen in der Umsetzung des Antrags der ARGE gegen Fluglärm geführt hat. Von den insgesamt 25 größeren Sitzungen des Jahres 2022 konnte der überwiegende Teil als Präsenzsitzungen abgewickelt werden. Dies hat sich positiv auf das Verhandlungsklima und die Zusammenarbeit ausgewirkt und so darf man optimistisch sein, dass der kommende Diskussions- und Verhandlungsprozess konstruktiv verlaufen wird.

Ich möchte mich bei allen Repräsentantinnen und Repräsentanten der Gründungsmitglieder und aus den Bezirkskonferenzen sehr herzlich für die ausgezeichnete Zusammenarbeit und das Vertrauen bedanken, das mir entgegengebracht worden ist. Sollte ich jemandem Unrecht getan haben, oder jemanden ungerecht behandelt oder beleidigt haben, dann tut mir das sehr leid, es war nicht meine Absicht und ich möchte mich dafür auch aufrichtig entschuldigen.

Ich wünsche Ihnen ein gesegnetes und friedliches Weihnachtsfest im Kreis Ihrer Familien, schöne, ruhige und erholsame Feiertage sowie einen guten Rutsch in ein erfolgreiches und vor allem gesundes Jahr 2023. Ich freue mich auf ein Wiedersehen im Jahr 2023 in meiner neuen Rolle und verbleibe

mit den besten Grüßen Ihr

Wolfgang Hesina

1) Rückblick November / Dezember 2022

Im November und Dezember konzentrierte sich die Arbeit auf die Vorbereitung und Abwicklung der beiden Sitzungen des erweiterten Vorstands des Dialogforums. Ein weiteres wichtiges Thema im November und Dezember war die Erarbeitung der Positionen und Interessen der Stakeholder für die Verhandlungen im Zusammenhang mit der Umsetzung der Sondierungsrunde. Da noch nicht alle Stakeholder ihre Verhandlungspositionen final ausarbeiten konnten, musste die 2. Sondierungsrunde ein letztes Mal verschoben werden. Stattdessen unterstützte die Prozessleitung in mehreren Gesprächsrunden die Stakeholder in ihrer Erarbeitung der Verhandlungspositionen durch die Organisation der Gesprächsrunden und die Bereitstellung von Daten- und Informationsmaterialien.

Auf Wunsch der Stakeholder entwickelte die Prozessleitung neben einem Vorschlag für die organisatorische Umsetzung des Diskussions- und Verhandlungsprozesses auch eine Jahresplanung für 2023, die in der 64. Dialogforumsitzung zur Beschlussfassung dem erweiterten Vorstand vorgelegt wurde. Vor dem Beginn der Weihnachtsferien wurde – nach den Jahren der COVID-19-Pandemie – nun auch wieder ein Newsletter auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at veröffentlicht, der einen Überblick über die Aktivitäten des Dialogforums in den beiden Pandemie Jahren und im Jahr 2022 beinhaltet.

Insgesamt haben im November und Dezember 2022 zwei Sitzungen stattgefunden und folgende Ergebnisse erbracht.

08. November 2022: 63. Dialogforum – In der 63. Dialogforumsitzung begrüßten die SitzungsteilnehmerInnen neue VertreterInnen des Landes Niederösterreich (Wolf, Steiner) und des Landes Burgenland (Kurri). Die FWAG berichtete über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und die geplanten Ausbaumaßnahmen am Flughafen Wien. Die erneute Verschiebung eines Termins der Sondierungsrunde wurde von der ARGE gegen Fluglärm mit der Begründung heftig kritisiert, dass die Weiterentwicklung der Maßnahmen zur Belastungsreduktion angesichts der Flugverkehrsentwicklung keine weiteren Verzögerungen zulasse und dadurch das Dialogforum in der Öffentlichkeit nicht gut dastehe. Die Prozessleitung wurde einstimmig beauftragt, für das Jahr 2023 einen Jahresplan für die 64. Dialogforumsitzung vorzubereiten, um den intensiven Diskussions- und Verhandlungsprozess bestmöglich vorzubereiten. Beschlossen wurde auch die Veröffentlichung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2021 auf der Website des Dialogforums www.dialogforum.at sowie die Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2022 durch den Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring in der gleichen Form wie für 2021. Der COO der Austrian Airlines Francesco Sciortino berichtete über die gelungene Neuaufstellung der AUA während der Pandemiephase und die wirtschaftlichen Erfolge der vergangenen Monate und präsentierte die kommenden Schritte zur Entwicklung der Flugzeuge und des Flottenmixes. Sciortino bekannte sich zur AUA als Quality-Airline, deren Entwicklung darauf abzielt, von Wien aus ein gut entwickeltes Netz an Langstreckendestinationen anzubieten. Mit einer umfangreichen Berichterstattung zu Themen wie Lärmschutz, den Status der Sondierungsrunde, dem Curved Approach Piste 29 und den Arbeiten im Dialogforum wurde die Sitzung fortgesetzt. Die Prozessleitung informierte - ausgelöst durch den altersbedingten Rückzug des Geschäftsführers - abschließend, dass eine CO-Moderatorin gefunden werden konnte, die sich in der nächsten Dialogforumsitzung vorstellen und auch an der Weihnachtsfeier teilnehmen werde.

06. Dezember 2022: 64. Dialogforum (anschließend Weihnachtsfeier) – In der 64. Dialogforumsitzung wurde die Vorgangsweise zur Behandlung des Antrags der ARGE gegen Fluglärm besprochen und einige Sitzungstermine festgelegt. Beschlossen wurde, die Gesamtplanung und die daraus resultierenden Sitzungen für das Arbeitsjahr 2023 mittels Terminvereinbarungstool auszusenden und zu fixieren. Der Geschäftsführer des Dialogforums kündigte im Rahmen der Sitzung an, mit Jahresende 2022 - wie geplant - die operative Geschäftsführung des Dialogforums zurückzulegen bzw. an Frau MMag. Juliana Ghasemi-pour-Yazdi zu übergeben. Der scheidende Geschäftsführer wird die kommenden bei-

den Jahre 2023/2024 den Konfliktbehandlungsprozess noch mit seiner Expertise begleiten. Intensiv diskutiert wurden auch Informationen, die darauf hindeuten, dass das BMK eine Novelle des Luftfahrtgesetzes plane, die die Festlegung von Flugrouten in die Hände von Richterinnen und Richtern legt. Damit könnte eine Situation geschaffen werden, die die Mitwirkung der direkt betroffenen Personen, Gemeinden und Institutionen auf die Entwicklung von Flugrouten weitgehend ausschalten würde. Darüber hinaus könnte insgesamt die Entscheidung über Flugrouten der politischen Ebene und den Flugverkehrsexperten entzogen und auf einen behördlichen Prozess gesetzt werden, der sehr wahrscheinlich langwierige gerichtliche Auseinandersetzungen nach sich ziehen könnte. Festgelegt wurde, das BMK erneut vehement daran zu erinnern, dass eine rechtzeitige Einbindung des Dialogforums in eine allfällige Novellierung des LFG seitens des BMK / OZB zugesagt wurde. Abgeschlossen wurde die Dialogforumsitzung mit einer Berichterstattung über die aktuellen Entwicklungen im Bereich der Flugverkehrswirtschaft und über die Arbeiten im Dialogforum zum Jahreswechsel 2022/2023.

Mit der traditionellen Weihnachtsfeier am 06. Dezember 2022 hat das Dialogforum das Arbeitsjahr beendet. Bis zum Beginn der Weihnachtsferien wurden noch die notwendigen Arbeiten der Prozessleitung für den Jahresabschluss umgesetzt.

2) **Schwerpunktthema „Dialogforum – Wahrnehmungen und Beobachtungen aus einem Konfliktbehandlungsprozess“**

Das Dialogforum Flughafen Wien ist ein Ergebnis des Mediationsverfahrens. Insbesondere die Bürgermeister und Bürgermeisterinnen, aber auch die Bürgerinitiativen konnten die Flugverkehrswirtschaft überzeugen, dass der Dialog- und Verhandlungsprozess aus dem Mediationsverfahren fortgesetzt werden muss. Am 18. Jänner 2006 hat die konstituierende Sitzung des Dialogforums stattgefunden, nachdem die Vorbereitungsarbeiten unmittelbar nach der Unterzeichnung des Mediationsvertrags am 22. Juni 2005 begonnen hatten. Als scheidender Geschäftsführer, der die neutrale bzw. allparteiliche Rolle seit der einstimmigen Bestellung ab Anfang September 2006 ausgeübt hat, möchte ich in meinem letzten Geschäftsführerbrief auf ein paar Beobachtungen und Wahrnehmungen eingehen, die ich im Laufe der Jahre gemacht habe, die vielleicht für die weitere Arbeit im Dialogforum von Nutzen sein können.

- (1) **Permanente Konfliktbehandlung ist unausweichlich** – Die Forderung der BürgermeisterInnen der Anrainergemeinden und der Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm, das Dialogforum als Konfliktbehandlungsplattform dauerhaft einzurichten, hat sich eindeutig als richtig erwiesen. Der Konflikt zwischen ökonomischen und ökologischen Interessen ist ein unauflöslicher Konflikt, der ständigen Veränderungen unterworfen ist, auf die flexibel reagiert werden muss, wenn man Vereinbarungen zur Belastungsminimierung langfristig erhalten möchte. Die relevanten Veränderungen laufen auf unterschiedlichen Ebenen und Themenbereichen ab. Neue wissenschaftliche Erkenntnisse und neue Technologien erfordern ebenso Nachjustierungen, wie die Weiterentwicklung von Gesetzen bzw. der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte. Hinzu kommt, dass die handelnden Personen nicht nur auf Seiten von Politik und Wirtschaft, sondern auch in der Vertretung der Bürgerinitiativen bzw. der Zivilgesellschaft ebenfalls große Herausforderungen in sich bergen, die bewältigt werden müssen, um Vereinbarungen über die Vermeidung / Reduktion von Belastungen dauerhaft einhalten zu können. Last but not least – und das haben uns insbesondere die Coronapandemie, der Ukrainekrieg etc. gezeigt – ändert sich auch das Mobilitätsverhalten der Menschen und die weltpolitische und weltwirtschaftliche Lage laufend und auch darauf gilt es, flexibel zu reagieren, wenn Vereinbarungen auf Dauer erfolgreich umgesetzt werden sollen.
- (2) **Gleiche Sorgen - unterschiedlicher Weg** – Bürgerinitiativen und Anrainer großer Infrastrukturprojekte haben gleiche bzw. ähnliche Sorgen und Ängste, wenn es um die direkten Auswirkungen der großen Infrastrukturen auf die Lebens- und Umweltqualität geht. Wie Bürgerinitiativen und Anrainer mit diesen Sorgen und Ängsten umgehen, ist sehr unterschiedlich. Grundsätzlich besteht in Demokratien die Möglichkeit, auf Dialog mit den Projektwerbern bzw. Infrastrukturbetreibern zu setzen, um die Be-

lastungen für Anrainer und Umwelt so gering wie möglich zu halten. Es besteht aber auch die Möglichkeit, sich auf die Behörden und darauf zu verlassen, dass man Projekte blockieren / verhindern kann. Beide Wege sind legitim, das Beispiel des Dialogforums zeigt aber, dass dies nicht von allen Konfliktparteien so gesehen wird. Bürgerinitiativen, die sich in der Flugverkehrsdiskussion für den Weg des Dialogs und die Arbeit im Dialogforum entschieden haben, konnten auf diesem Weg sehr viele Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen sowie zur Verbesserung der IST-Situation durchsetzen, die weitreichender sind als es die Gesetze vorgeben. Diese werden aber seit es das Dialogforum gibt von Bürgerinitiativen und einzelnen BeschwerdeführerInnen sowie deren RechtsvertreterInnen, die sich darauf verlassen haben, im Behördenverfahren – wie z.B. zum Thema „3. Piste“ – Recht zu bekommen, mit ihren Argumenten allerdings gescheitert sind, als Verräter verunglimpft und angefeindet.

- (3) **Der Glaube an die „alternativen“ Fakten macht blind** – Weltweit zu beobachten ist, dass immer mehr Menschen Verschwörungstheorien lieber blind vertrauen, weil sie den Theorien einfach glauben wollen und dem Rechtsstaat lieber misstrauisch bzw. ablehnend gegenüberstehen, als kritisch den eigenen Hausverstand zu benutzen, um nachzuprüfen, was da so alles behauptet wird. Sich selbst in die Pflicht zu nehmen, eine faktenbasierte Überprüfung samt Resultat „auf die eigene Kappe zu nehmen“ ist „unmodern“, die Ausrede stressbedingt keine Zeit dazu zu haben weit verbreitet. Die Ignoranz von nachprüfbareren Fakten nimmt dementsprechend immer mehr zu und wenn man dann letztlich mit seinen nicht überprüften Theorien, falschen Behauptungen und völlig unrealistischen Vorschlägen und Forderungen gescheitert ist, bleibt zwangsweise nur noch der Ausweg sich in die Märtyrerrolle zu begeben, weil in Zeiten wie diesen das Zugeben, sich geirrt zu haben, kaum mehr eine Kategorie der Niederlagenbewältigung ist.

Stellvertretend für diese im Laufe der Jahre mehrfach gemachte Beobachtung sei hier die Vorgangsweise der Bürgerinitiativen im Dialogforum mit der Berufungsmöglichkeit im Rahmen des UVP-Verfahrens zur 3. Piste, im Vergleich zu den BeschwerdeführerInnen und Bürgerinitiativen, die gegen die Bescheide und Erkenntnisse in allen Instanzen berufen haben, näher beleuchtet. Den Bürgerinitiativen im Dialogforum waren zwei Fakten völlig klar,

- zum einen, dass im behördlichen UVP-Verfahren zur 3. Piste nur die direkten Auswirkungen der 3. Piste aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen Verhandlungsgegenstand sein konnten und keinerlei Maßnahmen zur Verbesserung der IST-Situation im 2-Pisten-System im Rahmen des Verfahrens diskutiert und schon gar nicht durchgesetzt werden können,
- zum anderen, dass in einem Behördenverfahren auch für die Höchstgerichte die Entscheidungskriterien durch die gesetzlichen Bestimmungen definiert bzw. vorgegeben sind.

Damit wussten die Bürgerinitiativen im Dialogforum, dass in einem UVP-Bescheid im Zusammenhang mit auszubauenden Infrastrukturprojekten keine Maßnahmen zur Verbesserung der IST-Situation enthalten sein können und im konkreten Fall des UVP-Verfahrens zur 3. Piste solche nur auf dem Weg des Dialogs mit der Flugverkehrswirtschaft vereinbart werden können. Auch völlig klar war den Bürgerinitiativen im Dialogforum, dass in jedem Bescheid der Behörden und in jeder Erkenntnis der Höchstgerichte Auflagen zum Thema Lärmschutz immer die gültigen Grenzwerte der Bundesumgebungslärmschutzverordnung bzw. der Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) abbilden müssen. Damit war den Bürgerinitiativen im Dialogforum aber auch klar, dass die im Mediationsvertrag vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen für alle Siedlungsgebiete, die am Tag in einer Fluglärmzone mit mehr als 54 Dezibel Dauerschallpegel und 45 Dezibel in der Nacht in einem UVP-Bescheid zur 3. Piste von den Behörden nicht vorgeschrieben werden können, da die gültigen gesetzlichen Grenzwerte sehr viel höher lagen und bis heute liegen.

Jederzeit nachprüfbares Faktum ist, dass zur Verbesserung des Lärmschutzes für die Bevölkerung, die von den Flugverkehrsbelastungen des aktuellen 2-Pisten-Systems betroffen ist, das Lärmschutzprogramm für alle nach den im Mediationsvertrag vereinbarten Grenzwerten betroffenen Gebiete bereits vor über 10 Jahren umgesetzt worden sind. Bis heute gelten aber 65 Dezibel Dauerschallpegel am Tag und 55 Dezibel in der Nacht als gesetzliche Grenzwerte. Die Bürgerinitiativen im Dialogforum verzichteten somit einfach deshalb im UVP-Verfahren zur 3. Piste zu berufen, weil im Bescheid in Bezug auf den Lärmschutz keine Auflagen enthalten sein konnten, die ein höheres Schutzniveau der Bevölkerung sicherstellen hätten können als die im Mediationsvertrag vereinbarten Maßnahmen. Darüber hinaus war klar, dass nur im Mediationsverfahren und im Dialogforum Maßnahmen für die Ver-

besserung der IST-Situation - unabhängig davon, ob eine 3. Piste tatsächlich realisiert wird bzw. werden kann - entwickelt und umgesetzt werden können.

In mehreren persönlichen Diskussionen mit VertreterInnen von Parteien, die im UVP-Verfahren zur 3. Piste berufen haben, wurden von Dialogforummitgliedern und Vertretern der Prozesssteuerung des Dialogforums die dargestellten Zusammenhänge erläutert bzw. diskutiert. Bis heute ist für mich deshalb völlig unverständlich, warum die Personen, die im UVP-Verfahren zur 3. Piste berufen haben, ihre Vorgangsweise trotz der nachprüfaren bzw. in den Gesetzestexten nachlesbaren Zusammenhänge bis zuletzt nicht zumindest einmal kritisch hinterfragt haben. Eines ist jedenfalls klar, die RechtsvertreterInnen der Parteien und Personen, die gegen die 3. Piste berufen haben, können als AbsolventInnen eines Studiums der Rechtswissenschaften nicht behaupten, dass ihnen die Zusammenhänge nicht bekannt waren und sie offensichtlich - aus nicht nachvollziehbaren Gründen - dennoch sicher waren, die 3. Piste verhindern zu können. Menschen und auch Rechtsgelehrte können irren, unklar bleibt aber, warum die Personen, die berufen haben, auch noch – trotz mehrmaliger Angebote des Dialogforums, sich den Diskussionen und dem Konfliktbehandlungsprozess zu stellen – darauf verzichteten, zumindest über Belastungsreduktionen in der IST-Situation zu verhandeln.

- (4) **Über die Durchsetzung und das Scheitern von Forderungen** – Über die Jahre hinweg haben sich immer wieder außerhalb des Dialogforums die gleichen Strategien, Verhaltens- und Vorgangsweisen gezeigt, wie Einzelpersonen und Interessensgruppierungen versuchen, ihre Forderungen zur Reduktion der Flugverkehrsbelastungen durchzusetzen. Im Punkt 2) des Schwerpunktthemas bin ich auf die grundlegenden beiden legitimen Möglichkeiten eingegangen, Interessen in einer Demokratie zu vertreten und durchzusetzen, nämlich den Weg des Dialogs mit den Projektwerbern und den Rechts- bzw. Behördenweg.

Wie aber reagieren Personen und Interessensgruppierungen, wenn sie einen partizipativen Dialog- und Konfliktbehandlungsprozess verweigern, aber auch in einem Behördenverfahren letztlich höchstinstanzlich nicht Recht bekommen? Wie gehen die handelnden Personen mit dem für sie unbefriedigenden Ergebnis um?

Ich habe über die Jahre der Prozessleitung und Geschäftsführung des Dialogforums außerhalb des Dialogforums mehrere unterschiedliche Vorgangsweisen bzw. Reaktionen von Einzelpersonen und RepräsentantInnen von Interessensgruppierungen beobachten können, mit denen man in der Konfliktbehandlung und bei Diskussionen umgehen muss. Der Umgang der Personen mit für sie unbefriedigenden Ergebnissen zeigt, warum partizipative Konfliktbehandlungsprozesse bisher und auch in Zukunft wichtig sein werden, wenn wir die Krisen unserer Zeit – allen voran die Klimakrise – positiv bewältigen wollen. Stellvertretend für viele Verhaltensmuster seien in weiterer Folge vier besonders oft zu beobachtende Reaktionstypen kurz dargestellt:

- **Die Netzwerker/Innen** – Diese Personen können ihre Interessen auf „*offiziell*em“ Weg bzw. mit rechtlichen Argumenten nicht durchsetzen, weil es die rechtlichen Bestimmungen nicht zulassen. Sie gehen aber davon aus, dass sie aufgrund ihrer persönlichen Beziehungen, ihrer Stellung in der Gesellschaft und im Berufsleben über ausreichende Beziehungen verfügen, die es ihnen nachträglich und unter Umgehung aller üblichen Wege trotzdem möglich macht, ihre Interessen über Beziehungsnetzwerke in Politik und Verwaltung durchzusetzen. Nicht selten agieren diese Personen mit durch unhaltbare Behauptungen begründeten Klagsdrohungen. Meist kennen diese Menschen die gesetzlichen Rahmenbedingungen nur teilweise und hoffen, dass die Drohgebärden ausreichen, um ihre Interessen und Forderungen doch noch durchzusetzen. In den über sechzehn Jahren als Geschäftsführer des Dialogforums kamen auf mein Nachfragen, woher die Behauptungen bzw. Drohgebärden stammen, immer die gleichen Aussagen, nämlich dass diese Personen davon gehört, oder irgendwo darüber gelesen hätten bzw. von einem Freund bzw. aus „*sicherer Quelle*“ informiert worden seien.
- **Die Meinungsmacher und Besserwisser** – Diese Personen versuchen mit teilweise nicht nachvollziehbaren Argumentationen zu kaschieren, dass mit den gesetzlichen Bestimmungen ihre Forderungen nicht durchsetzbar sind. Sie wenden sich mit ihrer Sicht der Dinge an die Medien und versuchen, die öffentliche Meinung jenseits von Fakten und nachprüfaren

Informationen in ihrem Sinn zu beeinflussen. Oft glauben diese Personen auch alles einfach besser als die anderen zu wissen. Meist handelt es sich hier um hochqualifizierte Personen, die sich mit dem komplexen Thema Flugverkehr und Flugverkehrsbelastungen durchaus intensiv auseinandersetzen, dann aber dazu neigen, für sie logisch erscheinende Lösungen einzufordern, die aber der Komplexität der Flugverkehrsmaterie nicht entsprechen und undurchführbar sind. Bei diesen Personen besteht zumindest eine kleine Chance, sie wieder auf die Ebene der nachprüfbaren Daten und Fakten sowie des Machbaren zurückzuholen.

- **Die Verschwörungstheoretiker** – Die ganze Welt hat sich gegen diese Personen gewendet. Die Personen glauben, dass sie persönlich und diejenigen, die mit ihnen gemeinsam an die Verschwörungstheorien glauben, grundsätzlich von allen anderen manipuliert werden und sich „die Allgemeinheit“, die Bevölkerung und der gesamte Rechtsstaat gegen sie verschworen haben. Alle Daten, Bilder, Informationen, Videos usw., alles ist manipuliert, niemandem und nichts können diese Personen Glauben schenken. Egal welche Anstrengungen die Welt „da draußen“ unternimmt, nichts wird geglaubt, nichts kann überzeugen. Dieser Typus von Personen fühlt sich permanent missverstanden und fehlinterpretiert, weil ihre Daten und Informationen laufend widerlegt und als falsch identifiziert werden. Diese Personen werden niemals zugeben, dass irgendetwas richtig ist, was „von der anderen Seite“ kommt, nur diese Personen selbst sind im Besitz der alleinigen Wahrheit, alle anderen liegen falsch.
- **Die subjektiv Belästigten** – In eine faire und offene Flugverkehrsbelastungsdiskussion besonders schwierig einzubinden sind Personen und Gruppierungen, die versuchen, die Diskussion über die Flugverkehrsbelastungen auf der Ebene der subjektiven und persönlichen Wahrnehmungen fortzusetzen, nachdem sie auf der Ebene der objektiv messbaren Belastungen mit ihren Argumenten und Forderungen an den gesetzlichen Grenzwerten und rechtlichen Bestimmungen gescheitert sind. Die Themen dieser Personengruppe sind sehr vielfältig, können aber genau genommen auf einen Punkt gebracht werden, nämlich die jeweiligen Flugverkehrsbelastungen als völlig inakzeptabel und gesetzwidrig darzustellen, weil die subjektive Belästigung unerträglich sei. Ziel dieser Personen ist es, das subjektive persönliche Empfinden zum Maßstab für die Maßnahmen zur Reduktion der Flugbelastungen zu machen, obwohl natürlich klar ist, dass z.B. eine ausgewogene Maßnahmendimensionierung nur auf der Ebene, der objektiv gemessenen bzw. gemäß den Normen gerechneten Fluglärmbelastungen, entwickelt werden kann.

Die entscheidende Frage, die sich aus den unterschiedlichen Vorgangs- und Verhaltensweisen der Personen und Interessensgruppierungen ergibt, die mit den vorhandenen gesetzlichen Rahmenbedingungen kaum/keine Möglichkeit haben ihre Interessen und Forderungen durchzubringen, ist die, wie man mit diesem immer größer werdenden Teil unserer Bevölkerung trotzdem sorgsam und empathisch umgehen kann?

Mit großer Sorge zu beobachten ist, dass durch die Vielzahl der aktuellen Krisen die Bereitschaft, nachprüfbare Daten und Fakten bzw. ein gesetzeskonformes Vorgehen von Politik und Verwaltung zu akzeptieren, dramatisch gesunken ist. Die Coronapandemie hat die Polarisierung in unserer Gesellschaft weiter vorangetrieben, Aggression und Gewaltbereitschaft bzw. die Bereitschaft, sich „das Unrecht für illegale Protestaktionen mit dem Stichwort „Notwehr“ herauszunehmen“, ist in hohem Maß gestiegen. Noch nie waren so viele Fake-News im Umlauf, noch nie war es für Bürgerinnen und Bürger so schwer, zu erkennen, was falsch und was richtig, was Faktum und was Meinung ist. Die Glaubwürdigkeit von Politik auf nationaler und internationaler Ebene, aber auch der Medien und der Wirtschaft, ist auf einem nie dagewesenen Tiefpunkt angelangt und das ist der perfekte Nährboden für alle Personen und Gruppierungen, die sich – zu Recht oder Unrecht – benachteiligt und damit legitimiert fühlen, „auf die Barrikaden zu steigen“.

- (5) **Lehren aus der Arbeit im Dialogforum** – Was können wir aus den Erfahrungen im Mediationsverfahren Flughafen Wien und der gemeinsamen Arbeit im Dialogforum zur Krisenbewältigung lernen? Sind wir in der Lage, die eine oder andere Handlungs- und Vorgehensweise aus unseren Erfahrungen mit dem Diskussions- und Konfliktbehandlungsprozess zum Thema „Flugverkehr und Auswirkungen“ abzuleiten, die sich auch verallgemeinern lässt?

Meine Antworten auf diese Frage erscheinen mir einerseits seltsam klar und einfach, andererseits aber auch unglaublich komplex und schwierig zu sein. Ich möchte am Ende meiner Ausführungen noch ein paar Überlegungen darstellen, die ich aus der Arbeit im Dialogforum im Laufe der Jahre glaube, herleiten zu können:

- **Die nachprüfbare Wahrheit ist zumutbar und der Nährboden für wirksame Maßnahmen** – Es hat sich – so trivial das auch sein mag – als richtig herausgestellt, immer bei der Wahrheit zu bleiben bzw. die Dinge beim Namen zu nennen und auf der Ebene der nachprüfbaren Daten und Fakten sowie des objektiv Mess- und Rechenbaren zu agieren. Dies wäre für sich noch nicht ausreichend, hätten wir nicht im Dialogforum auch die Bereitschaft, diese Daten und Fakten auch für nicht im Dialogforum agierende Personen und Interessensgruppierungen überprüfbar zu machen. Insbesondere hat sich die detaillierte Dokumentation des Diskussions- und Verhandlungsprozesses als wichtig für die Glaubhaftigkeit eines fairen und transparenten Agierens erwiesen. Dies ist insofern wichtig, weil wir aus der Darstellung der Verhaltensmuster von Personen und Gruppierungen, die ihre Interessen nicht durchsetzen konnten, klar erkennen können, wie sehr in Österreich eine auf gemeinsamen Daten und Fakten basierende Diskussion zwischen Wirtschaft, Politik, Verwaltung, Medien und Zivilgesellschaft notwendig wäre, um gemeinsame und vor allem wirksame Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen.

Gruppendynamisch ist nämlich zu beobachten, dass die Ausdifferenzierung unserer Gesellschaft zu immer mehr „Mikromilieus“ führt, die nach außen abgeschottet sind und intern nach eigenen Regeln, eigenen Daten und Informationen und eigenen Theorien agieren. Alles, was sich außerhalb eines „Mikromilieus“ befindet, sind - gruppenspezifisch gesehen - die „Außenfeinde“ mit ihren anderen Daten, Informationen, Regeln und Theorien. Die Entwicklung führt dazu, dass komplexe Themen nur mehr aus isolierten, nebeneinander aber real existierenden Blickwinkeln und Logiken behandelt werden.

Musterbeispiel für diese besorgniserregende Entwicklung sind beispielsweise die Diskussionen über ein intermodales Verkehrssystem, das einerseits die Mobilitätsbedürfnisse unserer Wirtschaft und Gesellschaft zu befriedigen vermag, andererseits aber einen großen Beitrag zur Bewältigung der Klimakrise zu leisten hat. Die Kategorisierung der einzelnen Verkehrsträger in „gute“ (bzw. „gewollte“) und „schlechte“ (bzw. „unerwünschte“) Verkehrsmittel muss dringend durch eine faire und tabulose - und auf gemeinsam erarbeiteten nachprüfbaren Daten und Fakten basierende - Auseinandersetzung mit der Frage ersetzt werden, mit welchem vernetzten bzw. intermodalen Verkehrssystem wir in Zukunft welche Distanzen überwinden können/wollen. Dazu gehört u.a. sich ebenso damit zu beschäftigen, welche CO₂-Bilanz bzw. welchen Flächenverbrauch und Finanzierungsbedarf die einzelnen Verkehrsträger schon in der Bauphase generieren, wie den Energiebedarf und die Kosten in der Betriebsphase unter Berücksichtigung der bereitgestellten Transportkapazitäten einzuschätzen. Unerlässlich sollte eigentlich auch sein, sich damit zu befassen, innerhalb welcher Zeiträume und in welchen akkordierten und aufeinander abgestimmten Entwicklungsschritten dieses intermodale Verkehrssystem umgesetzt werden könnte.

- **Das Dialogforum muss sich verstärkt an die Jugend wenden und weiterhin allen von den Auswirkungen des Flugverkehrs betroffenen Personen / Interessensgruppen offenstehen** – Wir dürfen uns niemals damit abfinden, nur den Prozess im Dialogforum weiterzuentwickeln. Das Dialogforum sollte mehr als jemals zuvor die Kontakte nach außen intensivieren und sich in der öffentlichen Diskussion einbringen.

Wenn meine Wahrnehmung richtig ist, dass es in Österreich eine starke Tendenz in Richtung „Mikromilieus“ gibt, dann gilt es in Zukunft insbesondere mit der Jugend verstärkt in Kontakt zu kommen. Es wird viel Arbeit notwendig sein, um die Jugend davon zu überzeugen, dass es abseits der Verwendung der modernen Informations- und Kommunikationstechnologien unumgänglich notwendig sein wird, sich in vielen Face-to-Face-Kontakten, Gesprächen und Sitzungen persönlich einzubringen, um gemeinsame Lösungen zu entwickeln und umzusetzen. Am Beispiel des Themas „Flugverkehr & Flugverkehrsbelastungen“ könnte gezeigt werden, welche Beiträge aus einem fairen und transparenten Konfliktbehandlungsprozess zum Menschen-, Umwelt- und Klimaschutz möglich ist.

- **Die Komplexität der Verkehrsthematik erfordert eine gemeinsame Kraftanstrengung aller Wissenschaftsdisziplinen und Know-How-Trägern aus Theorie und Praxis für innovative Lösungen statt Verbote und Einschränkungen** – Der Flugverkehr als Bestandteil eines intermodalen Verkehrssystems erfordert eine inter- und transdisziplinäre Auseinandersetzung mit dem Thema. Wir werden in Zukunft integrative Lösungsansätze und eine ganzheitliche, systemorientierte Auseinandersetzung mit einem neuen, intermodalen Verkehrssystem benötigen, wenn wir die Herausforderungen des Klimawandels bewältigen und gleichzeitig unsere Mobilitätsbedürfnisse nicht völlig zurückschrauben wollen. Die Erfahrungen aus über sechzehn Jahren als Geschäftsführer des Dialogforums deuten für mich massiv darauf hin, dass die Bevölkerung nicht nur in Österreich, sondern weltweit wohl nicht mitziehen wird, wenn die Politik versuchen würde, durch Verbote und das Forcieren eines einzelnen Verkehrsmittels den Menschen ein ganz bestimmtes und massiv eingeschränktes Mobilitätsverhalten zu „verordnen“.

In Zeiten, in denen das Aggressionspotenzial in der Zivilgesellschaft so stark zugenommen hat, könnte der Versuch, den Menschen vorzuschreiben, wie oft und wie weit sich jemand aus seinem engsten Lebens- und Arbeitsraum entfernen darf und dabei auch noch die Verkehrsmittelwahl vorzuschreiben, zu massivem Widerstand führen. Dabei scheint auch klar zu sein, dass der Versuch durch Verbote und Vorschriften ein bestimmtes Mobilitätsverhalten zu erzwingen, auch zu einer massiven Umgehung der Vorschriften bzw. zu „zivilem Ungehorsam“ führen könnte. Was wir für die Bewältigung des Klimawandels im Verkehrsbe- reich benötigen, ist ein auf die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung ausgelegtes intermo- dales Verkehrssystem, dessen Bau- und Finanzierungskosten, Transportkapazitäten, Be- nutzungskosten und -kosten von der Bevölkerung akzeptiert werden können.

- **Mehr Empathie, Ambiguitätstoleranz und Bereitschaft zuzuhören sind Schlüsselfaktoren eines erfolgversprechenden Kommunikations- und Konfliktbehandlungsprozesses** – Wir müssen uns immer wieder darauf besinnen, wie wichtig eine gute Kommunikation intern und nach außen für Erfolg oder Misserfolg eines Diskussions- und Konfliktbehand- lungsprozesses ist. Die Covidpandemie und die Lock-Down-Phasen haben uns nachdrück- lich gezeigt, wie schwierig es trotz unserer technischen Informations- und Kommunikations- möglichkeiten ist, so zu kommunizieren, dass wir einander wirklich verstehen, weil wir nur auf diese Weise zu gemeinsamen Lösungen kommen können, hinter denen sich alle ver- sammeln können. Wir werden in Zukunft wieder mehr Empathie und die Fähigkeit benöti- gen, mit Unsicherheit und viel- bzw. mehrdeutigen Ergebnissen zu leben, diese zur Kenntnis zu nehmen bzw. schlicht und einfach zu ertragen (= „Ambiguitätstoleranz“). Für mich be- schreibt ein Zitat von Konrad Lorenz besser als alles andere, auf was in Zukunft mehr denn je zu achten ist und das gilt nicht nur für die Diskussionen und Verhandlungen im Dialogfo- rum, sondern für alle Bereiche unseres gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Zusammen- lebens:

„Gedacht heißt nicht immer gesagt, gesagt heißt nicht immer richtig gehört, gehört heißt nicht immer richtig verstanden, verstanden heißt nicht immer einverstanden, einverstanden heißt nicht immer angewendet, angewendet heißt noch lange nicht bei- behalten.“

(Konrad Lorenz, österreichischer Zoologe, Verhaltensforscher und Nobelpreisträger für Phy- siologie oder Medizin (1903 - 1989))

Abschließend bleibt mir anzumerken, dass ich sehr stolz darauf bin, dass ich den Konfliktbehandlungsprozess im Dialogforum Flughafen Wien über einen doch sehr langen Zeitraum organisieren und mitgestalten durfte. Ich bin sehr stolz vor allem auf die Repräsentantinnen und Repräsentanten der Stakeholder und in den Bezirkskon- ferenzen, die sich der großen Herausforderung gestellt haben, in einem komplexen und konflikträchtigen The- ma nach gemeinsamen Lösungen zu suchen. Dazu hat von allen Seiten viel Mut gehört, sind doch sozial ro- buste Ergebnisse immer für jeden Einzelnen suboptimale Ergebnisse, die ein Abgehen aller Konfliktparteien von ihren ursprünglichen Forderungen und den berühmten „Schritt in die Mitte“ erfordern.

Ich kann nur dazu aufrufen, das Dialogforum als erfolgreiches partizipatives Experiment der Zivilgesellschaft in der Konfliktbehandlung weiter zu betreiben, weil ich davon ausgehe, dass es in Zukunft im Zusammenhang mit großer regional- und volkswirtschaftlich relevanter Infrastruktur nicht weniger, sondern zunehmend mehr Konflikte geben wird. Dies gilt insbesondere für Infrastruktur in den sogenannten „Speckgürteln“ um unsere großen Städte, prallen doch hier völlig unterschiedliche Anforderungen der in diesen Gebieten lebenden und arbeitenden Menschen aufeinander. Die Anforderungen in den Randbereichen unserer Städte an ein multimodales Verkehrssystem werden mit der steigenden Bevölkerungsdichte weiter zunehmen. Insbesondere wird es auch in Zukunft darum gehen, die Lärm- und Schadstoffbelastungen des Verkehrssystems auf einem für die Anrainer akzeptablen Niveau zu halten, ohne die Standortqualität zu reduzieren und die globale Vernetzung Ostösterreichs zu sehr einzuschränken bzw. zu erschweren. Den Standorten großer Verkehrsflughäfen wird dabei als multimodalen Verkehrsknoten ein besonderes Augenmerk zukommen, weil die Qualität der landseitigen Erreichbarkeit der Flughäfen die Lärm- und Schadstoffbelastung der Anrainer ebenso beeinflussen wird, wie der Flugverkehr selbst.

3) Ausblick Jänner / Februar 2023

Im Jänner 2023 werden die finalen Vorbereitungsarbeiten für die Phase des intensiven Diskussions- und Verhandlungsprozesses die Arbeit im Dialogforum prägen. Da im Jänner die Hauptwahlkampfphase für die NÖ-Landtagswahl ansteht, werden die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Flughafenregion größtenteils nicht verfügbar sein. Dementsprechend ist nur eine Sitzung des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit in der letzten Januarwoche geplant. Nach der Landtagswahl (29. Jänner 2023) und den Semesterferien startet das Dialogforum - dem Antrag der ARGE gegen Fluglärm entsprechend - dann ab Mitte Februar in den intensiven Diskussions- und Verhandlungsprozess zur Überprüfung und Weiterentwicklung der Maßnahmen, um die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich halten zu können. Die Vorbereitungsarbeiten für die Abwicklung und Dokumentation der intensiven Sitzungstätigkeit ab Mitte Februar werden seitens der Prozessleitung ebenfalls einen Arbeitsschwerpunkt im Jänner und Februar bilden. Unabhängig davon werden auch die Arbeiten an der Website des Dialogforums fortgesetzt, wobei hier insbesondere die Sammlung und Aufbereitung der umfangreichen Daten und Informationen im Vordergrund stehen werden.

In der 64. Dialogforumsitzung wurden für Jänner / Februar 2023 folgende Sitzungen terminisiert:

26. Jänner 2023: **83. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit**

22. Februar 2023: **02. Sondierungsrunde**

Das Büro des Dialogforums nimmt den Normalbetrieb wieder am Montag den 09. Jänner 2023 auf. Über die Weihnachtsfeiertage bleibt das Büro geschlossen.

Die nächste Ausgabe von Dialog aktuell_Nr01-02/2023 wird in der KW09 veröffentlicht.

4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 22. Dezember 2022

Termin				Sitzung		Sitzungsort		
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer
NOVEMBER								
Di	08.Nov	2022	16:00	Dialogforumsitzung	63. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park 4	Forum 1 + 2
DEZEMBER								
Di	06.Dez	2022	16:00	Dialogforumsitzung	64. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
JÄNNER								
Do	26.Jän	2023	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	83. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	wird noch bek.geg.
FEBRUAR								
Mi	22.Feb	2023	16:00	Sondierungsrunde	2. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	wird noch bek.geg.
MÄRZ								
Mo	20.Mär	2023	16:00	AK Evaluierung	74. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
APRIL								
Mo	24.Apr	2023	16:00	BK Baden	36. Sitzung	Baden	BH-Baden	Raum 306
Mo	24.Apr	2023	10:30	BK Mödling	44. Sitzung	Maria-Enzersdorf	Kampstr. 1	Technikzentrum
Mo	24.Apr	2023	13:30	BK Gänserndorf	39. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal	
Di	25.Apr	2023	17:00	BK Schwechat	38. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mi	26.Apr	2023	16:30	BK Bruck	41. 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 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.