



TECHNISCHE
UNIVERSITÄT
WIEN

DIPLOMARBEIT

Räumliche Entwicklung in der Klimakrise:
Dritte Piste Flughafen Wien-Schwechat als notwendiges
Zukunftsprojekt?

**ausgeführt zum Zwecke der Erlangung des akademischen Grades
einer Diplom-Ingenieurin**

unter der Leitung von

Univ.Ass.in Dipl.-Ing.in Dr.in techn. Petra Hirschler
Forschungsbereich Regionalplanung und Regionalentwicklung
Institut für Raumplanung

eingereicht an der Technischen Universität Wien

Fakultät für Architektur und Raumplanung

von

Claudia Schaefers

01527227

Wien, am 18.09.2023

Kurzfassung

Die vorliegende Diplomarbeit im Rahmen des Masterstudiengangs Raumplanung und Raumordnung, bringt eine Neubetrachtung der Thematik dritte Piste aus raumplanerischer Perspektive und beschäftigt sich vor allem mit dem Planungsprozess, und den planerischen Einflussmöglichkeiten auf den Prozess und der Zukunft.

Eine intensive Medien- und Literaturrecherche und leitfadengestützten Interviews sind die empirischen Grundlagen der Arbeit. Auf Basis dieser Erkenntnisse sind eine Synchronopse über den Sachverhalt, unter Einbindung des relevanten Kontextes entstanden, die Klarheit in ein fast 20 Jahre dauerndes Verfahren bringt. Die Meilensteine, Streitpunkte und Unstimmigkeiten werden dabei besonders hervorgehoben und entflechtet. Eine Akteur*innenanalyse stellt die Beziehungen der beteiligten und involvierten Akteur*innen dar, sowie deren Einflussmöglichkeiten. In der Ausarbeitung eines Argumentariums werden sektor- und ebenenübergreifend Aspekte und Argumente beleuchten und somit das Für und Wider einer Realisierung veranschaulichen. Mit Hilfe der gewonnenen Erkenntnisse werden vor dem Hintergrund globaler Trends Szenarien entwickelt. Die daraus entstandene Zukunftsgeschichte „Less is more“, beschäftigt sich mit eine Abkehr vom Trend des Flugverkehrs auf Kurz- und Mittelstreckenflüge und „The Show must go on“ beschreibt eine Steigerung und Einkehr des Flugverkehrs in das Alltagsgeschehen. Die Geschichten sollen aufzeigen, wie insbesondere die gesellschaftliche Entwicklung vor dem Hintergrund der Klimakrise mit oder ohne dritte Piste aussehen könnten.

Die dritte Piste ist ein Kind seiner Zeit. Zum Zeitpunkt der Planung spielten Themen wie Klimawandel und Bodenversiegelung eine untergeordnete Rolle, so dass (partikulare) Wirtschaftsinteressen von Behörde, Politik und vor Gericht letztendlich vorrangig behandelt wurden. Die öffentliche Beteiligungsmöglichkeit im Rahmen des Dialogforums war nur unter Auflagen zur Einschränkung der freien Meinungsäußerung möglich und der lange Planungshorizont großer Infrastrukturprojekten bietet, in Zeiten einer sich (klimatisch) rasant ändernden Welt, aufgrund fehlender staatlicher Evaluierungs- und Eingreifmechanismen weiterhin eine hohe Planungssicherheit.

Abstract

The diploma thesis in the context of the Master's program in Spatial Planning and Development, brings a reconsideration of the subject of the third runway from a spatial planning perspective and deals primarily with the planning process, and the planning influence on the process and the future. An intensive media and literature research and guideline-based interviews are the empirical basis of the work. Based on these findings, a synopsis of the facts, including the relevant context, has been created, bringing clarity to a process that has lasted almost 20 years. The milestones, points of contention and disagreements are highlighted and disentangled. An analysis of the actors shows the relationships of the actors involved and their possibilities of influence. In the elaboration of an argumentation, cross-sector and cross-level aspects and arguments will be illuminated and thus illustrate the pros and cons of a realization. With the help of the insights gained, scenarios will be developed against the background of global trends. The resulting future story, „Less is more,“ deals with a shift away from the trend of air traffic to short- and medium-haul flights. The second story „The show must go on“ describes an increase and return of air traffic to everyday life. The stories are intended to show what social development in particular could look like against the background of the climate crisis, with or without a third runway.

The third runway is a child of its time. At the time of planning, issues such as climate change and soil sealing played a subordinate role, so that (particular) economic interests were ultimately given priority by the authorities, politicians and in court. The opportunity for public participation within the framework of the Dialogforum was only possible under conditions restricting the freedom of expression, and the long planning horizon of large infrastructure projects, in times of a (climatically) rapidly changing world, continues to offer a high degree of planning reliability due to the lack of governmental evaluation and intervention mechanisms.

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	2
1 Einführung / Exposition	6
1.1 Ausgangslage und Relevanz	6
1.2 Erkenntnisinteresse und Ziele der Arbeit	8
1.3 Ableitung der Forschungsfragen	10
1.4 Methodik zur Erkenntnisgewinnung	11
1.5 Forschungsstand	15
1.6 Der Flughafen Wien-Schwechat	17
1.6.1 Von damals bis heute	18
1.6.2 Die Flughafenregion und lokal räumliche Verankerung	20
1.6.3 Synchronopse der Ereignisse	22
1.7 Die dritte Piste	26
1.8 Rechtliche Grundlagen und planerische Einflussmöglichkeiten im Flughafenumfeld	32
1.8.1 Europäische Dimension der Raumentwicklung	32
1.8.2 Kompetenzenverteilung, Planungsebenen und -instrumente	33
1.8.3 Strategiepapiere	36
1.9 Flächenverbrauch und Bodenschutz	38
1.10 Raum- und Planungszielkonflikte oder die Eigenheit von komplexen Umweltproblemen	40
2 Die Akteur*innen	42
2.1 Wer redet denn hier aller mit?	42
2.1.1 Akteur*innenmapping	42
2.1.2 Die Akteur*innen	42
2.1.3 Akteur*innenanalyse	49
2.1.4 Fazit zum Akteur*innenmapping und der Akteur*innenanalyse	51
2.2 Das Argumentarium – Positionen und Argumente für und gegen die dritte Piste	52
2.2.1 Humangeographische Einflussfaktoren	52
2.2.2 Humanökologische Einflussfaktoren	55
2.2.3 Umwelt- und Naturhaushalt	58
2.2.4 Flächennutzung	61
2.2.5 Wirtschaft	64
2.2.6 Infrastruktur	67
3 Szenarientwicklung und Zukunftsgeschichten	72
3.1 Szenarientwicklung	72
3.2 Qualitative Methode zur Szenarioerstellung	72
3.3 Megatrends für den Flughafen Wien	76
3.4 Szenarientwicklung	78

3.5	Zukunftsgeschichten	79
3.5.1	Less is more	79
3.5.2	The Show must go on	83
4	Erkenntnisse und Empfehlungen	90
4.1	Weitere Überlegungen und Forschungsideen	99
4.1.1	Forschungsideen	100
4.2	Persönliches Fazit	101
5	Quellen	102
5.1	Literaturverzeichnis	102
5.2	Abbildungen	108
5.3	Vortrag, Kaminesgespräch	109
5.4	Schriftlicher Kontakt	109
5.5	Interviewpartner*innen Verzeichnis	110

1 Einführung / Exposition

1.1 Ausgangslage und Relevanz

Auf einem Ackerfeld bei Wien-Schwechat wurde der Klimawandel ausjudiziert, denn der geplante Bau einer dritten Piste am Flughafen Wien stellt ein Dilemma dar. Dass so ein Ausbau nicht gerade umweltfreundlich ist, darüber lässt sich nicht streiten. Es wäre eines der größten Infrastrukturprojekte Österreichs, verspricht die Schaffung vieler Arbeitsplätze und ökonomischen Aufschwung, aber ist bis heute heiß diskutiert. Angesichts umstrittener gerichtlichen Entscheidungen, intransparenter Interessensverteilung im Prozess, einem alarmierenden Kenntnisstand zum Fortschreiten des Klimawandels, anhaltender Klimastreiks und -proteste, der Evaluierung des österreichischen Straßenbauprogramms durch die Klimaministerin und darauffolgende Absagung von großen, seit Jahrzehnten geplanter Infrastrukturprojekte die nicht mehr im Einklang mit dem aktuellen Regierungsprogramm stehen, hat die Thematik nicht an Aktualität verloren. Das sollte uns als Gesellschaft zweifeln lassen, ob der Neubau einer dritten Piste zeitgemäß ist.

Der Bau einer dritte Piste verspricht die Schaffung vieler neuer Arbeitsplätze, die Stärkung der Wirtschaft in der Ostregion, steigende Renditen für Flughafenaktionär*innen und kann Wiens Position eines Flughafendrehkreuz mit Hubfunktion nach Osteuropa stärken. Die Pläne stammen aus dem im Jahr 1998 veröffentlichtem „Masterplan 2015“. Seither wehren sich die Anwohner*innen gegen den Ausbau. Der Flughafen begründet den Ausbau unter anderem damit, dass die beiden Start- und Landebahnen bald an ihre Kapazitätsgrenzen stoßen und Wien mit anderen Flughäfen zukünftig stärker konkurrieren muss, um wettbewerbsfähig zu bleiben. Die beschlossene Lage der geplanten dritten Piste befindet sich ca. 2,4 km südlich vom bestehenden Flughafengebäude entfernt. Dafür müsste eine hochfrequentierte Landesstraße verlegt und geschätzte 50 Mio. m³ Erde zur Geländeanpassung umgeschichtet werden und das Fluggeschehen würde durch die Einflugschneise sich verstärkt auf das Stadtgebiet Wien verlagern.

Relevanz für die Raumplanung

Flughafenausbauprojekte haben erhebliche Auswirkungen auf die Raumplanung und die damit verbundenen Fragen im Zusammenhang mit der Stadt- und Regionalentwicklung und führen meist zu Konflikten zwischen verschiedenen Interessengruppen, wie zwischen Wirtschafts- und Umweltinteressen. Eine koordinierte Raumplanung und eine umfassende Beteiligung der betroffenen Gruppen können dazu beitragen, diese Konflikte zu minimieren. Deshalb sind Flughafenausbauprojekte ein komplexes Thema im Zusammenhang mit der Raumplanung und erfordern eine umfassende Planung und Beteiligung der betroffenen Gruppen, um eine nachhaltige und langfristige Entwicklung zu gewährleisten.

Der Bau einer neuen Piste am Flughafen Wien-Schwechat ist ein großer raumplanerischer Eingriff und daher für die Raumplanung von hoher Relevanz. Durch einen Ausbau sind sowohl positive als auch negative wirtschaftlichen Auswirkungen und überwiegend negative Umweltbelastungen auf die umgebende Region und die dort lebenden Menschen zu erwarten. Wenn ein Flughafen erweitert wird, kann dies weitere Veränderungen an der Umgebungsinfrastruktur, dem Verkehrsaufkommens, der Attraktivität des Standorts und der Landschaft haben. Flughafenbauten sind große Infrastrukturprojekte, bei denen die Flächeninanspruchnahme und -versiegelung besonders hoch ist. Die Versiegelung verhindert wichtige Bodenfunktionen, welche dadurch verloren gehen und Folgewirkungen nach sich ziehen. Durch stärkeren Flugverkehr nehmen auch die Emissionen wie Lärmbelästigung und Luftverschmutzung in der Umgebung zu. Zusätzlich hat ein Flughafenbau auch Auswirkungen auf die Entwicklung der Region. Ein größerer Flughafen kann mehr Passagiere und Fracht abfertigen, was zu mehr Geschäfts- und Arbeitsmöglichkeiten führen kann. Allerdings kann ein Flughafenbau auch negative Auswirkungen auf andere wirtschaftliche Aktivitäten in der Region haben, wie das Verkehrsaufkommen, Tourismus oder Landwirtschaft, die Attraktivität der Region als Lebensort, den Wert der Immobilien oder den Naturraum. Deshalb sind der Planungsprozess aus raumplanerischer Perspektive und mögliche Zukunftsszenarien für die Flughafenregion spannend zu betrachten.

Problemhintergrund und Problemstellung

Die dritte Piste wurde in der Vergangenheit schon oft kontrovers in der Gesellschaft, den Medien und der Politik diskutiert, geradezu ausdiskutiert und -judiziert. Der Planungsprozess dazu war eine langjährige hoch komplexe Angelegenheit, da, sich teilweise widersprechende, räumliche, wirtschaftliche, soziale und umweltbezogene Interessen aufeinanderprallen und sowohl positive als auch negative Auswirkungen die Folgen sind. Viele Positionen und Meinungen zum Ausbau führen dazu, dass die Entscheidung für oder gegen den Ausbau zu einer gesellschaftlich ambivalenten Angelegenheit wird.

Die Forschung wird zunehmend mit der Frage konfrontiert, wie Umweltkonflikte gemanagt werden sollen. (vgl. Hellström 2001) In diesem Sinne soll die Diplomarbeit dazu beitragen mehr Klarheit in ein rund 20 Jahre andauerndes Planungsverfahren zu bringen.

1.2 Erkenntnisinteresse und Ziele der Arbeit

Nicht nur mein persönliches Interesse, sondern auch die Einarbeitung in das Thema entspringt aus den gewonnenen Erkenntnissen der vorhergegangenen Lehrveranstaltung *Dritte Piste – Wachstum vs. Umweltschutz*, die im Wintersemester 2019/2020 stattfand. Im Seminar wurden von den teilnehmenden Studierenden gemeinsam Positionen erarbeitet, um die Komplexität der Entwicklung besser argumentieren, kommentieren und reflektieren zu können. Ziel war es, die Auswirkungen ausgewählter räumlicher Entwicklungsstrategien auf den Raum zu verstehen. Die wichtigsten Erkenntnisse aus der Lehrveranstaltung, die in diese Arbeit mit einfließen, sind:

- Beim Bau handelt es sich um einen großen umweltproblematischen Eingriff
- Angewandte Methoden der Partizipation Bürger*inneninitiativen kompromittiert haben
- Dass Umweltbelange vor dem Recht Auslegungssache und damit vor den Gerichten verhandelbar sind
- Überwiegend klare pro oder kontra Positionierungen verschiedenster Akteur*innen gegenüber dem Projekt stattfinden
- Ein fehlendes Übersichtswerk über den gesamten abgeschlossenen Planungsprozess

Der Lehrveranstaltung und Exkursion vorausgegangen war ein öffentliches Kamingespräch am 09.04.2019 an der TU Wien, bei dem über juristische Überlegungen zu den Gerichtsentscheidungen bis zu raumplanerischen Konzepten und über die Grundausrichtung des Dialogforums diskutiert wird.

Ausgiebiges Vorwissen über die Ostregion, in welcher auch der Flughafen Wien-Schwechat gelegen ist, konnte ich aus meiner Bachelorarbeit über die „Wanderungsmotive slowakischer Einwohner*innen im österreichische Umland von Bratislava“ mitnehmen und auch das große Studienprojekt „P2“ zur integrativen räumlichen Entwicklungsplanung habe ich in der Region absolviert.

Die Vorerkenntnisse tragen dazu bei, zu verstehen, dass der Ausbau der 3. Piste eine sehr komplexe Angelegenheit ist, nicht nur, weil dieser medial kontrovers und viel diskutiert wurde, sondern sich der gesamte Planungsprozess schon über viele Jahre hinweg zog. Die Fragen auf Basis welcher Erkenntnisse es zur letztendlichen Entscheidung genau kam und welche Akteur*innen in die Entscheidungsfindung über den gesamten Prozess involviert waren sind in der Detailtreue offengeblieben. Der Planungsprozess ist deshalb spannend, da es nicht nur um den Bau einer dritten Piste geht, sondern um die Summe ihrer einzelnen Teile (B10 Verlegung, Erdreichumschichtung, 43 Teilprojekte, umstrittene Gerichtsentscheidungen, Akteur*innenstruktur, Entscheidungsträger*innenstruktur etc.) und Auswirkungen. Die Entscheidung und damit das klare Bekenntnis zum Bau, kann jedoch als zukunftsweisend wahrgenommen werden.

Fliegen ist ein Thema, das derzeit in verschiedenen Kontexten diskutiert wird, insbesondere in Bezug auf seine Auswirkungen auf die Umwelt und den Klimawandel. Die Diskussionen drehen sich dabei meist um die Auswirkungen des Fliegens auf die Umwelt und den Klimawandel sowie um Möglichkeiten, diese Auswirkungen zu reduzieren.

Die eigene kognitive Dissonanz zwischen dem Fliegen und damit die Möglichkeit haben in kurzer Zeit an weit entfernte Orte zu kommen vor dem Hintergrund der Klimakrise und raumplanerischen Auswirkungen von Flughäfen auf ihre Umgebung, spornen mich an. Die raumplanerischen Fragestellungen und Stellen, an denen die Raumplanung aktiv mit einbezogen wird bei der Planung von großen Infrastrukturprojekten interessieren mich und motivieren zum Verfassen einer Arbeit darüber.

Zielsetzung der Arbeit

Ziel der Arbeit ist es die Komplexität des Planungsprozess großer Infrastrukturprojekte am Beispiel dritte Piste mit dem Hintergrund der Klimakrise aufzuzeigen und Empfehlungen und die Lessons Learned für die Raumplanung herauszuarbeiten. Es geht darum aus den Erfahrungen die Lehren und Erkenntnisse zu ziehen mit dem Ziele diese für zukünftige große Infrastrukturplanungsprozesse Planungsprozesse nutzbar zu machen. Das bedeutet das Lernen aus gemachten Fehlern oder positiven Erfahrungen und diese Erkenntnisse in Zukunft anzuwenden. Ganz im Sinne des kontinuierlichen Lernens und Dazulernen. Ziel des Zukunftsbildes ist es aufzeigt, wie insbesondere eine gesellschaftliche Entwicklung mit oder ohne dritte Piste am Flughafen aussehen könnte. Dazu gilt es sich auf die Suche nach Faktoren und Variablen zu begeben, diese ausfindig zu machen und zu beschreiben. Wie können diese beeinflusst werden, um eine in der Raumplanung vorkommende komplexe, bestimmte Situation, ein Problem oder ein System zu verändern oder zu optimieren? Es sind die Einflussfaktoren, die bei zukünftigen Planungen durch eine gezielte Anpassung verändert werden können, um ein gewünschtes Ergebnis zu erzielen oder um ein Problem anders zu lösen.

Darüber hinaus möchte ich interessierten Menschen, die keine Raumplaner*innen sind, mit dieser Arbeit einen Blick hinter die Kulissen ermöglichen und über den Planungsprozess einer dritten Startbahn aufklären. Es soll veranschaulicht werden, warum die Thematik gesellschaftlich kontrovers diskutiert ist und das Planungsverfahren rund 20 Jahre gedauert hat.

In vielen Gesprächen im Raumplanungskontext über den Bau großer Infrastrukturprojekte hat sich herausgestellt, dass sich das vermeintlich komplette Bild zu einem Projekt im eigenen Kopf nur aus bruchstückhaften Schnipseln aus der Medienberichterstattung zusammensetzt. Die letztendliche Komplexität dieser Planungsprojekte erschließt sich einem erst durch eine Betrachtung aus dem wissenschaftlichen Kontext heraus. Nach eigener Erfahrung ändert sich durch einen differenzierten und ausgiebigen Blick auf den Planungsprozess eines großen Infrastrukturprojekts die Betrachtungsweise und persönliche Bewertung über ein Projekt.

So soll diese Arbeit einen soliden Überblick über den Planungsprozess der dritten Piste bieten und auch eine Art Fazit aus raumplanerischer Perspektive dazu darstellen.

1.3 Ableitung der Forschungsfragen

Die folgende Systematik zeigt, wie sich die Forschungsfragen ableiten. Das Wissenschaftsgebiet liegt dem Studium der Raumplanung und Ordnung zugrunde, das Thema der Arbeit entspringt aus eben diesem, usw. Ein qualitativer Forschungsansatz wurde deshalb gewählt, da so beispielsweise die Hintergründe der getroffenen Entscheidungen und Verhaltensweisen mit den Interessen und Motiven der Akteur*innen in Beziehung gesetzt werden können. Der Forschungsansatz und die Problemstellung bedingen sich gegenseitig, da mit einem ungeeignetem Instrumentarium weder die Zielsetzung noch die Forschungsfragen der Arbeit beantwortet werden könnten. Aus der systematischen Einordnung des Themas ergeben sich die Forschungsfragen:

	Argumentation
Wissenschaftsgebiet	Regionalplanung und -entwicklung, Umweltschonende Raumplanung, Projektentwicklung
Thema	Gepplanter Bau der dritten Start- und Landebahn am Flughafen Wien-Schwechat
Problemstellung	Dritte Piste als notwendiges Zukunftsprojekt?
Forschungsansatz	Qualitativer Ansatz (Synchronopse, Akteur*innenanalyse, Argumentarium, Szenarientechnik und Zukunftsge-schichten)
Zielsetzung der Arbeit	<ul style="list-style-type: none"> - Konflikt dritte Piste in seiner Komplexität mit Raumplanungsbrille zu entwirren und zu skizzieren - Planungsprozesse großer Infrastrukturprojekte am Beispiel der dritten Piste abzubilden - Stellschrauben im Bereich der Raumplanung erkennen, die einen Einfluss auf den Planungsprozess haben können - Zukunftsbilder für die Region Ost zu entwickeln, welches aufzeigt, wie die gesellschaftliche Entwicklung mit oder ohne dritte Piste aussehen könnte - Den Umgang mit Partikularinteressen zu erfassen

Forschungsfragen

- Wie läuft der Planungsprozess eines UVP-Pflichtigen Infrastrukturausbaus am Beispiel dritte Piste Flughafen Wien ab?
- Welche Akteur*innen sind involviert und welchen viel Einfluss haben diese?
- Gibt es Stellschrauben im Bereich der Raumplanung, die einen Einfluss auf den Planungsprozess haben können und welche sind diese?
- Was sind die Lessons Learned aus diesem Prozess für die Raumplanung?
- Was sind mögliche gesellschaftliche und räumliche alternative Zukunftsszenarien für die Region?

1.4 Methodik zur Erkenntnisgewinnung

Um die Forschungsthematik in ihrer Komplexität und Ganzheit im alltäglichen Kontext zu untersuchen und abzubilden, wurden mehrere Methoden ausgewählt, und wie im Folgenden beschrieben, zur Erkenntnisgewinnung entsprechend eingesetzt. Die für diese Arbeit angewendeten Methoden sind einer qualitativen wissenschaftlichen Arbeitsweise zuordenbar.

Zum Umgang mit Literatur und Medien als Quellen

Das Zitieren von Printmedien ist im wissenschaftlichen Kontext unüblich. Für das Thema der dritten Piste war sie unerlässlich. Die tiefe Medienberichtsrecherche kann als eine Art Dokumentationsfundament der Arbeit angesehen werden. Die grobe Information und Diskussion über den geplanten Bau einer dritten Piste lief lokal über das Mediationsverfahren aber gesamtgesellschaftlich hauptsächlich über die Berichterstattung in den Medien ab. Um Medienberichte brauchbar verwerten zu können, war es Ziel nur den Inhalt und keine persönliche Meinung oder Wertung der Verfasser:innen einfließen zu lassen.

Weitere verwendete Quellen sind zu einem geringen Anteil Primärquellen (Datensätze, Protokolle, Geschäftsberichte – ungefilterte Daten ohne Interpretation). Wissenschaftlich betrachtet haben diese Quellen den höchsten Stellenwert. Ein großer Teil der Wissensgewinnung fand durch die Verwendung von Sekundärquellen (Fachbücher, Diplomarbeiten, Papers, ...), denen interpretierte Primärquellen und Informationen zugrunde liegen, statt. Dazu zählen beispielsweise ausgewählte Daten, Ergebnisse und Schlussfolgerungen. Tertiärquellen, wie Lexika und Lehrbücher, finden kaum Verwendung.

Bei den verwendeten Quellentypen handelt es sich vorrangig um:

- Fachzeitschriften (Papers, Kommentare, Stellungnahmen). wissenschaftlicher Diskussion und Dokumentation aktueller Forschungsthemen. Bei mir vor allem aus dem Bereich UVP, Umweltrecht, Bodenpolitik etc.
- Monografien (größere wissenschaftliche Einzeldarstellungen wie Diplomarbeiten, die schon zur Thematik verfasst wurden)
- Amtliche Veröffentlichungen (z.B. Gesetzestexte und Kommentarliteratur) werden von öffentlichen Trägern publiziert. Besonders von Gerichten oder der EU bei mir.
- Broschüren (Jahres- und Geschäftsberichte, Informationsschriften)
- Statistiken (amtlich)
- Printmedien (von 2005 bis tagesaktuell) sind bei der Recherche zu den Ereignissen und aktuellen Geschehnissen und Entwicklungen rund um den Sachverhalt dritte Piste unerlässlich gewesen. Sie dienten als eine Art zersplitterte, fragmentierte Chronik der Ereignisabläufe. Zusammengesetzt und in Chronologie gesetzt lassen sich Verknüpfungen zu wirtschaftlichen oder politischen Ereignissen herstellen. Darüber hinaus dienen sie als Inspiration in andere meist subjektive Sichtweisen zu blicken und diese nachvollziehbar verständlich machen.

Solch eine diverse Literaturrecherche dient dazu, von mir getroffene oder rezipierte Aussagen, in ihren Theorien, Hypothesen oder Ergebnisse zu begründen und um eine kritische und differenzierte Auseinandersetzung mit wissenschaftlichen Themen vor dem Hintergrund der eigenen Forschungsfragen zu belegen. Dadurch erhoffe ich neue Erkenntnisse generieren zu können sowie eigene Erkenntnisse und Lösungsvorschläge anderen glaubwürdig zu vermitteln. (vgl. Kache et al. 2015, 4)

Leitfadengestützte Interviews

Zur Erzeugung qualitativer Daten wurden Leitfadengestützte Interviews mit (Lokal-)Akteur*innen ihrer jeweiligen Disziplin durchgeführt. Die Befragten dienten als Wissensvermittler*innen und Informant*innen die eine Vielzahl an, teilweise nicht öffentlich zugänglichem, Faktenwissen als auch Erfahrungswissen aus der Praxis mitbringen und bereit waren, dieses zu teilen. (vgl. Helfferich 2019, 671)

Leitfadengestütztes Expert*inneninterview

Beim leitfadengestützten Interview ist der Leitfaden das Erhebungsinstrument, welches die Führung des Interviews gestaltet. Für das Forschungsinteresse war es notwendig, den Ablauf in einem gewissen Maße zu steuern und den Grad der Offenheit einzuschränken, da stärker auf inhaltliche Informationen zu einem auf umrissenen Forschungsthemen gerichtetes Interesse die stärkere Vorgabe von Themen determiniert. So konnten entsprechende Thematisierungsanreize bei den Befragten hervorgebracht werden. Die Leitfäden wurden unter der Prämisse „so offen wie möglich, so strukturiert wie nötig“ wie vorab vereinbart erstellt, angepasst and Kompetenz, Wissensgebiet und Befragungsschwerpunkt der/des Interviewten. Damit eine Vergleichbarkeit der einzelnen Interviews weiterhin gegeben bleibt, sind

der Großteil der Fragen teilweise gleich, teilweise nur leicht an der Schwerpunktausrichtung adaptiert. Sie wurden alsdann den Gesprächspartner*innen zur individuellen Vorbereitung auf das Interview zugesendet. (vgl. ebd. 669ff)

Folgende Fragetypen wurden zur Erstellung des Leitfadens verwendet: Einstiegsfrage zu Beginn, bei welcher die/der Befragte Auskunft über seine persönliche Kompetenz und Bezug zur Forschungsthematik vorstellt. Inhaltlich nach Zusammengehörigkeit sortiert folgten erzählauffordernde Fragen. (vgl. ebd. 677f) Ein bis zwei konfrontativere Fragen dienten dazu, die Einstellung des/der Befragten zu einer Thematik oder These abzufragen. Abschließend wurde die Möglichkeit zum Bilanzieren gegeben (vgl. ebd. 678) und eine Zukunftsfrage gestellt.

Durchführung

Die Durchführung der Interviews fand in allen Fällen, der Covid-19 Pandemielage geschuldet, online als Videokonferenz statt. Der im Leitfaden vorgegebene Strukturierungsgrad wurde im Interview an das, von den Interviewten erzählte, angepasst. Dementsprechend entstand ein dynamisches Tauschen der Fragenanordnung während des Interviews, um den Gesprächsfluss zu erleichtern.

Transkription und Auswertung

Sämtliche Interviews wurden nach den beschriebenen Regeln von Udo Kuckartz et al. Im Buch *Qualitative Evaluation – Der Einstieg in die Praxis* auf Basis eines Audiomitschnitts transkribiert und befinden sich im Anhang der Arbeit. Die Interviews wurden im Originalsprachjargon aber mit Glättung transkribiert, da die Lesbarkeit und der Zugang zu den Inhalten im Vordergrund stehen. Auf die Aufnahme sprachlicher Aspekte und die Durchführung einer tiefenhermeneutischen Analyse (z.B. einer qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring), welche einen sehr hohen Detaillierungsgrad der Aussagen zulässt, wurde verzichtet. Die Transkripte befinden sich im Anhang der Arbeit, und sind je nach Wunsch der Interviewpartner*innen anonymisiert oder mit persönlichen Daten versehen. Die Auswertung der Interviews erfolgte mit Hilfe eines Excel-Diagramms in welchem, nach Themen sortiert, die jeweiligen Statements der Befragten in einer Matrix zusammengetragen wurden und somit einen direkten Vergleich der Aussagen zulässt.

Synchronopse

Eine Synchronopse bietet gegenüber der Zeitleiste die Möglichkeit, nicht nur eine Übersicht über den chronologischen Ablauf eines Events zu geben, sondern kann zusätzliche Ebenen einbinden. So entsteht die Möglichkeit verschiedene Themenfelder hinter einem gemeinsamen Zeithorizont zu verknüpfen und einzelne Events in Beziehung zueinander zu setzen.

Akteur*innenanalyse und -mapping

Die Akteur*innenanalyse inklusive einem Akteur*innenmapping dient dem Sichtbarmachen der beteiligten Personen und Institutionen (Akteur*innen, Beteiligte, Betroffene, Entscheidungsträger*innen, Stakeholder*innen, Shareholder*innen usw.), die bei der dritten Piste (inter-)agieren. Sämtliche handelnde Personen oder Institutionen werden dargestellt, wie diese miteinander verbunden sind und welche Ziele sie verfolgen. (vgl. Frischknecht u. Schmied 2002, 23ff)

Die Handlungsmöglichkeiten und -grenzen der einzelnen Akteur*innen sowie deren „Aufgaben-, Rollen-, Macht- und Beziehungsstrukturen“ (ebd., 23) werden analysiert.

Der Ablauf der Akteur*innenanalyse fand in fünf verkürzten Schritten statt. Zunächst wurden alle relevanten Akteur*innen auf Basis des bestehenden Akteur*innenmapping der vorausgegangenen Lehrveranstaltung zusammengetragen und per Online-Recherche erweitert. Mit zwei Interviewpartner*innen wurde das Mapping online analysiert, ergänzt, (aus-)getauscht und Positionen verschoben. Anschließend wurden die funktionalen Beziehungen der Akteur*innen untereinander eingezeichnet, auf Basis der Online-Recherche und aus den Informationen der Interviewten. Im Folgenden werden die Ziele und Intentionen der relevantesten Akteur*innen beschrieben. Zum Schluss wird identifiziert, welche Ziele im Widerspruch zum angestrebten Zielzustand stehen. (vgl. ebd., 28)

Trotzdem bleibt das Akteur*innenmapping und die Akteur*innenanalyse letztendlich subjektive Karten, die die Akteur*innenlandschaft so darstellen, wie sie sich durch Interviews, Gespräche und Recherche dargestellt haben.

Argumentarium

Nach dem thematischen Clustern von Argumenten sowie deren Einflussfaktoren und ihrer Wirkungen auf den Planungsverlauf der dritten Piste sind mit dem Argumentarium beschrieben. Es werden sowohl Argumente die für als auch gegen den Ausbau der dritten Piste sprechen beschrieben. Entstanden sind sechs Themencluster: Humangeographie (gesellschaftliche Konsequenzen), Humanökologie (Wechselwirkungen zwischen Menschen und Natur), Umwelt und Naturhaushalt (Frage nach dem Umgang und Haushalten mit natürlichen Ressourcen), Flächennutzung (Bodenversiegelung und mögliche Auswirkungen) Wirtschaft (Frage nach Tätigkeiten und Auswirkungen) und Infrastruktur.

Szenarienbildung mit raumbezogener Zukunftsforschung verweben

Am Schluss folgt ein weiterer qualitativ methodischer Ansatz zur Szenarienerstellung. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse werden nach intuitiver Logik qualitative Annahmen getroffen und daraus zwei Zukunftsgeschichten geschrieben. Ein Szenario wird dabei eine drastische Umstellung im Sinne der radikalen Reduktion thematisieren. Das zweite Szenario wird sich mit einem weitermachen wie bisher beschäftigen. Die schlussendliche semantische Interpretation der Zukunftsge-

schichten bleibt den Lesenden überlassen. Die Methodik der Zukunftsgeschichten soll zu einer unkonventionellen Denkweise anregen und als kreative Methode ein über den Tellerrand hinaussehen ermöglichen.

1.5 Forschungsstand

Um das Thema in Breite und Tiefe zu erfassen, den Lesenden einen den aktuellen Stand der Forschungen zu vermitteln und nicht zuletzt als Basis und Rechtfertigung der eigenen Arbeit, wird der aktuellen Stand der Forschung und Entwicklung in thematischer Betrachtungsweise zusammengefasst. Wissenschaftliche Literatur, die direkt oder nur in Teilaspekten mit dem Forschungsgegenstand zusammenhängen, ist überwiegend in Form von Diplomarbeiten oder Masterthesen österreichischer Universitäten zu finden. Die wichtigsten Erkenntnisse der Arbeiten, werden folgend in Kürze zusammengetragen und dienen dazu sowohl Forschungslücken zu füllen als auch Gegenpositionen einzunehmen.

Wissenstand zu Flughafenausbau im Umwelt- und Umgebungskontext

Keri beschäftigte sich 2012 in einer rein theoretischen Abhandlung abwägend wie Standortsicherung gegenüber Umweltverträglichkeit zu beurteilen sei. Er kommt zu dem Schluss, dass die Zukunft der Ostregion, inklusive Wiens, direkt mit dem Erfolg des Flughafens verbunden sei und ohne dritte Piste die internationale Wettbewerbsfähigkeit des Flughafens verloren gehen würde. Er stellt die Wirtschaft über die Umwelt und plädiert: „[...] nur wer Geld verdient, kann auch in zukunftsträchtige Umwelttechnologien investieren.“ (Keri 2012, 90) Er betitelt die Auswirkungen auf die Umwelt als „[...] überschau- und kalkulierbar [...]“, und attestiert, dass nur mit der Realisierung der dritten Piste eine Verbesserung der Umwelt in der Region gewährleistet werden könne. (vgl. Keri 2012, 90f)

Mittels multikriteriellem Mapping und qualitativer Inhaltsanalyse filterte Austaller die Normen der verschiedenen Akteur*innen zur potenziellen Flughafenerweiterung im Kontext der sozial-ökologischen Krise heraus. Sie resümiert: „*Der institutionelle Kontext des Marktes fördert die individuelle Rationalität, die zu den Normen führt, die Wettbewerbsfähigkeit über Nachhaltigkeit zu stellen, Solidarität auf die nationale Ebene zu beschränken und den Staat nicht als wirksamen Akteur der Klimapolitik anzuerkennen, obwohl er die Notwendigkeit sieht, CO₂-Emissionen zu reduzieren. Zusammen mit den Mechanismen des wirtschaftlichen Wachstumszwangs, um im strukturellen internationalen Wettbewerb mithalten zu können und Arbeitsplätze als kurzfristigen politischen Erfolg für die lokale Bevölkerung zu schaffen, und der Annahme, dass wirtschaftliches Wachstum mit einer Reduktion der CO₂-Emissionen einhergehen kann und muss, führt dies bei bestimmten Akteuren zu der Position, dass die dritte Piste als Ausbau des Wiener Flughafens auch im Kontext des Klimawandels gebaut werden darf.*“ (frei übersetzt aus dem Englischen. Austaller 2019, 64)

Chmel führte eine Fallstudie über die Gewerkschaften, welche Austrian Airlines vertreten, durch. Zur Erkenntnisgewinnung wurden, neben Literaturrecherche, In-

terviews mit Arbeitnehmer*innen und -vertreter*innen durchgeführt. Als Ergebnis stellt Chmel fest, dass die Gewerkschaften getrieben vom „*kapitalistischen Imperativ von Wirtschaftswachstums und Wettbewerb, Wettbewerb zwischen Unternehmen und in Bezug auf den Wirtschaftsstandort [...]*“ seien. (frei übersetzt aus dem Englischen. Chmel 2021, 100 nach Niedermoser 2017, 41) Dies zeige die Kluft zwischen dem Bekenntnis der Gewerkschaften für Klimaschutzmaßnahmen (und den damit verbundenen notwendigen Veränderungen) sowie ihren tatsächlichen Handlungen, der Unterstützung des Baus der dritten Piste, auf. Er sieht den Bedarf einer Veränderung innerhalb der gewerkschaftlichen Strukturen, Praktiken, Organisation, Politisierung und Radikalisierung als notwendig, um sich der hegemonialen Vorherrschaft der Mächtigen (zum Teil von Politiker*innen ausgeübt) zu widersetzen. (vgl. Chmel 2021)

Auswirkungen der Infrastruktureinrichtung Flughafen (und weiterer Faktoren) auf die Bodenpreise für Wohnnutzung des Umlands, wurden mithilfe einer multikriteriellen Analyse (Berechnungen mithilfe einer Regressionsanalyse) untersucht. Das Ergebnis zeigt, dass vor allem die Nähe zu Wien und die positive Bevölkerungsentwicklung den größten Einfluss auf die Bodenpreise im Umfeld des Flughafens haben. Der Bedeutung des Flughafens, dem Beschäftigungsgrad oder der hohen Kaufkraft der Region, konnte 2008 kein, oder nur ein negativer, Zusammenhang mit dem Bodenpreisniveau zugeschrieben werden. Jedoch wird den Wertschöpfungs- und Beschäftigungseffekten, die durch den inzwischen fertiggestellten Skylink und der dritten Piste entstehen könnten, eine zusätzliche wirtschaftliche Stärkung der Region vorhergesagt, die sich positiv auf die Bevölkerungsentwicklung, und damit auch auf die Bodenpreise, auswirken könne. (vgl. Kiefmann 2008)

Wissenstand zu Partizipation und Beteiligung beim Flughafenausbau

In der Diplomarbeit aus dem Jahr 2012, die sich mit dem Mediationsverfahren dessen Auswirkungen auf die LEADER-Region Römerland-Carnuntum befasst, kommt Brachinger zu folgendem Ergebnis. Das Mediationsverfahren habe die Gemeinden einander zwar nähergebracht und einen Lernprozess bezüglich der Kenntnis über Ansprechpartner*innen oder Institutionen aus dem Bereich der regionalen Entwicklung in Gang gesetzt. Als Startschuss verstärkter interkommunaler Planungen konnte das Mediationsverfahren jedoch nicht gesehen werden. (vgl. Brachinger 2012)

Schmidbauer verglich im Jahr 2016 die angewendeten partizipativen Handlungs- und Problemlösungsansätze der Planungsverfahren einer dritten Startbahn an den Flughäfen Wien und München. Zur Erkenntnisgewinnung arbeitete er unter anderem chronologisch beide Verfahren auf und führte eine Verfahrensanalyse (Beantwortung von W-Fragen) mit anschließender Bewertung durch. Die erstellte Akteur*innenkartierung ist stark abstrahiert und wird daher für diese Arbeit neu erstellt. Er kommt zu dem Schluss, dass das Mediationsverfahren in Wien „[...] *vorbildhaft und problembezogen ausgeführt [...]*“ worden und deshalb ein „[...] *Best-Practice-Beispiel für ein gelungenes Planungsverfahren [...]*“ (Schmidbauer 2016, 194) sei.

Eine volkswirtschaftliche Bewertung des Mediationsverfahrens mithilfe einer Kosten-Nutzen-Rechnung wurde 2015 durchgeführt. Dem Prozess wird insgesamt ein Wohlfahrtsgewinn zugeschrieben, wenngleich auch die Verwendung des rein monetären Bewertungsverfahrens niemals ein Partizipationsverfahren vollständig in Geldeinheiten abbilden könne, so Rippitsch. (vgl. Rippitsch 2015)

Resümee der Wissenstands

Die Literaturrecherche zeigte, dass sowohl die Einbindung der Zivilgesellschaft in das Planungsverfahren des Flughafenausbaus als auch der Flughafenausbau im Umwelt- und Umgebungskontext in der Vergangenheit bereits partiell gut aufgearbeitet wurden. Die Ergebnisse und Beurteilungen ob die dritte Startbahn nun notwendig sei oder nicht sowie über den Erfolg der partizipativen Einbindung der Zivilbevölkerung, könnten unterschiedlicher nicht sein. Mögliche Auswirkungen auf den räumlichen Kontext thematisiert vor allem die Arbeiten von Kiefmann und Brachinger, die deshalb besondere Berücksichtigungen finden.

Von den Arbeiten von Keri und Schmidbauer möchte ich mich distanzieren, da teilweise die angeführten Begründungen von Keri nach Ansicht der Autorin nicht nachvollziehbar beschrieben sind und die Grundhaltung, selbst im Jahr 2012, die Auswirkungen des Klimawandels seien „[...] überschau- und kalkulierbar [...]“ obsolet und zu subjektiv empfunden wirken. Bezüglich Schmidbauers Arbeit kann bei Aussagen wie das Mediationsverfahren sei „[...] vorbildhaft und problembezogen ausgeführt [...]“ worden, keinen Konsens erteilt werden und eine entsprechende Gegenposition aufbereitet werden. Eine kurze Erörterung zum Mediationsverfahren wird auch deshalb in diese Arbeit einfließen.

Nicht unerwähnt dürfen zahlreiche Stellungnahmen, Kommentare und Anmerkungen zu den Gerichtsentscheidungen und zur Thematik Umweltrecht und Umweltverträglichkeitsprüfung in Zusammenhang mit der dritten Piste bleiben. Die Dimension diese zusammengefasst darzustellen, würde den Rahmen der Arbeit überschreiten.

Medial ist die Thematik von Journalist*innen in der Vergangenheit breit aufgearbeitet worden. Inhalte aus Artikel und Berichte dienen ergänzend als Faktengrundlage.

1.6 Der Flughafen Wien-Schwechat

Österreichs mit Abstand größter und am stärksten frequentierter Flughafen liegt in Wiens Nachbargemeinde Schwechat und damit im Bundesland Niederösterreich. Er erstreckt sich auf einer Fläche von rund 10 Quadratkilometern, was das entspricht der Größe von fünf Mal Monaco oder dem Ossiacher See in Kärnten entspricht.

1.6.1 Von damals bis heute

Flughafengeschichte 1938 - 2001

Der Flughafen Wien-Schwechat stand in der Vergangenheit unter verschiedenen Eigentümer*innen und Nutzungen. Der Ursprung des Flughafens geht auf die Gründung eines Militärflugplatzes „Luftwaffenstützpunkt Schwechat-Ost / Heidfeld“ durch die Luftwaffe der Wehrmacht der Nationalsozialisten 1938 zurück. Ab 1943 diente das Areal des heutigen Flughafens als „KZ-Außenlager Schwechat-Heidfeld“ des KZ Mauthausen, das sich an die seit zwei Jahren bestehende Produktionsstätte für Flugzeuge durch die „Heinkel-Flugzeugwerke“ anschloss, um den Bedarf an Arbeitskräften zu decken. Geführt unter dem Lagerkommandanten Hauptsturmführer Anton Streitwieser, wurden Tausende in der Flugzeugproduktionsstätte zur Zwangsarbeit gezwungen und ausgebeutet. (vgl. Wien Geschichte Wiki 2022; Flughafen Wien AG o.J. A)

Der Flughafen Wien beschreibt die grausamen Zustände auf seiner Website so:

„In den Jahren 1943 bis 1945 schufteten 2.656 KZ-Häftlinge, 3.170 ausländische Zwangsarbeiter, 900 Kriegsgefangene und 5.500 inländische Arbeiter sieben Tage die Woche am Gelände. Die Häftlinge mussten pro Tag 12,5 Stunden arbeiten und erhielten meist nur eine Mahlzeit. Je nach rassischer Herkunft erfolgte die Behandlung und Verpflegung unterschiedlich, während die Bedingungen der KZ-Häftlinge alle gleich unmenschlich und die Überlebensdauer sehr niedrig war. Schlafplätze waren Mangelware, die Kleidung durfte höchstens einmal pro Woche gewechselt werden. Dazu kamen täglich grausamste Schikanierungen. Die Überlebensdauer eines KZ-Häftlings war kurz und lag bei maximal drei bis fünf Monate.“ (Flughafen Wien AG o.J. A)

Die Auflösung des Lagers fand durch das Vorrücken der Alliierten statt. Die verbliebenen KZ-Häftlinge wurden in einem „Todesmarsch“ (ebd.) nach Mauthausen deportiert.

Während der Besetzung durch die NS-Herrschaft, fungierte das Flugfeld Aspern als Flughafen für den zivilen Flugverkehr nach Wien. (vgl. ebd. und Wien Geschichte Wiki 2022)

Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs wurde das Areal aufgrund einer Vereinbarung der Alliierten zum britischen Stützpunkt deklariert, obgleich sich das Areal in der sowjetisch besetzten Zone befand. Zu dieser Zeit trug der Flughafen den Namen „Royal Air Force Station Schwechat.“ Die sowjetischen und US-amerikanischen Besatzungsmächte nutzten das Flugfeld Aspern. 1953 erfolgte die schrittweise Übernahme des Flughafens an ein österreichisches Unternehmen, aus dem die Wiener Flughafenbetriebsgesellschaft hervor ging, die den Betrieb vollends übernahm. Es erfolgten mehrere Ausbaumaßnahmen, bei denen auch die bestehende Landebahn (heute 11/29) mehrmals verlängert wurde. Ab den 60er Jahren begannen Planungen einer zweiten Piste (16/34), deren Inbetriebnahme 1977 erfolgte und das Flugfeld Aspern vollends obsolet wurde. (vgl. ebd.)

Die Periode bis zum Beginn des 21. Jahrhunderts war geprägt durch Ausbaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsanbindung, der Privatisierung des Unter-

nehmens in die Flughafen Wien AG, den ersten Planungen für den Bau eines dritten Terminals „Skylink“ sowie eine angedachte Erweiterung des bestehenden zwei-Pisten-Systems auf drei Pisten. (vgl. ebd.)

Jüngere Flughafengeschichte 2001 bis 2021

Die 2000er Jahre sind gezeichnet durch eine Reihe von Maßnahmen und Plänen zur Kapazitätserweiterung sowie der Geschäftsfelderweiterung, die über die rein zivile Luftfahrt hinausreicht. Vor allem die Planungen und Kommunikation gegenüber der Zivilbevölkerung bezüglich der dritten Piste prägen diese Zeit. In den 2010er Jahren bestimmen die Rechtsstreitigkeiten um das Genehmigungsverfahren der dritten Piste und der Skandal rund um das neue Check-in 3 Gebäude die medialen Berichterstattungen über den Flughafen. Der Check-in 3 (besser bekannt unter seinem ehemaligen Namen „Skylink“) ist der dritte Terminal des Flughafens, welcher 2012 nach längerer Bauverzögerung fertig gestellt wurde.

Die Flughafen Wien AG betreibt neben dem reinen Fluggeschäft angeschlossen auf ihrem Gelände die „Airport City Vienna“, einen Wirtschaftsstandort mit Business-Gebäuden sowie Cargoflächen, die mit ihrer Lage (zwischen den Hauptstädten Wien- und Bratislava), Verkehrsanbindung (Luft, ÖPNV und Individualverkehr), direktem Umfeld (Hotels, Supermarkt, Restaurants, Apotheke, Fitnesscenter, Konferenzräume...), Services (Cargo Leistungen, technischen Ausstattung) und Extras um Kund*innen werben. (vgl. Flughafen Wien AG o.J. B) Bei den Neubauten des Gewerbegebiets, Büros und Verwaltungsgebäuden wird auf ein ökologisches Image und Wirtschaftsbewusstsein Wert gelegt. Energiesparpotentiale wurden optimiert, ein Umweltmanagementsystem eingeführt und das nachhaltige Quartier durch ein Zertifizierungssystem mit Qualitätszertifikaten ausgezeichnet. (vgl. Flughafen Wien AG o.J. C)

Interpretation und Conclusio aus der Geschichte

Die Vergangenheit zeigt, welche vielfältige Geschichte der Flughafen zu verzeichnen hat. Die Episode unter der menschenverachtenden Nutzung der Nationalsozialisten wurde in Form eines „Gedenksteines“ an einem nicht öffentlichen Ort vorgenommen.

Neben der bereits vorhandenen Luftfahrtinfrastruktur tritt die Flughafen Wien AG in die Rolle eines Servicedienstleisters, um in seinem Kielwasser Synergieeffekte zu erzeugen und gewinnbringend für sich zu nutzen. Der Flughafen betreibt auf seinem Areal mit der „Airport City Vienna“ aktiv eine eigene, abgeschottete räumliche Entwicklung, indem er gezielt städtische und innerstädtische Funktionen nachahmt und reproduziert.

1.6.2 Die Flughafenregion und lokal räumliche Verankerung

Lokal räumlicher Kontext

Seit Beginn der 90er Jahre ist in der Stadtregion Wiens, insbesondere der Ostregion, in welcher der Flughafen Wien-Schwechat gelegen ist, geprägt von wirtschaftlich starken Gemeinden, die ein dynamisches Wachstum aufweisen und durch die räumliche Nähe eng mit Wien verknüpft sind. Sie verzeichnen eine stetig positive Wanderungsbilanz. Der Standort-Wettbewerb, besonders in Form eines Clusters der Logistik-Branche, ist in den letzten zwei Jahrzehnten räumlich deutlich sichtbar geworden. Mitverantwortlich dafür sind unter anderem gestiegene zeitsensible Warenlieferungen zusammen mit diversifizierteren Kundenanforderungen. Diese Aspekte wurden zu den hautpausschlaggebenden Standort- und Wettbewerbsfaktoren. (vgl. Dörr 2001, 56) Die Ostregion kann darüber hinaus auch durch ihre Lage punkten. Als Schnittstellenregion nach Osteuropa, ein Kernkorridor des Transeuropäischen Verkehrsnetzes, eingebettet zwischen zwei Bundeshauptstädten. Diese Aspekte machen die Lage des Flughafens und seine Rolle und Wichtigkeit für nicht nur die Österreichische Wirtschaft interessant. Raumplanerisch stellt dies die Regionalentwicklung vor eine besondere Herausforderung, wie mit dem hohen Nutzungsdruck auf den Raum umgegangen werden soll.

Der Flughafen befindet sich räumlich im Spannungsfeld zwischen den beiden Europäischen Hauptstädten Wien und Bratislava im Industrieviertel Niederösterreichs

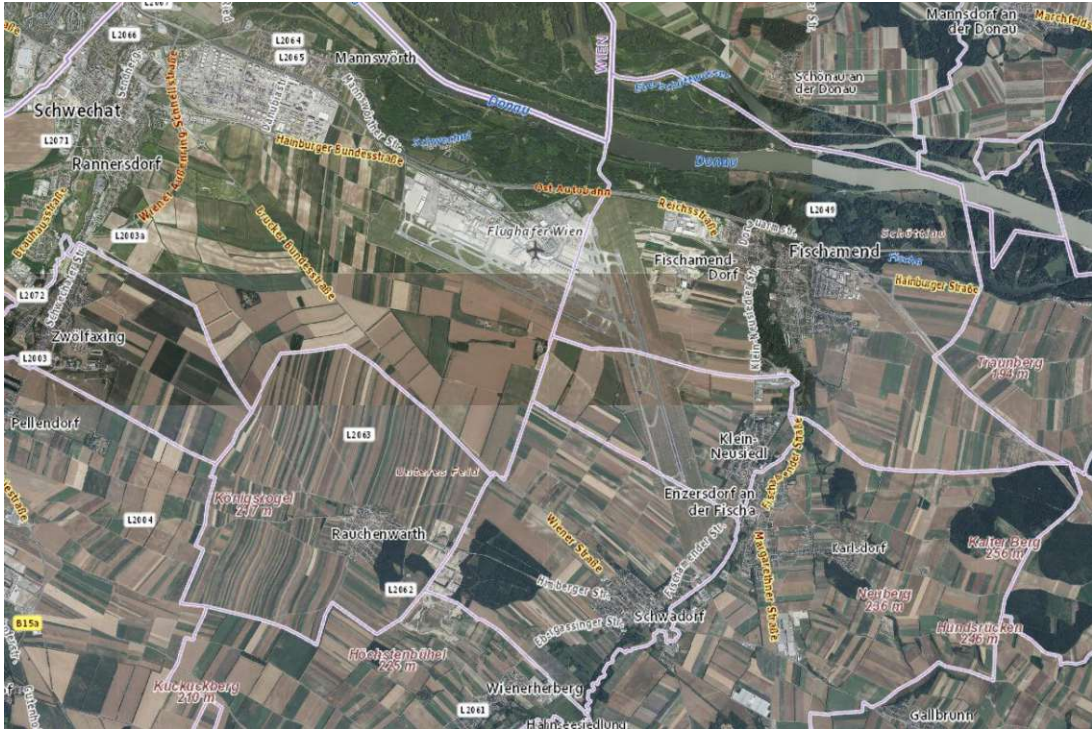


Abb. 1 Luftbild Flughafengelände: NÖ Atlas, Basemap.at 2022

und liegt im Bezirk Bruck an der Leitha. Dieser Bezirk ist überwiegend deckungsgleich mit der LEADER-Region Römerland-Carnuntum, die auf informeller Ebene eine wirtschaftliche, kulturelle und soziale Zusammenarbeit der teilnehmenden Gemeinden umfasst. Klar als räumliche Abgrenzung genannt werden kann die nördlich des Flughafens verlaufende Donau. Die An- und Abflugschneisen (auch der geplanten dritten Piste) und damit die von Fluglärm betroffenen Gebiete liegen vor allem südlich der Donau, vor allem das südöstliche Umland Wiens und die Wiener Stadtteile Favoriten und Simmering. (vgl. Flughafen Wien AG 2011, 7ff)

In dieser Arbeit wird von einer weiteren scharfen Raumabgrenzung entlang Verwaltungseinheiten abgesehen, da ein räumlicher Bereich betrachtet wird, der sich dadurch charakterisiert, dass ein Bau der dritten Piste direkte oder indirekte Auswirkungen auf diesen mit sich bringen könnte. Die Verbindungen (insbesondere wirtschaftliche und verkehrlich) auf das gegenüberliegende Ufer der Donau in das Weinviertel (besonders Bezirk Gänserndorf) sind stark begrenzt.

Das direkte südliche Flughafenumfeld ist geprägt von teils dörflich anmutenden Strukturen der Markt- und Katastralgemeinden Pellendorf, Rauchenwarth, Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa und Klein-Neusiedl. Im starken Kontrast dazu befinden sich räumlich scharf abgegrenzte Industrieanlagen, wie jene markante der OMV-Raffinerie Schwechat. Darüber hinaus prägen besonders land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen die Landschaft in der Umgebung, die einen freien Blick in die Weite zulassen. Hier ist die Entwicklung jedoch rückläufig, um Platz für die Industrie zu geben. Die Stadtgemeinde Schwechat ist die Anrainer*innen-Gemeinde mit der höchsten Kaufkraft und engen Verknüpfungen nach Wien. Sowohl große Teile des Geländes des Flughafens und die OMV-Erdölraffinerie liegen auf diesem Gemeindegebiet. Zwölfaxing, westlich der Hauptstraße gelegen, hat sich als Ansiedlungsort für Dienstleistungsunternehmen etabliert und beherbergt zudem die Heerestruppenschule des Bundesheeres. Im östlich gelegenen Humberg gibt es ein ausgedehntes Industriegebiet, das hauptsächlich von flächenintensiven Unternehmen aus der Logistikbranche genutzt wird. Fischamend ist eine weitere Stadtgemeinde in der Region, wobei über 20 % ihres Gemeindegebiets auf das Flughafengelände entfallen, siehe WebGis-Anwendung NÖ Atlas. All dies trägt dazu bei, dass das südliche Wiener Umland ein starker Wirtschaftsraum und ein Fokus der Suburbanisierung der Wiener Stadtregion ist.

Eine Besonderheit stellt die Anbindung an das Stadtzentrum nach Wien Mitte / Landstraße im halbstündigen Takt mit dem hauseigenen CAT – dem City Airport Train dar. Betrieben wird dieser durch eine gemeinsame Tochtergesellschaft der Flughafen Wien AG und der ÖBB. Aber auch der öffentliche Personen- und Nahverkehr, wie S-Bahn, Railjets, Railjets Express, Regionalexpress und Busse, binden den Flughafen an Wien und andere wichtige Knotenpunkte und Landesstädte an.

Geopolitischer Kontext

Im geopolitischen Kontext erweist sich die Lage als günstig für den Flughafen Wien. Dabei geht es um die Erreichbarkeit möglichst vieler Orte innerhalb Europas. In maximal drei Stunden ließe sich so jede beliebige europäische Hauptstadt mit einem Direktflug erreichen. Der Kurier schreibt, dass dieser Umstand den Flughafen Wien auch zu einem idealen Drehkreuz zwischen West- und Osteuropa mache, und auch für Transitverkehr auf Langstrecken einen optimalen geographischen Standort aufweise. (vgl. Kischko 2017)

1.6.3 Synchronopse der Ereignisse

Unter eine Synchronopse versteht man eine Art Zeitstrahl, welcher die gleichzeitige Darstellung mehrere Themen oder Ebenen eines Themas zulässt. Dadurch wird ein direkter Vergleich zwischen mehreren Ebenen möglich. Auf der „Hauptebene“ wird der chronologische Ablauf der dritten Piste von der Initiation bis zur finalen Baugenehmigung durch den VwGH 2019 skizziert. Das soll mehr Klarheit und Überblick über die Meilensteine und wichtigsten Ereignisse in das seit fast 20 Jahre andauernde Verfahren bringen. Auf einer nächsten Ebene werden die relevanten politischen Entwicklungen und Gesetzesnovellierungen dargestellt. Eine dritte Ebene gibt Auskunft über die Entwicklung der Passagier- und Fluggastzahlen, Starts und Landungen (zusammengefasst als Flugbewegungen total) am Flughafen Wien. Siehe hierzu Grafik Synchronopse, Zeittafel zur räumlichen und zeitlichen Entwicklung des Planungsprozesses, auf S. 24 und 25.

Zentrale Erkenntnisse aus der Synchronopse

Die normierte Darstellung der Flugbewegungen (alle Starts- und Landungen) und des Passagieraufkommens (An- und Abfliegende und Transit) macht beide Datensätze miteinander vergleichbar. Die Entwicklung des Flughafens wird dadurch stellvertretend für viele weitere mögliche Indikatoren wie der Umsatz, Gewinn, Höhe des Aktienkurses oder Frachtumschlagsvolumen sichtbar. 2000 waren es noch 186.189 Flugbewegungen und 12.058.224 Passagiere, im erfolgreichsten Jahr 2019 266.802 Flugbewegungen und 31.662.183 Passagiere total. Das entspricht einer Steigerung von fast 70 % mehr Flugbewegungen bzw. 163 % mehr Passagiere. Es wird ersichtlich, dass die Passagierzahlen jedoch nicht unbedingt abhängig von den Flugbewegungen sind, da diese vor allem an der Größe der Flugzeuge und damit auf die Anzahl der Sitze, sowie auf die Sitzauslastung zurückzuführen ist. Die Sitzauslastung (oder Sitzladefaktor) ist der prozentuale Buchungsgrad aller angebotenen Sitzplätze in Flugzeugen. Am Flughafen Wien schwankte diese zwischen 2012 und 2018 zwischen 73 % und 76 %, 2019 noch mit einem Höchstwert von 77,3 %, Corona bedingt sank diese 2020 auf 57,4 % ab, 2021 leicht erholt mit 62,5 %. Der Trend der letzten Jahrzehnte zeigt jedoch einen verstärkten Einsatz an mittleren

und größeren Flugzeugtypen, sodass das Passagieraufkommen deshalb proportional stärker wächst als die Entwicklung der Flugbewegungen, die sogar ab 2009 ein stagnierendes oder leicht negatives Wachstum aufweisen.

Die Jahre 2000 bis 2006 sind geprägt durch eine Vielzahl an Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen an der technischen Infrastruktur. Ab dem Jahr 2010 wird sichtbar, dass sich die Ausbaumaßnahmen vor allem auf den non-Aviation Bereich konzentrieren, als zusätzliche Einnahmequelle im Kielwasser des Luftfahrtbereichs. Zwar nicht dargestellt doch nicht unerwähnt sollen auch der stetige Ausbau und die Attraktivierung des Shopping-Bereichs im Flughafen selbst bleiben. Somit hat sich der Flughafen insbesondere im vergangenen Jahrzehnt zu einer Art Einkaufszentrum mit Erlebnischarakter verwandelt.

Nach dem Beitritt Österreichs zur EU und spätestens seit der EU-Osterweiterung 2004, begann der Flughafen ein dynamisches Wachstum zu verzeichnen, welches sich insbesondere an den steigenden Passagierzahlen ablesen lässt und auf eine steigende Etablierung des Flughafens als Drehkreuz Richtung Osten schießen lässt. Dazu trägt auch die Inbetriebnahme des City Airport Train von Wien Mitte im Jahr 2003 und 2012 infolge der Eröffnung des neuen Hauptbahnhofs mit direkter Railjet Verbindung zum Flughafen bei.

Vor der finalen Bestätigung der Bewilligung für den Bau der dritten Piste durch Ablehnung der Revision gegen die Umweltverträglichkeitsprüfung durch den Verwaltungsgerichtshof in letzter Instanz im März 2019, wurde sowohl das UVP-Gesetz als auch das Standortgesetz novelliert. Ein möglicher politischer Hintergrund könnte die Verfahrensbeschleunigung und Effizienzsteigerung zur rascheren Realisierung großer Projekte sein. Ob und inwiefern sich das auf die gerichtliche Entscheidung ausgewirkt hat, wäre zu untersuchen.

Das 2016 beschlossene Programm der ICAO (internationale Luftfahrtorganisation) Standards and Recommended Practices (SARPs) soll unter anderem das Monitoring der CO²-Emissionen durch die Airlines selbst regeln. 2018 folgte das umstrittene Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA), ein Kohlenstoffkompensations- und Reduktionsprogramm für die internationale Zivilluftfahrt, das mit Beginn 2021 in eine freiwillige Pilotphase übergeht. CORSIA steht im Verdacht auf Greenwashing der Luftfahrtindustrie, denn die Wirksamkeit des Instruments für den Klimaschutz ist stark zu bezweifeln. Beide Instrumente verhindern weder das Wachstum noch den Ausbau der Flugindustrie.

Der Ausbruch der Covid-19 Pandemie wirkte sich stark negativ auf die Entwicklung der Passagierzahlen und Flugbewegungen aus. Die Luftfahrt war eine der am stärksten betroffenen Branchen mit hohen Umsatzverlusten. Staatliche Subventionen schmälerten die Verluste. Jedoch zeigt schon 2022 die Wachstumskurve wieder auf Erfolgskurs, sodass mit Ende 2023 möglicherweise an das Hoch von 2020 angeschlossen wird. Die Umsetzungspläne für den Bau der dritten Piste sind vorerst verschoben, wurden aber nicht revidiert oder auf Eis gelegt.

Die Synchronopse veranschaulicht deutlich, wie komplex die Entwicklungen des Flughafens in den letzten 23 Jahren rund um die dritte Piste waren. Die räumliche Planung scheint in der Synchronopse selten direkt auf, schwingt aber als Quer-

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

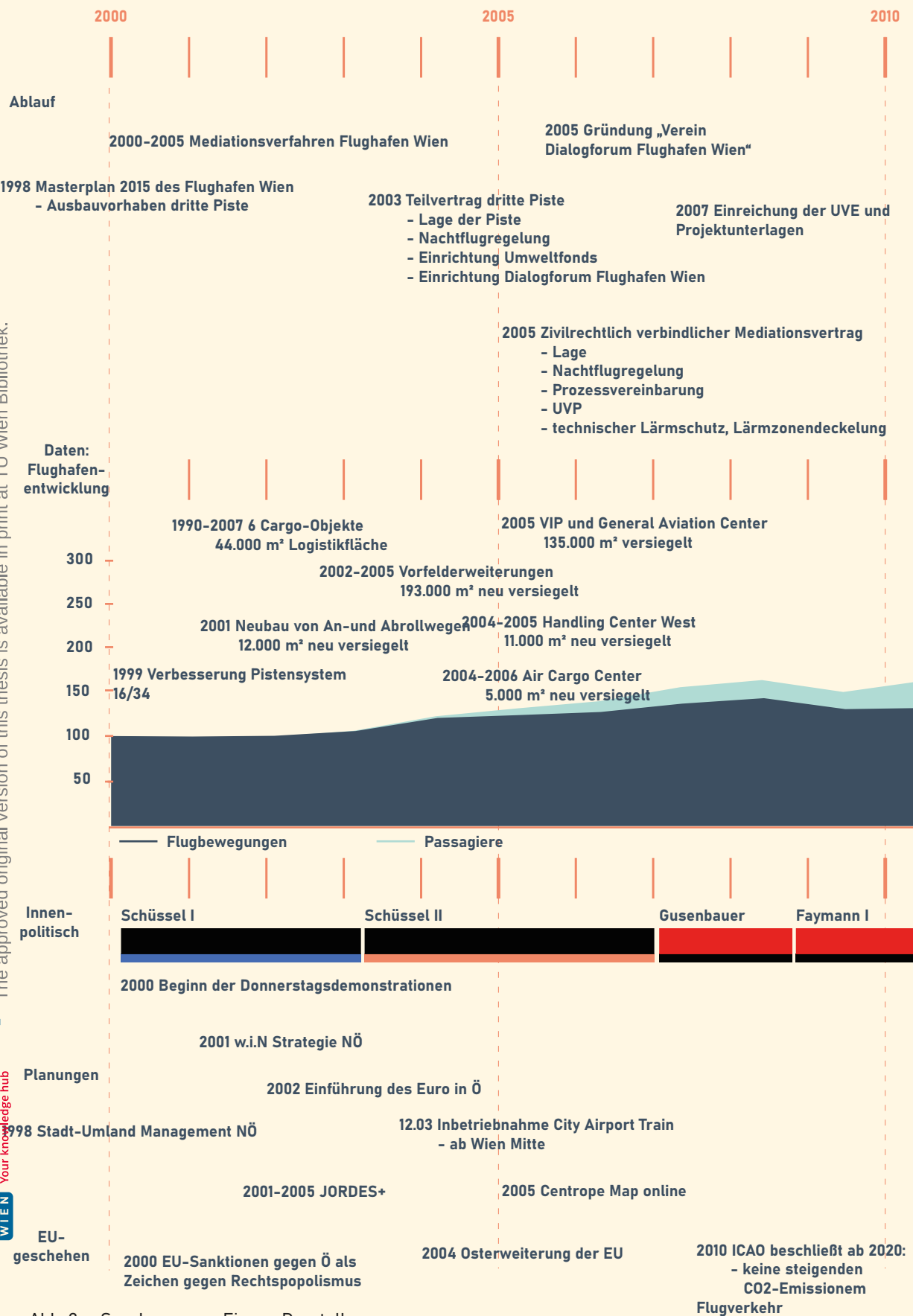
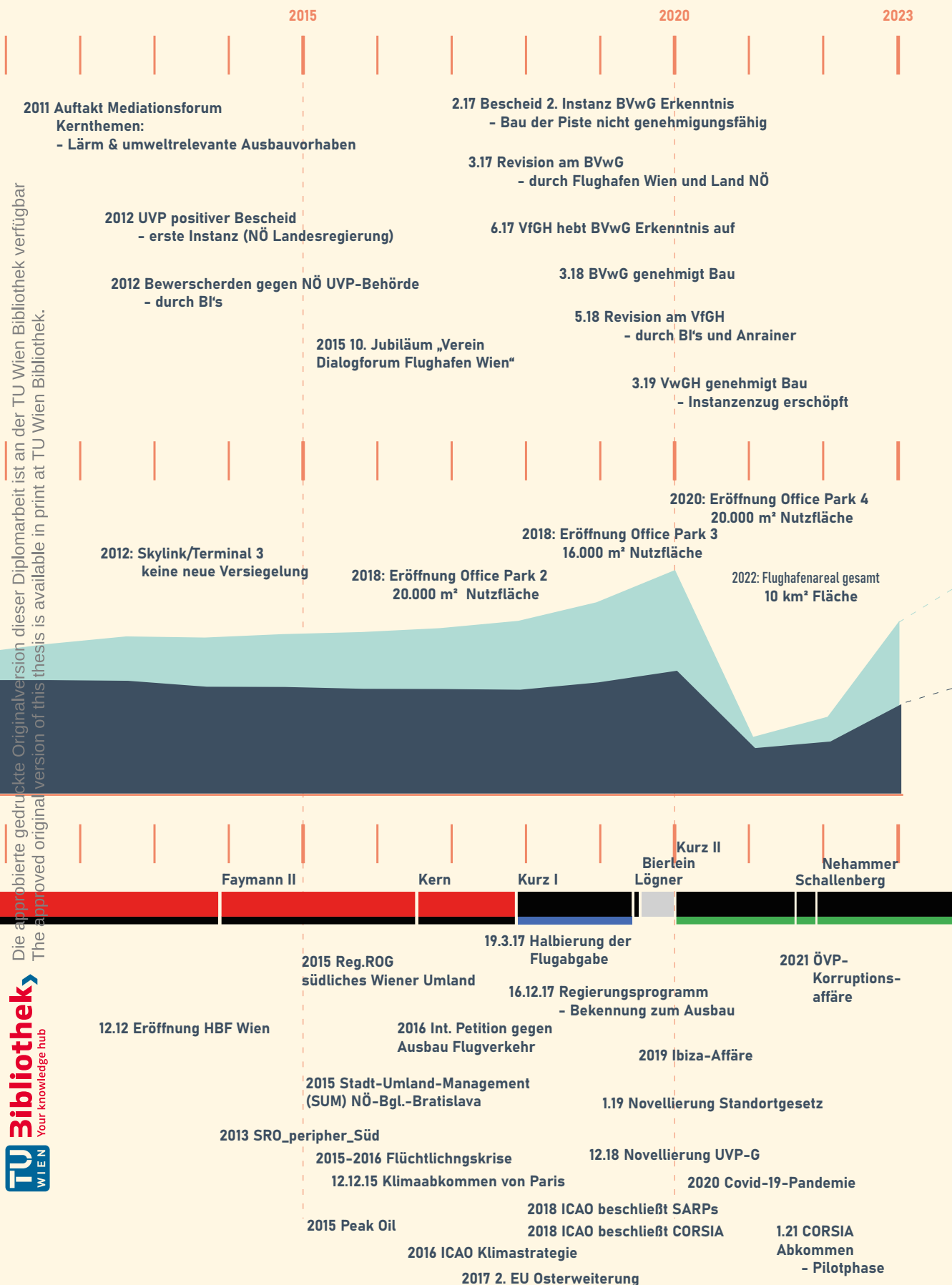


Abb. 2 Synchronopse: Eigene Darstellung



schnittsmaterie bei einzelnen Punkten mit. Viele kleine Geschehnisse als einzelne Puzzleteile tragen zur Entwicklung des großen Ganzen bei und fördern überwiegend direkt oder indirekt die Pläne zum Bau der dritten Piste.

1.7 Die dritte Piste

Die Planungs-Anfänge

Erste Ideen zum Bau einer dritten Startbahn stammen aus dem Masterplan 2015, herausgegeben vom Flughafen Wien im Jahr 1998. Die damals prognostizierten Verkehrsentwicklungen führten zu der Annahme, dass im Jahr 2009/2010 die Kapazität des Flughafens an seine Grenzen stoßen und spätestens ab 2015 eine dramatische Verlangsamung des Wachstums folgen würde. Um den zukünftigen Flugverkehr bewältigen zu können, war der Bau einer weiteren Start- und Landebahn, zum Abfangen der Spitzenlasten, ein zentrales Element des Masterplans. So könne der Flughafen auch in Zukunft wettbewerbsfähig bleiben und seine Position in der europäischen Luftfahrtbranche behaupten. Dem lag die Annahme zugrunde, dass für eine positive Entwicklung der Region die wirtschaftlichen Interessen des Flughafens und die Interessen der Bewohner*innen gleichermaßen in die weitere Planung einbezogen werden müssten. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung 2023)

Die Passagierzahlenentwicklung und Ausbaumaßnahmen im non-Aviation-Bereich aus der Synchronopse zeigen deutlich, dass die Prognose einer Hemmung des Wachstums ohne dritte Piste nicht eingetroffen ist.

Technische Daten und Dimension

Die geplante neue Piste soll 2.400 Meter südlich, parallel zu einer der bestehenden Pisten, errichtet werden. Die Lage wurde im Mediationsverfahren ausgehandelt und sei die umwelt- und lärmschonendste Variante. Sie soll 3.680 Meter lang und 60 Meter breit in Betonbauweise aber Großteils aus Asphalt errichtet werden. Insgesamt besteht das Vorhaben aus 43 Teilprojekten, da neben Geländeanpassungsmaßnahmen auch eine Reihe an sicherheitstechnischen Anlagen, wie eine dritte Feuerwache, gebaut werden muss. Bei der notwendigen Geländeanpassung wird geschätzt, dass rund 50 Mio. m³ Erde auf dem Gelände umverteilt werden müssen. (vgl. Flughafen Wien AG o.J. D2022) Das entspricht dem 19-fachen Volumen der Cheops-Pyramide, der größten der drei Pyramiden von Gizeh und höchsten Pyramide der Welt.

Um die flächige Dimension des Vorhabens besser greifbar machen zu können, zeigt die folgende Grafik das Ausbaivorhaben über die Stadt Wien gelegt. In rot und Orange sind die neu zu errichtenden Elemente erkennbar. Das dunklere Grün zeigt das bestehende 2-Pisten System und in hellgrün dargestellt das Gelände auf welchem Gebäude zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebs stehen.



Abb. 3 Flughafenfläche mit dritter Piste im Vergleich zur Fläche von Wien: SCNCC

Vom Mediationsverfahren zum Dialogforum – Bürger*innenbeteiligung

Zur Beteiligung der Zivilbevölkerung wurde 2001 von der Flughafen Wien AG ein Mediationsforum gegründet. Der 2003 getroffene Teilvertrag, konnten Vereinbarungen zu den Zeiten der Starts und Landungen regeln, sowie ein Verbot von Überflügen von Siedlungsgebiete bei Nacht erwirken. Mit dem im Juli 2005 unterzeichneten, zivilrechtlich verbindlichen, Mediationsvertrags, werden Prozessvereinbarungen, Nachtflugverbot und Umsetzung des technischen Lärmschutzes geregelt. Er verpflichtet die Parteien in Bezug auf die dritte Piste jedoch auch dazu, keine Rechtsmittel gegen einen Genehmigungsbescheid einzubringen sowie keine verfahrensverzögernden Maßnahmen oder sonstige Rechtsmittel einzuleiten. Die Mitsprache zur Lage der dritten Piste wird im Rahmen der Beteiligung gewährt, ein Infragestellen, ob der Bau überhaupt nötig sei, untersagt. Daraufhin verließen einige Bürgerinitiativen das Verfahren unter Protest und sehen das Ergebnis als faulen Kompromiss, der auf die öffentliche Legitimation der dritten Piste hinauslaufe und Kritiker per Vertrag zum Schweigen verpflichtete. Unter diesen Voraussetzungen startete im Jahr 2006 die Arbeit des vom Flughafen finanzierten Vereins Dialogforum, mit dem Ziel die im Mediationsverfahren getroffenen Vereinbarungen umzusetzen. In einem Leistungsvertrag aus dem Jahr 2007 wurde vereinbart, dass die Flughafen Wien AG als Ausgleich zum Bau und der Inbetriebnahme der dritten Piste einen Umweltfonds dotiert, der Projekten zur nachhaltigen Entwicklung der Region zugutekommt. (vgl. Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J. A; Interview UO 1)

Meilensteine im Verfahren

- **1998:** FWAG veröffentlicht „*Masterplan 2015*“ und Anrainer*innen äußern Bedenken über geplanten Maßnahmen = Interessenskonflikt
- **Ab 11.2000:** Vorbereitungsarbeiten für Mediationsverfahren
- **18.01.2001:** Mediationsforum tagt erstmals mit ca. 50 Vertragsparteien. Als Kernthemen wurden die umweltrelevanten Ausbauprojekte der FWAG und das Thema Lärmbelastung definiert.
- **27.05.2003:** Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“: regelt die Zeiten der Starts und Landungen. Ergebnis = Verbot von Überflügen über Siedlungsgebieten in der Nacht. Beinhaltet keine Vereinbarungen bezüglich der geplanten dritten Piste.
- **2004:** Themen im Mediationsverfahren: Umweltfonds, technischer Lärmschutz, Lage einer dritten Piste, Nachtflugregelung
- **22.06.2005:** Unterzeichnung des zivilrechtlich verbindlichen Mediationsvertrags (FWAG, Ländern W und NÖ, Anrainer*innengemeinden, ARGE).
- **18.01.2006:** Start Dialogforum durch Aufnahme der Vereinstätigkeit „*Verein Dialogforum Flughafen Wien*“, mit dem Ziel der Umsetzung der Vereinbarungen aus dem Mediationsverfahren.
- **2015:** 10-jähriges Jubiläum des Vereins Dialogforum Flughafen Wien

Verein Dialogforum Flughafen Wien Statuten

Gründungsmitglieder:

- FWAG
- Austrian Airlines AG
- Austro Control
- Gemeinden Enzersdorf/Fischa, Fischamend, Großenzersdorf, Himberg, Kleinneusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing, Gemeinde Wien
- Verein ARGE
- Land Wien
- Land Niederösterreich
- Land Burgenland

Der Vorstand setzt sich bindend aus jeweils einer Person der FWAG, ARGE, Land Wien, Land NÖ, einer Nachbargemeinde aus NÖ und Wien. Dies zeigt, dass Befürworter*innen nach der Akteur*innenanalyse (folgende Seiten), immer in der Mehrheit sind!

Nur Gründungsmitglieder können Vertreter*innen ihrer Delegierten angeben, aus diesen setzt sich der erweiterte Vorstand zusammen. Die FWAG finanziert den Verein und alle damit anfallenden Kosten.

Allgemeiner Mediationsvertrag: Details

Regelt Details zur Einreichung einer UVE für das UVP-Verfahren

- Lage und vorläufige Verkehrsverteilung der dritten Piste
- Kosten für den Verein Dialogforum Flughafen Wien werden von der FWAG übernommen
- Parteien (nicht FWAG) verpflichten sich dazu, keine Rechtsmittel gegen einen Genehmigungsbescheid einzubringen und dass sie (die Parteien) keine verfahrensverzögernden Maßnahmen oder Rechtsmittel einleiten. Sie entziehen sich auch dem Recht Dritte zu unterstützen, die das Genehmigungsverfahren verzögern oder Rechtsmittel gegen den Genehmigungsbescheid einbringen.
- Nachtflugregelung
- Technischer Lärmschutz (Festlegung von 3 Leq-Fluglärmszonen)(vgl. [vie mediation.at 2005 A](#))

Die Mediation ist in Österreich gesetzlich verankert. Relevant für die dritte Piste stellt die Verankerung im UVP-G 2000 dar. §16 (2) besagt, „Zeigen sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenskonflikte zwischen dem Projektwerber / der Projektwerberin und den sonstigen Parteien oder Beteiligten, kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers / der Projektwerberin zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen. Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens können der Behörde übermittelt und von dieser im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten im weiteren Genehmigungsverfahren und in der Entscheidung berücksichtigt werden. Darüber hinaus gehende Vereinbarungen zwischen dem Projektwerber / der Projektwerberin und den Parteien oder Beteiligten können im Bescheid beurkundet werden.“

Einzelverträge zwischen den Gemeinden und der FWAG

Auf Flächen, die in einem Fluglärmszonenbereich > 54dB Leq Tag liegen, dürfen keine neuen Widmungen zu Wohnzwecken oder Umwidmungen zur dichteren Verbauung zu Wohnzwecken erfolgen. Alle geplanten Widmungen sind der FWAG vorzulegen, bevor sie zur Genehmigung an das Land NÖ gehen. Die FWAG verpflichtet sich im Gegenzug dazu, die Maßnahmen des technischen Lärmschutzes umzusetzen, die im Allgemeinen Mediationsvertrag vereinbart wurden. (vgl. [vie mediation.at 2005 B](#))

Leistungsvertrag (2007, konsolidiert 2018)

Der Leistungsvertrag entspringt einer Vereinbarung, die im Mediationsverfahren getroffen wurden. Diese besagt, dass die FWAG als Ausgleich zum Bau und der Inbetriebnahme der dritten Piste einen Umweltfonds dotiert, der der nachhaltigen Entwicklung der Region zugutekommt. (vgl. [vie mediation.at 2005 C](#))

Genehmigungsverfahren

Im Jahr 2007 reichte die Flughafen Wien AG und das Land Niederösterreich (Zweitmitbeteiligte Partei), als Antragsteller für das Projekt einer dritten Piste am Flughafen Wien, ihre Umweltverträglichkeitserklärung bezüglich des Baus einer dritten Piste und Projektunterlagen zur „Verlegung der Landesstraße B 10“ bei der niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, ein. Sie erhielt mehr als 1000 Einsprüche von Anrainer*innen und Bürger*inneninitiativen. Dennoch entschied die niederösterreichische Landesregierung in ihrem Umweltverträglichkeitsbescheid Anfang 2012 für den Ausbau des Flughafens unter Vorschreibungen. Anrainer*innen und Bürger*inneninitiativen legten daraufhin Beschwerde beim Umweltsenat und später beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) ein.

Im Februar 2017 kam darauf das BVwG durch eine Interessenabwägung zu der Erkenntnis, dass der Bau einer dritten Piste aufgrund ihrer Klimaschädlichkeit nicht genehmigungsfähig sei. Dem wirtschaftlichen Interesse an der dritten Piste stehe das öffentliche Interesse des Klimaschutzes gegenüber. Die Reduktion der Treibhausgasemissionen und die Eindämmung der Zerstörung landwirtschaftlicher Fläche seien gewichtiger. (vgl. Bundesverwaltungsgericht 2017)

Gegen das negative Urteil erhob diesmal der Flughafen Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH). Dieser entschied daraufhin Ende Juni 2017, dass die vorausgegangene Erkenntnis des BVwG falsch war. Klima- und Bodenschutz seien verfassungswidrig in die Interessensabwägung einbezogen worden, da das Luftfahrtgesetz, auf Basis dessen die Baugenehmigung erteilt wurde, den Klimaschutz nicht als öffentliches Interesse zählt. Weiteres wäre die Darlegungen zu den, mit der Klimakrise in Zusammenhang stehenden, behaupteten Todesfolgen, Klimaflüchtlingen und dem drohenden Verlust der Ernährungssouveränität des Großraums Wien rein emotional begründet und nicht ermittelt worden. Deshalb sei die Rechtslage grob verkannt worden und dem BVwG wird „Willkür“ in seiner Entscheidung unterstellt. Die Sachlage sei erneut zu prüfen (vgl. Verfassungsgerichtshof 2017). So entschied das BVwG Ende März 2018 in einem neuen Verfahren, dass die Piste doch gebaut werden darf. (vgl. Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J. B; Bundesverwaltungsgerichtshof 2018)

Der Schutz der Anwohner*innen soll durch zusätzliche Auflagen zur Reduktion von Fluglärm und Baustellenstaub sowie der CO²-Neutralität des Flughafengebäudes erreicht werden.

Eine Bürger*inneninitiative erhebt gegen das Urteil Revision beim VfGH, jedoch lehnt dieser die Behandlung der Beschwerden im Oktober 2018 ab und leitet die Beschwerde an den VfGH weiter. (vgl. Verfassungsgerichtshof 2018)

Dies war die Grundlage für die finale Entscheidung des VfGH im März 2019. Die Revision der Bürger*inneninitiative wurde als unbegründet abgewiesen und der Flughafenausbau daraufhin genehmigt. Bezugnehmend auf das vorausgegangene Urteil des VfGH stellt das BVwG klar, dass sehr wohl mögliche Auswirkungen des Großprojekts auf das Klima sowohl das Flughafenumfeld betreffen als auch global

2007

1.3.07 Einreichung der UVE und Projektunterlagen zur dritten Piste (Parallelpiste 11R/29L) und Verlegung der Landesstraße B 10
 - Antragsteller: Flughafen Wien und Land NÖ
 - Eingereicht bei: NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, UVP-Behörde

2008 Öffentliche Auflage der Einreichunterlagen in den Standortgemeinden Mitte 2008

2008 Erstellung UVGA durch Gutachter

7.7.-25.8.10 Öffentliche Auflage UVGA

10.7.12 Positiver Bescheid in 1. Instanz durch NÖ UVP-Behörde zur Errichtung der Piste und der Verlegung der Landesstraße B 10.

! BIs legen gegen 1. Bescheid Berufung bei der NÖ Landesregierung (Abt. Umwelt- und Energierecht) Berufung ein.

2014-2016 Es folgen neue Gutachten, schriftliche Stellungnahmen auf diese und mündliche Verhandlungen...

2.2.17 Negativer Bescheid 2. Instanz BVwG Erkenntnis als Berufungsinstanz
 - Antrag zur Piste nicht genehmigungsfähig
 - keine ordentliche Revision zulässig

! Außerordentliche Revision an BVwG und Beschwerde am VfGH gegen negativen Bescheid vom 2.2.17. Eingbracht durch Flughafen Wien und Land NÖ.

29.6.17 VfGH hebt BVwG Erkenntnis als verfassungswidrig auf
 - zur neuerlichen Entscheidung an das BVwG zurückverwiesen

23.3.18 Positiver Bescheid 3. Instanz BVwG erteilt Genehmigung für UVP und bewilligt dadurch den Bau der dritten Piste

! 9.5.18 BIs/Anrainer erheben Revision beim VfGH „gegen die Bestätigung des BVwG für die von der niederösterreichischen landesregierung erteilte Genehmigung zum Bau der Piste“ an der Verwaltungsgerichtshof.

4. und 9.10.18 VfGH lehnt mit Beschluss die Behandlung der eingebrachten Beschwerden ab
 - weiterleitung an den VwGH

6.3.19 VwGH bestätigt die Bewilligung für den Bau der dritten Piste
 - Revisionen der BIs als unbegründet abgewiesen
 - Instanzenzug erschöpft

?

2023...

2017

2018

2019

betrachtet geprüft und abgewogen werden müssen. Bei der Entscheidung beruft sich das Höchstgericht jedoch auf das Emissionshandelssystem der EU (CORSA) und argumentiert nach dem Verursacherprinzip: die zusätzlichen Emissionen, die durch den Flugverkehr entstehen würden, seien den Luftfahrtunternehmen zuzuschreiben und nicht dem Flughafen selbst. Damit ist das Verfahren innerstaatlich auf juristischem Wege ausgeschöpft. (vgl. Verwaltungsgerichtshof 2019)

Covid-19 und Stand bis 2022

Der Ausbruch der Covid-19-Pandemie im März 2020 brachten die Pläne bezüglich des Ausbaus bis zum Jahr 2030 zum Stoppen und stürzte auch den Flughafen Wien in ein Konjunkturtief. Steuergelder in dreistelliger Millionenhöhe wurden in Form von Subventionen in die Rettung der Lufthansa-Tochter Austrian Airlines, deren Heimatflughafen Wien Schwechat ist, in Österreich gepumpt. Der Flughafen selbst verzeichnet einen Umsatzverlust von rund einer Milliarde Euro. Trotzdem hält der Flughafen weiterhin an seinen Ausbauplänen fest. (vgl. Bruckner 2021)

1.8 Rechtliche Grundlagen und planerische Einflussmöglichkeiten im Flughafenumfeld

1.8.1 Europäische Dimension der Raumentwicklung

Raumentwicklung auf europäischer Ebene hat meist informellen und Leitbildcharakter. Insgesamt fünf europäische Struktur- und Investitionsfonds haben das übergeordnete Ziel Arbeitsplätze zu schaffen und eine nachhaltige und gesunde europäische Wirtschaft und Umwelt zu fördern. Auch Österreich erhält so Milliarden an finanziellen Förderungen. (vgl. ÖROK 2018, S. 30ff.) Durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) konnten in der vergangenen Periode 2014-2020 fast 2000 Projekte finanziell gefördert werden, so auch eine „Betriebliche Umweltförderung - PV“ für die Flughafen Wien Aktiengesellschaft zur Errichtung einer Photovoltaikanlage am Standort Schwechat im Jahr 2019. (vgl. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz 2023)

Abgesehen von den finanziellen Förderungsschienen sind die grenzüberschreitenden und transnationalen Perspektiven im Rahmen der EU-Initiativen für Österreich, aufgrund seiner zentralräumlichen Lage, von großer Bedeutung. (vgl. ÖROK 2018, S. 33ff.) Eine grenzüberschreitende und großräumigere Sichtweise zu entwickeln und zu verfolgen hat oft nicht direkt aber vor allem indirekt positive Auswirkungen für die Weiterentwicklung des österreichischen (Wirtschafts-)Raums, sie kann die jeweils zu begünstigenden Entwicklungstätigkeiten sowohl hemmen oder auch fördern.

1.8.2 Kompetenzenverteilung, Planungsebenen und -instrumente

Die Raumplanung ist in Österreich stark hierarchisch aufgeteilt, dennoch fehlen dem Bund generelle Raumplanungskompetenzen, er besorgt indes einzelne Fachplanungen. Darunter fallen auch grundsätzlich die Planung von Verkehrswegen, in welche Eisenbahnwesen, Bundesstraßen, Schifffahrt und Luftfahrt fallen. Trotzdem ist die Planung der linienhaften Infrastrukturvorhaben kompetenzrechtlich in Gesetzgebung und Verwaltung zwischen Bund und Ländern stark fragmentiert aufgeteilt. Dies erschwert die Schaffung einheitlich koordinierter und fachgerechter Maßnahmen. (vgl. Österreichische Raumordnungskonferenz 2018, 76ff) „Da das Luftfahrtrecht keine Planungsinstrumente für (künftige) Anlagen vorsieht, sind in der Raumordnung insb. die Nutzungs- und Baubeschränkungen dieser Fachmaterie relevant. Um bestehende Anlagen gelten abgestufte Sicherheitszonen, in denen potenzielle Luftfahrthindernisse bewilligungspflichtig sind“ (ÖROK 2018, S. 83). Zur Regelung der Luftfahrt, mit dem Ziel einen sicheren Flugbetrieb zu ermöglichen, gibt es das Luftfahrtgesetz. Die Zuständigkeit liegt beim BMK.

§§ 86 bis 88 des Luftfahrtgesetzes - LFG, BGBl. Nr. 253/1957, in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 92/2017, verordnet eine Sicherheitszone für das Flughafenareal Wien-Schwechat.

Die Sicherheitszonen legen den Bereich fest, der frei von Gefahren (Lage, elektrische oder optische Störwirkungen) für die Luftfahrt zu halten ist. Potenzielle Anlagen, die eine optische oder elektronische Störwirkung haben könnten und damit ein Hindernis für die Luftfahrt darstellen, sind hier speziell bewilligungspflichtig. In Hinblick auf die dritte Piste wurde der Sicherheitszonenplan 2019 erweitert. Besonders für die Höhenentwicklung von Bauten gelten weitreichende Restriktionen. (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie o.J. und Österreichische Raumordnungskonferenz 2018, 83)

Überörtliche Raumplanung

In Österreich betreiben die Bundesländer jeweils selbstständig überörtliche Raumplanung, die wiederum in die regionale Ebene unterteilt ist. Die jeweiligen Landesregierungen erlassen auf Landes- oder Regionalebene Pläne, die für die nächsten Jahre bindende übergeordnete raumbezogene Ziele und Maßnahmen enthalten. Die Festlegung von überörtlichen Interessen soll einer reinen Addition von einzelnen Flächenwidmungsplänen vorbeugen, da diese meist keine z. B. zusammenhängenden Freiflächen ergeben. „[...] insb. bei zentralörtlichen Einrichtungen, bei Einkaufszentren, bedeutenden Infrastrukturanlagen [...] oder Betriebsgebieten sowie bei Siedlungsgrenzen und großflächigen Grünzonen“ (Österreichische Raumordnungskonferenz 2018, 65) können so koordinierte Entscheidungen getroffen werden. Wenn einzelne Maßnahmen keinen Verordnungscharakter, sondern nicht verpflichtend eine Empfehlung oder Orientierungshilfe darstellen, besteht kaum Bindewirkung und es kommt zu einer Interessenabwägung. „Konzeptive Ziele können durch Planungsinteressen der Gemeinden relativiert und verdrängt werden, wenn nachvollziehbar anderen Interessen höheres Gewicht beigemessen wird“ (ebd.).

Niederösterreichspezifisch – verbindliche Planungen:

Welche Raumordnungsprogramme und Gesetze insbesondere für die Region Bruck an der Leitha und damit für den Flughafen gelten, werden in folgendem Abschnitt kurz skizziert.

Niederösterreichspezifisch

In Niederösterreich kommen auf Ebene des ganzen Landesgebiets fünf rechtsverbindliche sektorale Raumordnungsprogramme zur Anwendung. Sie regeln Zielsetzungen zur Zonierung erneuerbarer Energieanlagen, den Abbau mineralischer Rohstoffe, die Freihaltung der offenen Landschaft sowie des Orts- und Landschaftsbildes und das Schulwesen. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten 2023) In den sektoralen Raumordnungsprogrammen wurden für den Verwaltungsbezirk Bruck an der Leitha, in welchem der Flughafen angesiedelt ist, keine Ausweisungen getroffen, die den Bau einer dritten Piste unmittelbar hinderlich sein könnten oder die Regelungen durch den Sicherheitszonenplan beeinträchtigen würden.

Das Regionale Raumordnungsprogramm „*Südliches Wiener Umland*“ hat siedlungstrennende Grünzüge und Siedlungsgrenzen zum Erhalt der typischen Landschaftselemente und Vermeidung von Nutzungskonflikten, den Erhalt von Biotopen und die Sicherstellung einer effektiven Land- und Forstwirtschaft zum Ziel. Im Bereich des nördlichen Flughafengeländes entlang der Gemeinden Pellendorf und Zwölfaxing wurde ein wasserwirtschaftliches Vorranggebiet festgelegt, ohne das Gelände der dritten Piste zu schneiden. Eine Fluglärmzone 60 dBA legt sich um den Bereich des Flughafens und der Einflugschneisen. Die dritte Piste ist hier noch nicht berücksichtigt. Den neuen Pistenareal am nächsten liegenden Gemeinden Rauchenwarth (südlich), Zwölfaxing (westlich) und Schwadorf (südöstlich) wurde durch siedlungsbeschränkende Maßnahmen, Siedlungsgrenze gem. § 5 Abs.1 Z 1, eine Siedlungserweiterung in Richtung der zukünftigen Piste untersagt. Das gesamte Areal der dritten Piste trägt aktuell die Widmung landwirtschaftliche Vorrangzone. (vgl. NÖ LGBl. Nr. 67/2015) Momentan werden große Teile der zukünftigen Pistenfläche noch landwirtschaftlich bewirtschaftet.

Das Räumliche Entwicklungsleitbild 2023 soll eine Koordination auf Landesebene verschiedenster raumwirksamer Tätigkeiten, deren Entscheidung in die örtliche Raumordnung fallen, gewährleisten. (vgl. Amt der NÖ Landesregierung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten 2023) Aufgrund fehlender Freigabe seitens der Politik bis zum Erscheinungsdatum der Arbeit ist das Inkrafttreten des aktuellen Entwicklungsleitbilds verhindert und eine Einsicht in genauere Planungen nicht möglich. (persönlicher schriftlicher Kontakt mit Dominik Dittrich am 06.04.2023)

Verfahrenslauf

Das Land Niederösterreich war 2007 mitantragstellende Partei (da 20 % Anteilseigner*in des Flughafens) für den Bau einer dritten Piste. Der Bewilligungsantrag wurde ordnungsgemäß bei der zuständigen Behörde, der niederösterreichischen

Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, zur Baubewilligung eingereicht. Unter Einbeziehung schriftlicher Stellungnahmen der Bevölkerung erstellten die von der Behörde beauftragten Gutachter ein Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA). Die Einsichtnahme und Möglichkeit der Stellungnahme fanden in der Zeit der Sommerferien statt. (vgl. Tögel o.J.)

Örtliche Raumordnung

Die Gemeinden sind im eigenen Wirkungsbereich für die örtliche Raumplanung zuständig. Sie sind in ihrer Wirkungsfreiheit an die überörtlich verordneten Festlegungen des Landes in den Landes- oder Regionalraumplänen (Raumordnungsprogrammen) gebunden. In ihren eigenen Wirkungsbereich fallen in Niederösterreich die Erstellung des örtlichen Entwicklungskonzepts, welches Ziele der Gemeindeentwicklung festlegt und gemeinsam mit dem Flächenwidmungsplan beschlossen wird. Dabei sind Fachplanungen des Bundes und der Länder von den Gemeinden zu berücksichtigen und im Flächenwidmungsplan darzustellen. (vgl. ÖROK 2018, S. 65; 105f.)

Aus dem Flächenwidmungsplan von Schwechat geht die Sicherheitszone rund um den Flugplatz und Flughafen hervor, die Lärmzonen mit Angabe des Schalldruckpegels (ugs. Geräuschpegel). Das gesamte Flughafenareal ist mit der Widmung „Vp-Flughafen“ (private Verkehrsfläche) belegt. Rund um das gesamte Areal ist eine violette Linie zur Kenntlichmachung des öffentlichen Flugplatzes gezogen. Dabei legt sich diese auch um das Gebiet der dritten Piste. Eine Umwidmung des derzeit überwiegend als land- und forstwirtschaftlich ausgewiesenen Grünlands ist aber noch nicht erfolgt.

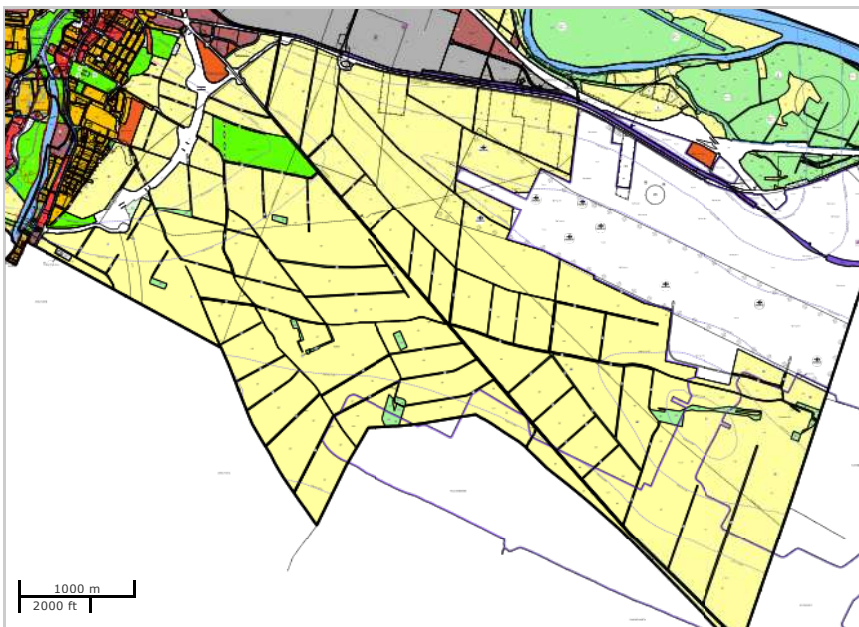


Abb. 5 Ausschnitt Flächenwidmungsplan Schwechat: Stadtgemeinde Schwechat 2022

1.8.3 Strategiepapiere

Strategiepapiere existieren zu vielen verschiedenen Themen und stellen meist den Sachstand und Absichten zur zukünftigen Entwicklung im jeweiligen Belang dar. Direkte Äußerungen zur dritten Piste werden beispielsweise im Strategieplan Luftfahrt getroffen.

Strategieplan Luftfahrt des BMVIT

Die *Road Map Luftfahrt 2020* ist das strategische Gesamtkonzept zur Entwicklung der österreichischen Luftfahrt. Herausgegeben wurde der Strategieplan vom damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT), heute das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK). Veröffentlicht wurde die Gesamtstrategie im Jahr 2011, gemeinsam mit Stakeholder*innen die an der österreichischen Luftverkehrswirtschaft beteiligt sind und soll als „*umfassende Planungs- und Entscheidungsgrundlage für eine nachhaltige Luftverkehrspolitik in den kommenden Jahren*“ (BMVIT 2011, 5) dienen. Zu den damaligen „*sich dramatisch ändernden Rahmenbedingungen*“ zählten eine Reihe von Einflussfaktoren, wie steigende Treibstoffpreise und Klimaschutzziele. Dies fordere „*[...] weitblickendes, visionäres und strategisches Denken und Handeln.*“ (BMVIT 2011, 5)

Als drei wichtigste Ziele für den Luftverkehrsstandort Österreich definiert das Dokument die Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit, die Entwicklung einer leistungsfähigen und nachhaltigen Infrastruktur sowie die Betrachtung des Luftverkehrs als Gesamtsystem. (vgl. ebd.) Vom Bau der dritten Piste wird fest ausgegangen, wengleich mit strengen „*regulatorischen Vorgaben im Umweltbereich*“ (ebd., 7 & 26) gerechnet wird. In der Zukunftsvision wird von einem langfristigen Wachstum der Branche ausgegangen, dass beispielsweise durch Maßnahmen zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit und dem Ausbau der bestehenden Fluginfrastruktur eine leistungsfähigere Kapazität gesichert werden soll (vgl. ebd., 23 ff). Den negativen Auswirkungen auf die Umwelt soll mit der Reduktion von Lärm-, Schadstoff- und Treibhausgasemission durch technische Innovationen sowie Synergieeffekten durch Intermodalität im Transport entgegengetreten werden (vgl. ebd., 27).

Es erfolgte 2015 eine Halbzeitevaluierung der *Road Map Luftfahrt* in Form eines Maßnahmenkatalogs, der 2017 herausgegeben wurde. Die dritte Piste oder Umwelt-schutzthemen betreffend treten keine relevanten Änderungen in Kraft.

Eine weitere Überarbeitung war für das Jahr 2020 angedacht, es wird darauf verwiesen, dass aufgrund der Covid-19-Pandemie der Prozess erst ab 2021 fortgesetzt werden soll (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 2022).

Beteiligt waren neben dem BMVIT und weiteren Bundesministerien ausschließlich potenzielle Befürworter*innen (darunter WKO, ÖGB und der AÖV - Verein Arbeitsgemeinschaft Österreichischer Verkehrsflughäfen u. A.) und Profiteur*innen der Luftfahrtindustrie (Flughäfen Innsbruck, Linz, Salzburg und Wien, AUA, Fraport AG u. A.). Eine Beteiligung der Regionalentwicklung, Umweltinitiativen, Wissenschaftler*innen oder kritischer Stimmen bei der Entwicklung wird nicht erwähnt.

Die Strategie wirkt aufgrund der Ersteller*innen und den beschriebenen Zielen und Zukunftsvisionen, als ob sie rein auf Wachstum und Stärkung der Luftfahrtindustrie Österreichs abziele. Der Klimawandel und sein möglicher Einfluss durch zu erwartende umweltpolitische Maßnahmen auf den Luftverkehr werden zwar erwähnt, bleibt aber in den entwickelten Szenarien unbeachtet und unkommentiert. Die erwähnte Intermodalität im Transport zielt rein darauf ab, die Flughäfen besser mit Verkehrsanbindungen (Straße, Schiene) zu verknüpfen. Dass auch unabhängig des Einzugsgebietes der österreichischen Flughäfen ein Ausbau der Verkehrsanbindungen gelingen sollte, um Flugverkehr möglichst von vornherein zu vermeiden, wird nicht erwähnt.

Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich

Allgemeine Ziele des Mobilitätsmasterplans sind das Vermeiden von zusätzlichem Verkehr. Das betrifft insbesondere den Personen- als auch den Güterverkehr; auf den Flugverkehr wird nicht eingegangen. Beim Ziel „Verbessern, und effizient gestalten!“ ist es Ziel bis 2040 zu 100 % klimaneutral zu werden, man setzt vor allem auf emissionsfreie Technologien und den Einsatz klimaneutraler Kraftstoffe. Österreich soll als Vorreiter in Europa agieren und beispielsweise den Ausbau der Nacht- und Fernzüge als Alternative zum Flugverkehr fördern – langfristig wird aber auf gesamteuropäischer Ebene ein Plan für Infrastruktur und Verkehrsangebot gefordert, um das Pariser-Klimaschutzabkommen einzuhalten. (vgl. Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie 2021)

Nationaler Energie- und Klimaplan (NEKP)

Der integrierte Energie- und Klimaplan für Österreich macht sich zur Aufgabe einen klaren Plan zur Erreichung der Klimaziele 2030 vorzugeben, die Bekennung der Pariser Klimaschutzziele und das individuelle österreichische Reduktionsziel zu bekräftigen. Ziel ist eine 36-prozentige Reduktion an CO₂-Äquivalent durch Klimaschutzmaßnahmen.

Der Plan fordert im Bereich Flugverkehr vorhandene Trassenkapazitäten besser zu nutzen, denn *„durch attraktive Angebote können Fahrgäste vom besonders klimaschädlichen Flugverkehr gewonnen werden, zusätzlich zur notwendigen Kostenwahrheit im Flugverkehr“* (Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus 2019, 114). Außerdem soll in die Langzeitforschung synthetischer Kraftstoffe investiert werden und das Emissionshandelssystem des CORSIA-Abkommens umgesetzt werden. (vgl. ebd. 68 und 71)

2019 war ein von Wissenschaftler*innen verfasster Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich erschienen. Dieser empfahl der Bundesregierung die Entwicklung eines einheitlichen Buchungssystems für internationale Bahnreisen voranzutreiben, den Ausbau internationaler Bahnverbindungen und Nachtreisezüge. Es wird kritisiert, dass im Entwurfs-NEKP die Reduktion des Flugverkehrs nicht bearbeitet wurde. *„Anstatt konkrete Ziele und geeignete Maßnahmen zur Reduktion des Flugverkehrs zu bearbeiten, ist der Bau der*

dritten Piste voll im Gange. Das heißt, auch in diesem Bereich steuert Österreich in die entgegengesetzte Richtung“ (Kirchengast et al. 2019, 133) Auch der Abbau aller im Kontext des Fliegens umweltschädlicher Subventionen und Steuerbegünstigungen im Sinne einer sozial-ökologischen Steuerreform wurde empfohlen. (vgl. ebd. 133f) Die fachliche und politische Konsultation für den österreichischen NEKP, der bis Juni 2024 der EU-Kommission vorgelegt werden muss, laufen derzeit noch.

Regierungsprogramm und Raumordnungsprogramm zum Flächenverbrauch

Das aktuelle Regierungsprogramm 2020-2024 bekennt sich zu einer österreichweiten Bodenschutzstrategie für sparsameren Flächenverbrauch mit dem Zielpfad zur Reduktion des Flächenverbrauchs auf netto 2,5 ha / Tag bis 2030. (vgl. Bundeskanzleramt Österreich 2020, S. 20) Konträr zu diesem Bekenntnis der Regierungsparteien verhält sich die fehlende Beschlussfassung der politischen Ebene der seit 2021 ausstehenden Bodenstrategie, welche ebenfalls das Bekenntnis einer Reduktion des Flächenverbrauchs auf 2,5 ha / Tag vorsehen soll. Zur Beschlussfassung wäre ein schriftlicher Umlaufbeschluss oder durch den Landwirtschaftsminister einberufene physische Sitzung der ÖROK notwendig.

Im österreichischen Raumordnungsprogramm wird der Bedeutung einer nachhaltigen Entwicklung von Siedlungen und Freiflächen eine hohe Priorität eingeräumt. Eine wichtige Aufgabe besteht darin, Flächensparen und ein besseres Flächenmanagement in der Praxis umzusetzen. Empfohlen werden Maßnahmen zur effizienteren und widmungskonformen Nutzung, das Betreiben einer aktiven Bodenpolitik, um Bauland zu mobilisieren, das flächensparende Bauen sowie Wiederverwertung und Wiederbelebung von Flächen und baulichen Strukturen. (vgl. Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz 2021) Gemeinsam haben alle drei beschriebenen Dokumente, dass sie freiwillige Übereinkommen sind und damit keine rechtliche Bindung aufweisen.

1.9 Flächenverbrauch und Bodenschutz

Sowohl der Boden als auch die damit vorhandene Fläche, auf der wir leben, sind endliche und damit knappe Ressourcen. Der alpine Flächenanteil nimmt in Österreich einen großen Anteil der Fläche ein, was wiederum jene Fläche verkleinert, auf welcher Menschen leben und wirtschaften können. Der Dauersiedlungsraum beträgt in Österreich unter 40 % der Landesfläche, von denen rund 15 % aktuell besiedelt sind. (vgl. Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus 2021, 7) Der Erhalt des Bodens ist sowohl wichtig zur Funktionstüchtigkeit natürlicher Ressourcen sowie zur Nutzung als Siedlungs- oder Verkehrsfläche.

Durch die zunehmende Bebauung von Flächen geht in Österreich wertvolles Landwirtschafts- und Ökosystem verloren. Dies ist insbesondere auf das lockere Siedlungsgefüge aber auch Verkehrsflächen zurückzuführen, die sich immer weiter in die Kultur- und Naturlandschaften ausbreiten. Die Flächenversiegelung führt dazu, dass Lebensräume für Pflanzen und Tiere durchschnitten oder vollständig zerstört

werden. Gleichzeitig gehen wertvolle landwirtschaftliche Produktionsflächen unwiederbringlich verloren. (vgl. Österreichische Raumordnungskonferenz 2017, 7) Ein ausufernder Bodenverbrauch führt dazu die Ernährungssouveränität und Versorgungssicherheit zu gefährden.

Die Zunahme versiegelter Flächen führt dazu, dass immer weniger Regenwasser im Boden versickern kann und so die Gefahr von Hochwässern, Bildung von Hitzeinseln und darauffolgende Starkwetterereignisse steigt. Darüber hinaus beeinflusst eine Versiegelung die Funktionstüchtigkeit wichtiger Bodenfunktionen, zum Beispiel zur Speicherung und Verdunstung von Wasser, die Fähigkeit Schadstoffe zu filtern oder Kohlenstoff zu binden. Dies fördert das Voranschreiten des Klimawandels. Der große Flächenverbrauch kann langfristig Auswirkung auf die Ernährungssouveränität Österreichs haben. Der Grad der Versiegelung in Österreich betrug im Jahr 2015 fast 24 %. Derzeit gehen jedes Jahr 15-20 km² dauerhaft verloren. (vgl. Umweltbundesamt 2021)

Die Landwirtschaftskammer Niederösterreich wirbt für das Ziel, eines sorgsameren Umgangs mit Grund und Bodens. Die Auswirkungen eines geringeren Winter-niederschläge und Frühjahrstrockenheit sind schon jetzt spürbar. (vgl. Landwirtschaftskammer Niederösterreich 2020) Aufbau, Pflege und Erhalt eines gesunden Bodens sind für die Auswirkungen eines gesunden Bodens essenziell.

Wachstum, Wachstum, Wachstum

Dass die Menschheit ihre natürlichen Lebensgrundlagen zerstört, liegt in einer Wirtschaftsweise begründet, die auf stetem Wachstum auf Grundlage der Verbrennung fossiler Rohstoffe fußt. Vor 35 Jahren wurde von Dennis L. Meadows eine vom Club of Rome beauftragte Studie zu den „Grenzen des Wachstums“ veröffentlicht, der bereits 1972 darauf hinwies und sich mit Fragen zur Zukunft der Weltwirtschaft beschäftigte. Die Ergebnisse der Studie waren damals mit Ausgangspunkt zum Diskursstart rund um die Vereinbarkeit wirtschaftlicher Prosperität und Umweltschutz. Wie kann die natürliche Umwelt geschützt werden, weitestgehend ohne einen Verzicht unseres momentanen Lebensstils einzugehen? Rohstoffe und Energie können von der Wirtschaft immer effizienter genutzt werden, eine Entlastung des Ökosystems bemerken wir aber nicht. Das liegt daran, so Hinterberger et al., dass der Mensch immer mehr Güter produziere, für welche er immer mehr Energie benötige. Folglich reicht es nicht aus, sich nur auf technologische Innovation zu hoffen und berufen. (vgl. Hinterberger et al. 2009, 7f & Bundeszentrale für politische Bildung 2022) Von den lange versprochenen Innovationen sehen wir heute kaum etwas.

The Green New Deal

The Green New Deal vieler Regierungen weltweit zielt auf den grundlegenden Umbau von Infrastruktur, Lieferketten und Produktionstechniken ab. Wer zur Lösung der Krise in welchem Umfang beitragen soll, bleibt dabei offen. Die Frage

ist, wie viel Aufgaben dem Privatsektor zugemutet werden müssen und welche Aufgaben staatliche Regulierungen benötigen. Fakt ist jedoch, dass Kosten sozial gerecht getragen werden sollen. (vgl. ebd)

Warum Boden kein Joghurt ist

Ähnlich wird auch bei der dritten Piste agiert. Wenn die Wirtschaft mein höchster Wert ist, dann spricht vieles für die Umsetzung. Wenn Klimaschutz und die Reduktion des Bodenverbrauchs meine höchsten Werte wären, könnte die Entscheidung schnell anders ausfallen. So eine Rechnung, ein gegeneinander Abwiegen verschiedener per se nicht miteinander vergleichbarer Faktoren, ist hoch komplex und kann nicht mit einem klaren Ja oder Nein beantwortet werden. Die Summe der Faktoren und welchen Wert wir ihnen beimessen fällt ins Gewicht.

1.10 Raum- und Planungszielkonflikte oder die Eigenheit von komplexen Umweltproblemen

Wie Paradigmenwechsel ein Dilemma provoziert

Die Raumplanung unterliegt einem andauernden Paradigmenwechsel, der vor allem in der Entwicklung der Rechtsgrundlagen und Instrumente über die Jahrzehnte sichtbar wird.

Während in den Nachkriegsjahren vor allem die Schaffung von Wohnraum im Vordergrund stand, rücken ab Mitte der 70er Jahre ökologische und ab den 90er Jahren auch vermehrt landschaftsökologische Themen in den Vordergrund, als Reaktion auf die Wahrnehmung von auftretenden Umweltproblemen. Der nachhaltige Umgang mit Grund und Boden sowie Natur- und Landschaftsschutz werden erstmals zum Thema. Mit Beginn der 2000er kommt die Umstellung zu E-Government, und dessen stetige Ausbau, eine verstärkte Bedeutung zu, so dass erst ab 2010 die Themen Klimawandel und Energiewende an Einfluss gewinnen. Die Phase des E-Government ist durch den Neoliberalismus maßgeblich geprägt. (vgl. Dollinger 2021, 45ff) Da stellt sich die Frage, ob eine Koexistenz dieser beiden neusten, so unterschiedlichen Raumplanungsparadigmen grundsätzlich möglich ist, vor dem Hintergrund politischer Zielsetzungen, dem (Macht-)Einfluss auf die Nutzung des Raums bestimmter Partikularinteressen (vgl. Kapitel Akteur*innen-analyse) und dem Gemeinwohl.



Abb. 6 Paradigmenwechsel in der Raumplanung: Eigene Darstellung

Was die Raumplanung generell betrifft, stellt Dollinger fest, dass durch eine recht starke, umweltorientierte Ausrichtung, diese oft nicht mit kommunalen Entwicklungsvorstellungen im Einklang steht. Dies führt zu Uneinigkeit, (Ziel-)Konflikten und produziere Druck. (vgl. ebd)

Ein Zielkonflikt tritt auf, wenn zwei oder mehrere Ziele oder Interessen miteinander in Konflikt geraten und nicht gleichzeitig in vollem Umfang erreicht werden können. Es handelt sich dabei um eine Situation, in der die Verfolgung eines Zieles die Verwirklichung eines anderen Ziels erschwert oder sogar verhindert. Zielkonflikte treten häufig auf, wenn unterschiedliche Interessen oder Bedürfnisse aufeinandertreffen, im Falle der dritten Piste sind dies insbesondere wirtschaftliche- und Umweltschutzinteressen. Während Wirtschaftswachstum oft mit einer höheren Belastung der Umwelt einhergeht, führt ein verstärkter Umweltschutz möglicherweise zu einer Einschränkung des Wirtschaftswachstums. Zielkonflikte sind meist eine Herausforderung für Entscheidungsträger*innen und erfordern eine sorgfältige Abwägung der Vor- und Nachteile verschiedener Optionen, um eine möglichst optimale Lösung zu finden. Dies geschah durch die Umweltverträglichkeitsprüfung der dritten Piste.

Vom Dilemma zum Multidilemma

Bei genauerem Blick handelt es sich bei der dritten Piste jedoch um ein Multidilemma! Zumal die reine Verwendung der Begriffe wirtschaftliches Wachstum und Umweltschutz zu unspezifisch ist, um das Dilemma in seiner Komplexität zu verstehen und auch Themenbereiche tangiert werden, die sich nicht unbedingt einer dieser zwei Kategorien eindeutig zuordnen lassen.

Komplexe (Umwelt-)Probleme kennzeichnen sich durch die starke Verknüpfung der einzelnen Einflussgrößen aus, über welche auch teilweise nicht genügende Information vorhanden ist und nicht alle Einflussgrößen bekannt sind, da nur ein Ausschnitt aus der Realität betrachtet wird. Des Weiteren hängen die Einflussgrößen nicht immer linear zusammen, was in Folge die Einschätzung der entstehenden Wechselwirkungen erschwert. Und das Auftreten von Effekten findet nicht zur selben Zeit statt. Deshalb bedarf es besonderer Vorsicht, da negative Auswirkungen kumuliert erscheinen können. (vgl. Dörner et al. 1983 in Frischknecht u. Schmied 2002, 9f)

Der Zielkonflikt zwischen Wirtschaftswachstum und den dahinterstehenden Partikularinteressen und dem Umweltschutz zum Wohle der Allgemeinheit ist offenkundig und muss in Zukunft verstärkt geklärt werden. Dafür bedarf es den Anstoß einer gesellschaftlichen Debatte. Die gesellschaftliche Debatte kann dabei helfen, die verschiedenen Perspektiven und Bedürfnisse zu berücksichtigen und zu einem breit abgestützten Lösungsvorschlag zu kommen. Es ist wichtig, dass alle Betroffenen in den Prozess einbezogen werden und ihre Anliegen und Bedenken Gehör finden. Eine solche Debatte kann jedoch auch kontrovers und herausfordernd sein und erfordert oft Kompromissbereitschaft und Verhandlungsgeschick. Letztendlich kann nur eine gemeinsame Lösung dazu beitragen, den Zielkonflikt zu lösen und eine nachhaltige Entwicklung zu fördern.

2 Die Akteur*innen

2.1 Wer redet denn hier aller mit?

Dieses Kapitel soll eine Übersicht über alle relevanten Akteur*innen, deren Rolle und Standpunkte zum Ausbau der dritten Piste und in der Akteursanalyse deren Beziehungen zueinander aufzeigen.

2.1.1 Akteur*innenmapping

Das Ziel eines Akteur*innenmapping in der Raumplanung ist die Identifikation und die Klassifizierung aller relevanter Akteur*innen auf vorrangig lokaler, regionaler und nationaler Ebene. Die einzelnen Akteur*innen können dabei einzelne Personen oder Gruppen sein. Eine Gruppe kann beispielsweise ein Verband, eine politische Partei oder eine gesellschaftliche Organisationen sein. Möglichst alle Beteiligten, angefangen bei den Projektinitiatoren, Projektbekämpfern bis zu jenen, die von den Auswirkungen direkt betroffen sein werden, sind berücksichtigt. (vgl. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit 2006)

2.1.2 Die Akteur*innen

Die Akteur*innen umfassen sowohl Personen, Personengruppen oder Organisationen, die in irgendeiner Weise von dem Projekt betroffen sind, in dem Kontext eine (wichtige) Rolle spielen oder auf die das Projekt Auswirkungen haben wird. Akteur*innen sind dabei reale Personen oder Zusammenschlüsse von Personen. Voraussetzung ist, dass die Akteur*innen eine gewisse Handlungsmacht im Planungsprozess besitzen oder sich aneignen und in der Lage sind, Entscheidungen zu treffen oder Handlungen durchzuführen, die Auswirkungen auf andere Akteur*innen und den Kontext haben können. Die relevantesten Akteur*innen werden in diesem Kapitel genauer beschrieben und ihre Positionen dargelegt. Dabei sind diese in „die Befürworter*innen“, „die Ausrarierer*innen“ und „die Gegner*innen“ untergliedert.

Abb. 7 Akteur*innenmapping: Eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



Zivilgesellschaft

Wirtschaft

- AFLG** = Antifluglärmgemeinschaft
- AK** = Arbeiterkammer
- AÖV** = Arbeitsgemeinschaft österreichischer Verkehrsflughäfen
- ARGE** = Arbeitsgemeinschaft gegen Fluglärm
- BI** = Bürger*innen-Initiative
- BMK** = Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- FWAG** = Flughafen Wien AG
- IWI** = Industriewissenschaftliches Institut E. V.
- RLC** = LEADER-Region Römerland Carnuntum
- SUM** = Stadt-Umland Management
- VfGH** = Verfassungsgerichtshof
- VwGH** = Verwaltungsgerichtshof
- WKO** = Wirtschaftskammer Österreich
- WKW** = Wirtschaftskammer Wien

- Primärer, zentraler Akteur (übt direkten Einfluss auf das Vorhaben aus)
- Nicht direkt im Planungsverfahren beteiligt (übt trotzdem Einfluss auf)
- V** Vetorecht (Akteur mit Vetorecht im Dialogforum/Verfahren)
- Überregional
- Regional
- Lokal
- Akteur spricht sich (öffentlich) gegen die dritte Piste aus
- Akteur spricht sich (öffentlich) für die dritte Piste aus



Die Befürworter*innen

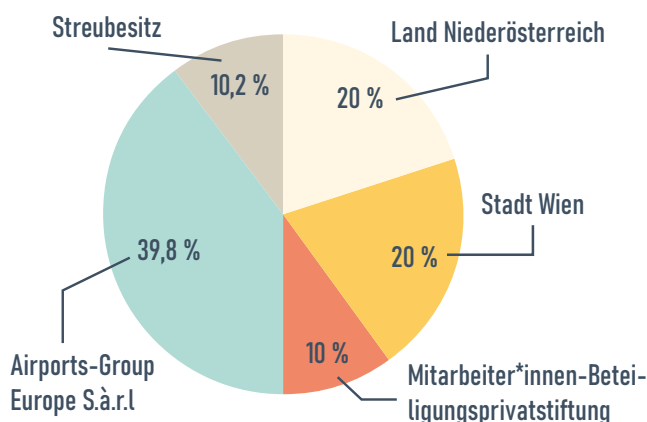
Die Flughafen-Wien-Gruppe und ihre Aktionär*innen

Die Flughafen-Wien-AG (FWAG) betreibt mit Wien-Schwechat, Malta und Košice (Slowakei) drei internationale Flughäfen und den Regionalflugplatz Vöslau – Kottlingbrunn. Seit 1992 ist das Unternehmen privatisiert und börsennotiert. (vgl. Flughafen Wien AG 2020 A, 21) Die FWAG selbst beschreibt sich selbst als „*Entwickler, Errichter und Komplettbetreiber*“ (Vienna Airport o.J.) sämtlicher angebotenen Dienstleistungen des Flughafens Wien-Schwechat.

Die Aktionär*innen, also die Anteilseigner*innen der FWAG, können in fünf Parteien untergliedert werden. Mit jeweils 20 % der Anteile, halten die Stadt Wien und das Land Niederösterreich zusammen 40 %. 10 % der Anteile fallen auf die Mitarbeiter*innen-Beteiligungsprivatstiftung, bei der sich die Mitarbeiter*innen mit Eigenkapital am Betrieb beteiligen können. (vgl. ebd.) Neben der Exklusivität und dem niederschweligen Zugang, fühlen sich Mitarbeiter*innen dadurch stärker einbezogen, da das Gefühl entsteht, einen Teil des Unternehmens zu besitzen. Damit verbunden ist möglicherweise auch eine positive Auswirkung auf die Arbeitsmoral und die Entstehung einer Win-win-Situation für Arbeitgeber*in und Arbeitnehmer*in. (vgl. Mels-Colloredo 2020)

Schon 2011 hält der damalige niederösterreichische Landeshauptmann Erwin Pröll dazu an, den Flughafen weiter zu privatisieren. Pröll wird zitiert mit den Worten, dass es an der Zeit sei „[...] Überlegungen anzustellen, dass sich die öffentliche Hand mehr zurückzieht und man Konstellationen findet, die die Zukunft des Flughafens als erfolgreiches Unternehmen international absichern.“ (Austrian Wings 2011)

Mit 39,8 % hält nun seit 2016 den zweitgrößten Anteil die Airports Group Europe S.à.r.l., eine Tochtergesellschaft der IFM Global Infrastructure Fund, mit Sitz in Luxemburg. Der in Australien ansässige Mutterkonzern, ein Investmentmanagementunternehmen, bezeichnet sich selbst als verantwortungsvolle Aktionär*innen-gruppe und investiert Milliarden in Infrastrukturprojekte auf der ganzen Welt, um die Altersvorsorge von vielen Millionen Menschen zu sichern. (vgl. Standard 2016; Pressemeldung OTS 2016)



Von breitem Publikum erworben, befinden sich die verbleibenden 10,2 % der Aktien in Streubesitz. Seit dem Deal mit der Airports Group Europe S.à.r.l., ist die Streubesitzkapitalisierung anteilmäßig so stark gesunken, so dass die FWAG aus der Listung im ATX gefallen ist. (vgl. ebd.)

Abb. 8 Eigentümer*innenstruktur Flughafen Wien-AG: Eigene Darstellung

Ausgewählte Argumente der FWAG für eine dritte Startbahn:

- **Mehr Arbeitsplätze:** Arbeitsplätze entstehen an Orten, an denen die Luftfahrt expandieren kann, wie beispielsweise am Flughafen Wien, wo die Schaffung von einer Million zusätzlichen Passagieren tausend neue Arbeitsplätze am Flughafen hervorbringt und somit als Jobmotor fungiert.
- **Standortfaktor stärken:** Attraktive Flugverbindungen zu wichtigen Märkten sind für Unternehmen ein entscheidender Faktor bei der Wahl ihres Standortes. Das Wachstum am Flughafen Wien trägt dazu bei, die heimische Wirtschaft zu stärken und unseren Wohlstand zu erhöhen, indem es Unternehmen ermöglicht, besser mit ihren Zielmärkten verbunden zu sein.
- **Tourismus profitiert:** Dank der Verbesserung von Flugverbindungen und attraktiven Reisezeiten kann die Stadt Wien als Tourismus- und Kongresszentrum profitieren.
- **CO₂-Emissionsreduktion:** Eine ausreichende Kapazität am Flughafen trägt dazu bei, die CO₂-Emissionen zu reduzieren.
- **Höhere Effizienz:** Durch Vermeidung von unnötigen Verspätungen und Warteschleifen in der Luft wird die Effizienz verbessert. (vgl. Flughafen Wien AG o.J. E)

„Aus Sicht des Flughafens geht es aber nicht um die gesamten Flugbewegungen, sondern um den Bedarf zu Spitzenzeiten. Als Airport mit viel Transferaufkommen wollen Passagiere zu Spitzenzeiten fliegen und „umsteigen“. Mit zwei Pisten liegt die Höchstkapazität in Wien bei 72 Flugbewegungen pro Stunde, das werde „in Spitzenzeiten teilweise schon erreicht“, so ein Flughafensprecher zur APA. Mit der dritten Piste soll die Maximalkapazität auf 100 Bewegungen pro Stunde steigen“ (vgl. VIENNA. AT 2015)

Resümierend kann daraus geschlossen und angenommen werden, dass als klares Ziel der FWAG als Unternehmen ein stetiges Wachstum, die Gewinne inklusive der Ausschüttung hoher Dividenden im Fokus stehen und dass die Stadt Wien und das Land Niederösterreich in Flughafenangelegenheiten syndiziert agieren. Durch eine gemeinsame knappe Aktienmehrheit gegenüber der Airports Group Europe S.à.r.l. behalten die Länder eine Stimmenmehrheit und damit die Entscheidungsmacht bei sich. Es ist davon auszugehen, dass die Airports Group Europe S.à.r.l als insgesamt größte Investor*innengruppierung, allein schon deshalb da kein räumliches Näheverhältnis besteht, andere Interessen verfolgt als die Stadt Wien oder das Land Niederösterreich. Die Ziele des Unternehmens sind vermutlich keiner verkehrlichen, standortfördernden oder sozialer Natur, sondern von einem rein finanziellen Ansporn getrieben.

Die Austarierer*innen

Das Dialogforum

Der Flughafen Wien hat erkannt, dass Mediation ein wirksames Instrument zur Konfliktlösung sein kann und hat das Dialogforum als Verein für Mediation im Fall der dritten Piste gegründet. Der Prozess wurde als „mediierbar“ und als geeignetes Instrument zur Konfliktbehandlung angesehen. (vgl. Brachinger 2012, 17f) Die aufkommenden Ängste, dass der Prozess zu einem zweiten Hainburg oder Zwentendorf führen könnte, wurden zum Teil durch die Umweltmediation verhindert. (vgl. ebd., 17) Die Besonderheiten der Umweltmediation, wie z.B. die oft unsicheren Folgewirkungen und das fehlende Gleichgewicht von Macht und Ressourcen, wurden berücksichtigt. (vgl. ebd., 21) Raphaela Brachinger schreibt darüber hinaus, dass das Ziel des Flughafens darin bestand, ein Projekt zu entwickeln, bei dem sich niemand übergangen fühlt und jede*r vertreten sein kann.

Der „*beste Mediator*“ wurde ausgewählt und Grundlagenuntersuchungen zur dritten Piste als Mediation durchgeführt, um sicherzustellen, dass alle, einschließlich Bürger*inneninitiativen, dabei sein können - wenn sie wollen. (vgl. Interview F1 2021)

Das Ziel des Dialogforums besteht darin, für einen partizipativen, transparenten, kooperativen und fairen Kommunikationsprozess zu sorgen, der das Finden konsensueller Lösungen bei Themen und Konflikten unterstützt, die im Zusammenhang mit der Flugverkehrsentwicklung und den Ausbauplänen des Flughafen Wien stehen und für das Umland relevant sind. Dadurch soll ein bestmöglicher Interessensausgleich zwischen Flugverkehrswirtschaft und den von den Auswirkungen des Flugbetriebs betroffenen Anrainer*innen und Gemeinden erreicht werden. (vgl. Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J. C)

Voraussetzung zur Partizipation und dem Stimmrecht im Dialogforum ist es, neben der Verpflichtung selbst keine verfahrensverzögernden Maßnahmen zu setzen oder Rechtsmittel einzubringen, Dritte weder finanziell noch logistisch oder politisch dabei zu unterstützen, das Genehmigungsverfahren zu verzögern oder Rechtsmittel gegen einen möglichen Genehmigungsbescheid einzulegen. (vgl. www.mediation.at 2005 A, 3ff)

Offensichtlich herrscht in Österreich ein unterschiedliches Verständnis zu konsensorientiertem Arbeiten. Die Konditionen, zu denen am Dialog teilgenommen und Mitsprache im Planungsprozess dritte Piste erlangt werden darf, verbieten implizit über die die Variante O, also das nicht bauen der dritten Piste, zu diskutieren.

Angrenzende Gemeinden

Die an den Flughafen direkt angrenzenden Gemeinden sind Schwechat, Zwölfaxing, Rauchenwarth, Schwadorf, Enzersdorf an der Fischa und Fischamend. 2005 haben sie alle den Mediationsvertrag unterschrieben. Dieser sieht vor, dass keine Baulandwidmung ab Beginn der 54db Lärm-Zone der Gemeinden zugelassen ist. Da inzwischen teilweise politische Wechsel in den Gemeinden stattgefunden haben, ist die dritte Piste und der unterschriebene Mediationsvertrag wieder vermehrt

ein Konfliktpunkt. Durch die jährlich wechselnde Obmänner- bzw. Obfrauenschaft des Dialogforums durch Bürgermeister*innen der teilnehmenden Gemeinden, steht das Korsett zur Kooperation auch heute noch. (vgl. Interview RE1 2021) Durch die mindestens zweimal jährlich stattfindenden Bezirkskonferenzen in Baden, Bruck/Leitha, Mödling, Gänserndorf und Wien-Umgebung, bei denen auch Bürger*inneninitiativen sowie der Flughafen und (vom Kielwasser des Flughafens profitierende) Unternehmen stimmberechtigt sind, findet ein Informationsfluss der aktuellen Entwicklungen sowie Diskussionen und Verhandlungen über das Flugverkehrsgeschehen statt. (vgl. Dialogforum Flughafen Wien 2014)

Die Gegner*innen

Die Pläne für den Bau einer dritten Startbahn waren Anlass zur Formierung zahlreicher Initiativen und Vereinen. Überwiegend zählen zu den Pistengegner*innen Umweltinitiativen (z.B. NGOs wie Greenpeace, WWF, Global 2000), Protestbewegungen (z.B. SCNCC, FFF, Extinction Rebellion, Jugendrat), Netzwerke (z.B. Stay Grounded) und Anrainer*innenzusammenschlüssen (z.B. Siedler EV, ARGE, Liesing gegen Fluglärm) die organisiert und vernetzt auftreten. (vgl. Interview UO1; UO2; RE1; F1 2021)

Im Folgenden werden drei Gruppierungen vorgestellt, die im Kampf gegen die dritte Piste aktiv sind und ihre primären Zielsetzungen sowie ihre Organisationsstrukturen erläutert werden. Dabei wird auch beleuchtet, aus welchen Gründen sich diese Gruppierungen gegen den Ausbau engagieren.

System Change not Climate Change

System Change not Climate Change (SCNCC) ist eine junge Protestbewegung, die Klimagerechtigkeit fordert. Der österreichische Ableger von SCNCC entstand erst 2015 in Wien als Reaktion auf den Unmut über große, etablierte NGOs wie Greenpeace, WWF oder Global 2000, die damals eine kapitalistische und wenig kritische Ausrichtung verfolgt haben. Eine der Aktivitäten ist die Tätigkeit gegen die dritte Piste, die auch das Motiv ist, sich generell für eine Reduktion bzw. gegen Flugverkehr einzusetzen. Die dritte Piste sei das größte und klimaschädlichste Projekt Österreichs unserer Zeit, beschreibt sie ein Aktivist. Es wurden zunächst zwei Klimacamps in der Nähe des Flughafens organisiert, die auch Ausgangspunkt zur Weiterbildung, Mobilisierung und Tätigwerden im Rahmen des zivilen Ungehorsams vor Ort am Flughafen waren. Darüber hinaus vernetzte sich SCNCC mit lokalen Gruppierungen, die vor allem das juristische Know-how aus den vergangenen Jahren Kampf gegen die Piste hatten. Ein wichtiger Aspekt soziale Gerechtigkeit zu erkämpfen ist, mit Betroffenen und Leuten im Geschehen zu arbeiten und nicht als Externe weise Ratschläge zu geben. Lokal betrachtet wird vor allem die Lärm- und Luftschadstoffbelastung, die Bodenversiegelung einer der qualitativ wertvollsten Böden Österreichs, die damit verbundene langfristige Zerstörung für eine erneute landwirtschaftliche Nutzung und die Kosten zur Verlegung der Bundesstraße B10 als Argumente angeführt. Neben der Bekämpfung lokaler negativer Umweltauswirkungen des Fliegens geht es SCNCC vor allem um das Erkämpfen von sozialer Ge-

rechtigkeit auf globaler Ebene. Denn nur ein kleiner Teil der Weltbevölkerung kann es sich überhaupt leisten zu fliegen. Somit käme die dritte Piste hauptsächlich einer kleinen, elitären Gruppe an Personen zugute. (vgl. Interview UO1 2021)

Stay Grounded

Das Netzwerk Stay Grounded – für eine rasche Reduktion des Flugverkehrs entstand aus dem lokalen Engagement von Aktivist*innen aus der Klimagerechtigkeitsbewegung (z.B. bei SCNCC) gegen die dritte Piste. Aus der einst kleinen Gruppierung hat sich bis heute eine globale Vernetzung mit über 180 Mitgliedsorganisationen auf der ganzen Welt entwickelt. Trotzdem kommen die meisten Unterstützer*innen aus Europa, da die Entwicklung und die Nachfrage eines stetig steigenden Flugverkehrs von hier aus gestartet ist und Europa als jener Kontinent mit der schätzungsweise progressivsten Klimapolitik im internationalen Vergleich hervorsteicht. Maßgeblich zur Gründung 2016 beigetragen haben die Umstände, dass das internationale Klimaabkommen der Flugindustrie CORSIA (Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation) von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), eine Sonderorganisation der Vereinten Nationen, verabschiedet wurde. Aus dem Abkommen ging hervor, dass der Flugverkehr, als einer der wenigen Sektoren, seine Klimaziele abseits der Pariser Rahmenkonvention setzt. Hier habe auch die Industrie ein viel stärkeres Mitspracherecht und zivilgesellschaftliches Engagement sowie Beobachtungen seien deutlich eingeschnitten im Vergleich zu den UN-Klimarahmenkonventionsverhandlungen. CORSIA setzt neben der Entwicklung von neuen Technologien auch auf die zukünftige Verwendung von Biotreibstoffen und Kompensationsprojekte. Besonders besorgniserregend sei, dass beide zuletzt genannten Punkte in Ländern des globalen Südens durchgesetzt werden. In diesen Ländern fliegen die Menschen sehr wenig und die Gefahr von Menschenrechtsverletzungen und Landraub seien besorgniserregend. Zum anderen sei der Flugverkehr eines der schlimmsten Beispiele für Klimaungerechtigkeit, da der Anteil jener Menschen, die überhaupt fliegen, weltweit gering sei, aber damit einen beachtlichen Teil zum menschengemachten Klimawandel beitragen. Technologischer Fortschritt könne in den nächsten Jahren nur dann erwartet werden, wenn die Gewinne, welche in der Luftfahrt erzielt werden, nicht in weiteres Wachstum, sondern auch direkt in die technologische Entwicklung gesteckt werde.

Die dritte Piste wäre das klimaschädlichste Großprojekt Österreichs, befeuert die Klimawandel, und versiegelt viele Hektar wertvollen Boden, insgesamt acht Mal so viel wie die Wiener Ringstraße. Außerdem stehe damit die regionale Nahrungsmittelversorgung, die Ernährungssicherheit und stadtnahe Landwirtschaft auf dem Spiel. Es braucht eine wirkliche Reduktion des Flugverkehrs, um seine schädlichen Auswirkungen zu reduzieren. (Interview UO2 2021)

Verein ARGE gegen Fluglärm

Die ARGE ist eine 2005 gegründete Arbeitsgemeinschaft in der sich 18 Bürger*inneninitiativen und Siedlervereine aus der Region zusammengeschlossen haben, überwiegend aus Gemeinden südlich der dritten Piste. Die ARGE beschäftigt sich

mit jeglichen Belastungen für die Bevölkerung, die durch den Flugverkehr verursacht werden. Dabei sind die Themen nicht festgelegt und können jederzeit erweitert werden, um nachhaltige Entwicklungen in und um den Flughafen Wien zu fördern. Nachhaltigkeit bedeutet, den aktuellen Bedürfnissen der Generation gerecht zu werden, ohne zukünftige Generationen in ihren eigenen Bedürfnissen einzuschränken. Die ARGE kann proaktiv handeln, um weitere Verbesserungen für die Bevölkerung zu erreichen, oder aber passiv sein und auf Forderungen nach Veränderungen reagieren. Die obersten Ziele der ARGE umfassen nach eigener Angabe, einer uneingeschränkten und unkontrollierten Ausbreitung der Lärmemissionen durch den Dialog mit den Lärmverursacher*innen entgegenzuwirken sowie durch laufende Kontrollen sicherzustellen, dass die im Mediationsvertrag vereinbarten Beschränkungen des Luftverkehrs eingehalten werden und bei Abweichungen entsprechende Maßnahmen eingeleitet werden. Die ARGE ist überdies stimmberechtigt beim Dialogforum eingebunden. (vgl. ARGE gegen Fluglärm o.J.)

2.1.3 Akteur*innenanalyse

Bei der Akteur*innenanalyse werden die Beziehungen der Akteur*innen untereinander, Möglichkeiten der (finanziellen, direkten oder indirekten) Einflussnahme auf das Projekt oder mit Vetorecht im Planungsprozess dargestellt.

Abb. 9 Akteur*innenanalyse: Eigene Darstellung

Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar. The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.



- **Enge Beziehung** (Informationsaustausch, Interessensübereinstimmung, Koordination und gegenseitiges Vertrauen)
- **Beziehung mit Dominanz eines Akteurs** (in die Richtung, in welche der Pfeil deutet)
- € **Geldfluss** (von einem Akteur, bei dem das Zeichen steht, zu einem anderen Akteur)
- == **Bündnis/Allianz** (vertraglich oder institutionell)
- ↔ **Spannungsfeld** (Interessensgegensätze, konfliktthaltige Beziehung)
- ✂ **Zerstörte und unterbrochene Beziehung** (kein Austausch)
- S **Syndiziert** (Akteure handeln gemeinsam nach Absprache untereinander)
- * **„Gekauft“** (Zustimmung auf Gegenleistung/-vereinbarung)

- AFLG** = Antifluglärmgemeinschaft
- AK** = Arbeiterkammer
- AÖV** = Arbeitsgemeinschaft österreichischer Verkehrsflughäfen
- BI** = Bürger*innen-Initiative
- BMK** = Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
- FWAG** = Flughafen Wien AG
- IWI** = Industriewissenschaftliches Institut E. V.
- RLC** = LEADER-Region Römertland Carnuntum
- SUM** = Stadt-Umland Management
- VfGH** = Verfassungsgerichtshof
- VwGH** = Verwaltungsgerichtshof
- WKO** = Wirtschaftskammer Österreich
- WKW** = Wirtschaftskammer Wien

- **Überregional**
- **Regional**
- **Lokal**

2.1.4 Fazit zum Akteur*innenmapping und der Akteur*innenanalyse

Zu den zentralen Akteur*innen im Planungsprozess gehören die FWAG als Projektverantwortliche und Projektwerber*innen und das Dialogforum. Dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, dem BVwG, dem VwGH und der VfGH kommt ebenfalls eine wichtige Akteur*innenrolle zu, da sie mit den formalen bzw. rechtlichen Entscheidungen betraut sind.

Das Akteur*innenmapping zeigt, dass fast ausschließlich Akteur*innen aus dem Bereich der Zivilgesellschaft stammen, die öffentlich ihre Ablehnung gegen den Bau einer dritten Piste zum Ausdruck bringen. Innerhalb dieser Gruppe gibt es vier Akteur*innengruppen, die eine zentrale Rolle spielen und durch ihre Unterzeichnung des Dialogvertrags ein Vetorecht im Prozess haben - jedoch die Möglichkeit die Null-Variante in Erwägung zu ziehen dadurch ausgeschlossen haben. Im Gegensatz dazu stehen Akteur*innen aus der Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Intermediären in der Überzahl, die sich in der Vergangenheit hauptsächlich öffentlich für den Bau der dritten Piste ausgesprochen haben. Insgesamt sind es zehn Befürworter*innengruppierungen, die eine bedeutende Rolle im Planungsprozess einnehmen und direkten Einfluss ausüben können. Fünf dieser Gruppen haben sogar ein Vetorecht. Aus diesen Fakten wird deutlich, dass die Gruppen, die den Bau befürworten, sowohl in ihrer Zentralität im Prozess als auch in ihrer Meinung den Gruppen, die kritisch gegenüber der Piste eingestellt sind, überlegen sind. Darüber hinaus bleibt zu diskutieren, inwiefern Akteur*innengruppen nach der Unterzeichnung des Dialogvertrags noch zu den Akteur*innen zählen dürfen, die sich (zumindest in der öffentlichen Wahrnehmung so sichtbar und dargestellt) vermeintlich gegen die dritte Piste aussprechen. Letztendlich setzen sich diese aber nur für die Anwohner*innen möglichst umwelt- und emissionsschonende Ausführung ein. Damit ist keine Partei im Dialogforum vertreten, die sich explizit gegen den Ausbau der Piste einsetzt oder aussprechen darf.

Es besteht ein starkes Beziehungsgeflecht zwischen der Verwaltung und der Wirtschaft, während die Zivilgesellschaft hauptsächlich auf Selbstorganisation setzt. Die Verbindungen innerhalb der Wirtschaft sind vielfältig und gehen in alle Richtungen, jedoch konnten mit den verfügbaren Mitteln keine Anhaltspunkte für Beziehungen zur Politik gefunden werden.

Im Dialogforum, in dem Bürger*inneninitiativen vertreten sind, haben sich aufgrund der rechtlichen Verpflichtungen, die mit der Mitgliedschaft verbunden sind, Spannung oder gar Konflikte mit anderen zivilgesellschaftlichen Akteur*innengruppen ergeben. Es bilden sich zwei Lager: Die kooperierenden Vertreter*innen der Arbeitsgemeinschaft gegen Fluglärm (ARGE) und die Pistengegner*innen der Antifluglärmgemeinschaft (AFLG). Die stärksten Verbindungen innerhalb der Zivilgesellschaft bestehen zwischen unabhängigen Umweltorganisationen, Klimaaktivist*innen und unabhängigen Wissenschaftler*innen.

Zwischen der FWAG und der Flughafenregion sowie anderen Umlandgemeinden existieren Beziehungen, die durch finanzielle Zuwendungen seitens des Flughafens, beispielsweise im Rahmen des Umweltfonds, genährt werden.

Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung besitzt raumplanungsrechtlich eine wichtige Stellung und agiert dabei unabhängig von wirtschaftlichen und zivilgesellschaftlichen Akteur*innen, bzw. konnten keine engen Beziehungen festgestellt werden. Das Land Niederösterreich steht in einer Doppelrolle als zuständige UVP-Behörde und als Miteigentümer*in des Unternehmens. Wie und ob eine Unabhängigkeit zwischen den beiden Rollen hergestellt wird, konnte nicht ermittelt werden.

2.2 Das Argumentarium – Positionen und Argumente für und gegen die dritte Piste

Das Argumentarium setzt sich mit jenem Spannungsfeld auseinander, in welchem Verhältnis Wachstum und eine nachhaltige, klimagerechte (Wirtschafts- und Regional-)Entwicklung im Fall der dritten Piste zueinanderstehen könnten. Es umfasst Fakten und Argumente rund um die wichtigsten Themen, geclustert nach sechs Themenfeldern, die beim Bau einer dritten Piste direkt oder indirekt betroffen sind. Ziel des Argumentariums ist es, das breite und komplexe sektor- und ebenenübergreifende Spektrum der in die Raumplanung mit einfließenden und zu berücksichtigenden Themen und Einflussfaktoren auf den Bau der dritten Piste darzustellen und zur eigenen Meinungsbildung der Lesenden beizutragen. Das Argumentarium ist eine Weiterentwicklung aus den Ergebnissen der Lehrveranstaltung „Dritte Piste – Wachstum vs. Umweltschutz“.

2.2.1 Humangeographische Einflussfaktoren

Kosten dritte Piste

Geschätzte Kosten zur Realisierung der dritten Piste belaufen sich auf ca. € 3 Mrd. (vgl. Widholm 2019; Interview F1 2021). Laut Geschäftsbericht 2020 beliefen sich die Kosten des intern entstehenden Betriebsaufwands des Flughafen Wien corona-bedingt auf € 95,6 Mio., also rund € 8 Mio. pro Monat. Zum Vergleich, im Vorjahr (2019) lagen diese bei € 164,4 Mio. (vgl. Flughafen Wien AG 2020 A, 33f)

Fixkostenzuschuss zur Aufrechterhaltung des Flughafenbetriebs

Um für einen Fixkostenzuschuss aus dem Corona-Hilfe Fonds der österreichischen Bundesregierung ansuchen zu können, musste die Flughafen Wien AG ihr Aktienrückkaufprogramm vorzeitig beenden. Der Rückkauf eigener Aktien und die Inanspruchnahme des Hilfefonds, sind nicht miteinander vereinbar. (vgl. Flughafen Wien AG 2020 B) Die EU-Kommission hatte im September 2020 festgesetzt, dass ein staatlicher Fixkostenzuschuss von € 800.000 pro Unternehmen nicht übersteigen werden dürfe. [vgl. Flughafen Wien AG 2020 C)

AUA in der Krise

Die österreichische Fluglinie und Lufthansa-Tochter Austrian Airlines (AUA) hatte Mitte 2020 Staatshilfen in Höhe von 600 Mio. Euro erhalten. Die Hälfte in Form eines Kredits der Republik, jeweils 150 Mio. Euro entfielen an die Lufthansa als Eigenkapitalzuschuss und als staatliche Schadensabdeckung. (vgl. Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH & Co KG 2021)

Steuern

Flughäfen in Österreich sind durch das Bundesgesetz vom 13. Juli 1955 durch § 2 Absatz 9b Grundsteuergesetz von der Entrichtung einer Grundsteuer befreit. Demnach ist für „den dem Betrieb eines Flughafens des allgemeinen Verkehrs dienenden sowie den für den Flugsicherungsdienst [sic] benutzten Grundbesitz,“ (Artikel 46, § 2 GrSTG 1955) keine Grundsteuer zu entrichten. Neben der Grundsteuerbefreiung entfällt in Österreich auch die Mineralölsteuer, die Mehrwertsteuer und CO₂-Abgaben auf Kerosin. Seit 2003 ist es jedoch nach der EG-Energiesteuerrichtlinie (2003/96/EG) den Regierungen freigestellt, das Kerosin kommerzielle Inlandsflüge zu besteuern. Durchschnittlich machen die Kerosinkosten 24 % der Gesamtkosten einer Airline aus. (vgl. Berg 2019) Die ganzen Steuerbefreiungsprivilegien subventionieren so indirekt das Fliegen. *„Da Kerosin im Gegensatz zu Benzin, Diesel und Heizöl von der Mineralölsteuer befreit sei, sei der Flugverkehr 2018 indirekt mit rund 490 Mio. Euro, also knapp einer halben Milliarde, steuerlich gefördert worden.“* (Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH 2019)

Umweltfonds

Die Umweltfonds wurden vom Flughafen Wien 2005 zur „Förderung einer nachhaltigen Entwicklung der Region rund um den Flughafen Wiens, als eines der Ergebnisse des Mediationsverfahrens, eingerichtet. Der Fonds unterstützt Forschungs-, Lärmschutz- und Ausgleichsprojekte in der Region (W/NÖ/Bgl.) mit dem Ziel die Belastungen, die durch den Flugbetrieb entstehen, zu senken. Sämtliche Projekte und Maßnahmen müssen gemeinnützig sein und mildtätigen Zwecken dienen. Der Flughafen Wien hat für den Fonds einen Betrag von € 100.000 bereitgestellt. Damit eine faire regionale Verteilung gewährleistet ist, wird nach einem zuvor einvernehmlich festgelegten Aufteilungsschlüssel ausgeschüttet, der sich nach der Anzahl der betroffenen Personen und der jeweiligen Lärmbelastung richtet. Begünstigte sind die neun Gemeinden Enzersdorf/Fischa, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Himberg, Kleinneusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zölfaxing. (vgl. Niederösterreichische Landesregierung 2019) Der vom Flughafen verwaltete Fonds füllt sich durch die Einhebung von 20c pro Passagier bei einem Tagesflug und 60c pro Passagier in der Nacht. Festgelegt war, dass eine erste Auszahlungstranche mit Einreichung der UVP-Unterlagen, eine zweite nach der Genehmigung des UVP-Verfahrens durch das Höchstgericht ausgeschüttet wird. Momentan seien die Ausschüttung aber ausgesetzt, da noch nicht gebaut wird. (vgl. Interview F1 2021) Wie hoch die ausgezahlten Tranchen wirklich sind und wie viele Mittel bei den Gemeinden ankommen, bleibt intransparent. (vgl. Interview Hacker 2021).

Raumplanung und Regionalplanung des Landes Niederösterreich

Raumplanung ist „Jene Tätigkeit [...], die die Grundlagen dafür schafft, daß seitens der öffentlichen Hand auf die Entwicklung der räumlichen Verhältnisse aufgrund von politischen Vorgaben [...] Einfluß genommen werden kann“ (Schindecker 1999, 30)

Raumplanerisch ist das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung die zuständige Behörde. Das zuletzt genehmigte Landesentwicklungskonzept von Niederösterreich wurde vor über 15 Jahren erstellt. Das aktuelle Landesentwicklungskonzept steht in der politischen Warteschleife. (vgl. persönlicher schriftlicher Kontakt mit Dominik Dittrich am 06.04.2023)

Gemeinden, Regionen und das Land Niederösterreich arbeiten in einer Regionalen Leitplanung zusammen, um wichtige Aspekte der Raumordnung für ihre jeweilige Region abzustimmen und festzulegen. Dabei konzentrieren sie sich auf die Sicherung von Grünflächen, die Entwicklung von Siedlungen und Standorten. Die raumplanerischen Entscheidungen der Regionalen Leitplanung werden schließlich in vom Land vorgeschriebene Regionale Raumordnungsprogramme überführt und damit auch in der lokalen Raumordnung wirksam. Eine Einsichtnahme in die aktuelle Position des Landes, bezüglich der Erweiterung des Flughafens und über zukünftige Planungsvorhaben, die sich auf jene auswirken, ist noch nicht publik.

Konkurrenz

Der Flughafen Bratislava ist von Wien aus der räumlich am nächsten liegende Flughafen. Ebenso in erreichbar Zeit liegt der Flughafen München und Budapest. Es gibt derzeit keine schnellen Zugverbindungen mit dem Railjet nach Bratislava und auch die Bahnverbindungen über den Marchegger Ast ins Stadtzentrum von Bratislava und im Süden nach Petroschalka sind nicht besonders schnell. Eine durchgängige Zugverbindung wäre wünschenswert, insbesondere für Transitpassagiere, um eine reibungslose Fortsetzung ihrer Reise zu ermöglichen. Wenn die Privatisierung erfolgreich gewesen wäre, hätte es wahrscheinlich Synergien gegeben und die FWAG hätte versucht, die Situation zu verbessern, auch aus eigenem wirtschaftlichen Interesse. Es wurde bei der Infrastrukturplanung jedoch versäumt, auf die Bedürfnisse der Fahrgäste einzugehen. (vgl. Interview Hacker 2021) Der Flughafen setzt sich stark dafür ein, dass die Ostbahn ausgebaut wird, da der Bahnhof am Flughafen eigentlich als Fernbahnhof geplant war. Es sieht nun so aus, als ob die Götzendorferspanne gebaut wird, um Wien und Budapest mit Schnellzügen zu verbinden und die Fahrzeit zu verkürzen. Ein Halt am Flughafen ist dabei vorgesehen. Es wird vermutet, dass die FWAG mit dieser Strategie versucht, Budapest aus dem Markt zu drängen, ähnlich wie es in München mit den Salzburgerern und Tirolern der Fall ist. Hierbei sind sicherlich auch wirtschaftliche Aspekte von Bedeutung. (vgl. ebd.)

2.2.2 Humanökologische Einflussfaktoren

Aspekte, die sich auf die Wechselbeziehungen zwischen Mensch und Umwelt beziehen, werden im Abschnitt der humanökologischen Einflussfaktoren betrachtet. Dazu gehören vor allem auch die für die Gesundheit des Menschen schädliche Faktoren, die eine dritte Piste mit sich bringt, beziehungsweise verstärkt. Betrachtet und verknüpft werden die Aspekte der Flugbewegungen, Luft, Luftschadstoffe, Lärm und Gesundheit.

Flugbewegungen

Als Flugbewegungen wird die Anzahl der ankommenden und abfliegenden Flugzeuge innerhalb eines Zeitraumes verstanden. Je höher dessen Anzahl, desto höher ist auch die Flughafenkapazität hinsichtlich der Abfertigung von Flugzeugen.

Die Passagierzahlen sind jedoch nicht unbedingt abhängig von den Flugbewegungen, da diese vor allem an der Größe der Flugzeuge und damit auf die Anzahl der Sitze, sowie auf die Sitzauslastung zurückzuführen ist. Der Trend der letzten Jahrzehnte zeigt jedoch einen verstärkten Einsatz an mittleren und größeren Flugzeugtypen, sodass das Passagieraufkommen deshalb proportional stärker wächst als die Entwicklung der Flugbewegungen. (vgl. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. 2016) Bis zu 68 Flugbewegungen in der Stunde werden mit dem bestehenden Zwei-Pistensystem (Piste 16/34 und Piste 11/29) am Flughafen Wien koordiniert (vgl. Flughafen Wien AG 2022 F). Die Höchstkapazität beträgt 72 Flugbewegungen pro Stunde. (vgl. Austria Press Agentur 2015)

Dadurch, dass die beiden Pisten nicht parallel, sondern in einem Winkel zueinanderstehen, ist keine volle Auslastung beider Pisten gleichzeitig möglich.

Das Thema der gesundheitlichen und klimatischen Auswirkungen nimmt bei der Debatte um den Flugverkehr einen immer wichtigeren Stellenwert ein. Steigt die Anzahl der Flugbewegungen, steigt auch der Ausstoß an Luftschadstoffen, Treibhausgasen und Lärm. Besonders die Start- und Landeverfahren sind kraftstoffverbrauchsintensiv, bei dem besonders viel Kerosin verbrannt wird. Daneben sind Schadstoff-Emissionsquellen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr der laufende Flugbetrieb am Boden, entstehen bei der Flugzeugabfertigung, bei der Energieversorgung und Klimatisierung und gehen vom landseitigen, flughafeninduzierten Verkehr aus. (vgl. Avistra GmbH 2008) Der Flughafen Wien hat die Ambition bis 2023 klimaneutral zu werden. Dabei geht es ausschließlich um die Emissionen, die in den Unternehmensgebäuden und -anlagen anfallen. Ein Teil soll kompensiert werden (in welcher Form ist nicht geklärt), ein Teil wird durch eigens erzeugten Strom getragen und durch Prozesswärme der nahegelegenen Raffinerie Schwechat wird geheizt. (vgl. Csoklich 2022)

Luftschadstoffe und ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Klima

Beim Verbrennungsprozess des Kerosins werden eine Reihe von Luftschadstoffen aufgestoßen (z.B. Feinstaub, Ultrafeinstaub, Kohlenmonoxid und -dioxid, Stickoxide, Schwefeldioxid, Wasserdampf, Kohlenwasserstoff, Ruß). Teilweise sind diese Gase und Partikel nicht per se giftig für den Menschen aber klimawirksam (wie

Kohlendioxid und Wasserdampf), teilweise besteht eine hohe Gesundheitsgefahr und Beeinträchtigung der Umwelt. (vgl. Bundesamt für Zivilluftfahrt o.J.) Die gesundheitlichen Folgen und Klimawirkungen, die durch die Abgase entstehen, sind hinreichend untersucht, allgemein bekannt und hier nur kurz benannt.

Flugzeuge gehören zu den Hauptproduktionsquellen von Ultrafeinstaub. Das Einatmen von Ultrafeinstaubpartikeln kann beispielsweise zu Herz-Kreislauf-Erkrankungen führen (vgl. Petermann 2019). Ultrafeinstaub unterliegt im Gegensatz zu Feinstaub keinen gesetzlichen Grenzwerten (vgl. Vortrag Frenzel 2019).

Kohlenmonoxide sind giftig und reduzieren die Sauerstoffkapazität des Blutes.

Kohlendioxid ist das bekannteste Treibhausgas das stark zur globalen Erwärmung beiträgt, bei der Photosynthese wird es von Pflanzen wieder gebunden. Stickoxide erzeugen Smogs, die zu Atemwegserkrankungen führen können und fördern den Ozonaufbau. Schwefeldioxidausstoß führt in der Luft zu „saurem Regen“ das das Ökosystem aus dem Gleichgewicht bringen kann. Ruß in Verbindung mit Wasserdampf erzeugt Kondensstreifen (sie zählen zu den Cirruswolken) und diese fördern den Treibhauseffekt, was die Klimawirkung des Luftverkehrs verstärkt. (vgl. Avisstra o.J.)

Fluglärm und seine Auswirkungen auf die Gesundheit

Ein weiterer Effekt ist die Lärmbelastung der Bewohner*innen innerhalb der Einflugschneisen. Die Verteilung der Starts und Landungen über den Verlauf des Tages spielen bei der Lärmentwicklung eine wichtige Rolle.

Die Lärmwirkung, die durch den Schall der Flugzeuge auf den Menschen einwirkt, betrifft die Persönlichkeit (z.B. Lärmempfindlichkeit), Sozialisation (z.B. Erfahrung mit Lärm, Bewertung der Lärmquelle) und die Situation (z.B. tagsüber oder nachts, Tätigkeit, Schalldämmung). Eine als unangenehm und störend empfundene Wirkung hängt insbesondere von der Lautstärke und der Häufigkeit ab. (vgl. Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. 2016, 18) Des Weiteren wird zwischen auralem und extra-auralem Einfluss von Schall unterschieden. Die auralen Einwirkungen wirken sich direkt auf das Hörorgan, das Innenohr, aus. Mit extra-auraler Wirkung ist „Lärm-Stress“ gemeint, welcher vielschichtige vegetative physische und psychische Reaktionen hervorrufen kann. (vgl. Ising, Sust, Rebentisch 1996) In Zusammenhang mit dem Bau einer dritten Piste wurden im Mediationsverfahren insbesondere die zusätzlichen Lärmemissionen der Luftfahrtzeuge, die beim Rollverkehr und dem Start bzw. bei der Landung entstehen, behandelt. Besonders für die Anrainer*innen ist es von Interesse, die Lärmschutzproblematik vorrangig zu sehen. Drei der wichtigsten Stellschrauben der Mediation ist neben dem Nachtflugverbot, die Umsetzung eines Lärmschutzprogramms und die finanzielle Entschädigung der Gemeinden durch die Umweltfonds. (vgl. Interview Hacker 2021)

Es ist zu erwähnen, dass Fluglärm nicht allgegenwärtig ist und nur geballt in Gebieten auftritt, die in den Flugschneisen liegen und sich sowohl die zu erwartende Lautstärke als auch Ausbreitung berechnen und prognostizieren lassen. Durch die dritte Piste wird mit einer bis zu doppelt so hohen Lärmbelastung als bisher ge-

rechnet. Betroffene Bereiche sind nach der Lärmdifferenzkarte vor allem Himberg, Velm, Pellendorf, Zwölfaxing, Maria Lanzendorf, Lanzendorf und Rannersdorf (vgl. Flughafen Wien AG 2011, 7).

Die gesundheitlichen Auswirkungen, die durch den Lärm entstehen können, gliedern sich in eine Vielzahl von akuten und chronische Beschwerden. Sie lassen sich in psycho-soziale Wirkungen (z.B. Verringerung der Lebensqualität, Belästigungsgefühl, Beeinträchtigung der Konzentration), physiologische Reaktionen (z.B. Schlafstörung, Ausschüttung von Stresshormonen, Herz-Kreislauf-Erkrankungen) und Leistungsminderungen (z.B. Verminderte Aufmerksamkeit und Konzentration, Beeinträchtigung der Kommunikation, Erhöhte Fehlerquote und Risikobereitschaft) gliedern. (vgl. Ising, Sust, Rebentisch 1996)

Just Transition: Sozialökologische Transformation der (Flug-)Industrie

Um eine gerechte Transformation zu erreichen, müssen fossile Industrien heruntergefahren werden, um die Emissionen zu reduzieren und gleichzeitig sowohl die Arbeitnehmer*innen als auch den Planeten zu schützen. Darüber hinaus ist es notwendig, eine globale Gerechtigkeitsperspektive einzunehmen und Verantwortung für die Klimaemissionen zu übernehmen. (vgl. Stay Grounded und Kollektiv Periskop 2022) Die Flugindustrie ist bis heute abhängig von fossilen Brennstoffen. Diese kurz- bis mittelfristig zu ersetzen steht nicht in Aussicht. (vgl. Europäische Kommission 2013)

Ungerechtigkeit, Klimagerechtigkeit

Klimagerechtigkeit ist eine normative Dimension des Klimawandels. Darunter wird eine Reihe sehr unterschiedlicher Positionen zusammengefasst. Sie alle haben eines gemeinsam: Sie argumentieren für eine gerechte Verteilung der durch den Klimawandel entstehenden Bürden und Pflichten. Mit Geld allein lassen sich Umweltsünden und Klimawandel nicht mehr rückgängig machen. (vgl. Kallhoff 2018) Im Sinne des Flughafens Wien bedeutet dies, dass der Betrieb eines CO₂-neutralen Flughafens die Umweltbelastung, die durch den Flugverkehr entstehen, nicht kompensieren. Ziel des Konzepts der Klimagerechtigkeit ist es, den menschengemachten Klimawandel als politisches und ethisches Thema zu betrachten und Lasten und Chancen des Klimawandels global gerecht zu verteilen, Die Hauptverursacher*innen des Klimawandels müssen ihre Treibhausgasemissionen drastisch reduzieren und die Entwicklungsländer bei der Bewältigung der Klimafolgen und beim Übergang zu einer klimaneutralen Wirtschafts- und Lebensweise unterstützen, da sie dafür in historischer Verantwortung stehen. (vgl. ebd.; Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung 2023) Ein Flughafenausbau ist nicht klimagerecht, weil der Flugverkehr dadurch weiterwächst und infolge mehr klimaschädliche Emissionen durch die Flüge ausgestoßen werden, die den Klimawandel global weiter antreiben. In unmittelbarer Flughafenumgebung führt der Ausbau zu einer Zunahme der Lärm- und Umweltbelastung durch Bodenversiegelung, Feinstaub etc. (vgl. Stay Grounded und Kollektiv Periskop 2022)

Global betrachtet sind es benachteiligte Bevölkerungsgruppen in Ländern des globalen Südens, die besonders stark von den Klimafolgen betroffen sind, nicht von den wirtschaftlichen Vorteilen der Flugbranche profitieren und sich selbst das Fliegen nicht leisten können. (vgl. Stay Grounded, Kollektiv Periskop 2022) Länder des globalen Nordens sind für 92 % dieser überschüssigen Emissionen verantwortlich, Länder des globalen Südens für 8 %. (vgl. Hickel 2020) Beim Flugverkehr wird angenommen, dass 1 Prozent der Weltbevölkerung für 50 Prozent der CO₂-Emissionen durch Flugverkehr verantwortlich ist. (vgl. Gössling, Humpe 2020)

2.2.3 Umwelt- und Naturhaushalt

Im Abschnitt Umwelt- und Naturhaushalt beschäftigt sich mit (Schutz-)Gütern, die fast alle Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind und im Umweltverträglichkeitsgutachten 2011 schriftlich beschrieben werden. Kurz eingegangen wird auf den Ist-Zustand und die zu erwartenden Auswirkungen auf die Güter Bodenqualität, Landwirtschaft, Topografie, Flora und Fauna, das Landschaftsbild, auf die Themen Natur und Naturnähe sowie Umwelt im allgemeinen Sinne.

Durch den Bau der dritten Piste soll eine Fläche von insgesamt 225 ha versiegelt werden, der übrige Boden wird aufgrund der bestehenden Topografie einer Geländeanpassung unterzogen, um Pistenneigungen gemäß Vorschrift herzustellen. Ca. 49,5 Mio. m³ Erde bewegt werden müssen. Die Erde wird laut Flughafen nur am Standort selbst „verschoben“ und braucht nicht abtransportiert werden (50 % für Aufschüttungen und Lärmschutzdämme, 50 % gelagert in einer Bodenaushubdeponie am Standort selbst). (vgl. Flughafen Wien AG D) Dies betrifft hochwertigen Boden mit Schwarzerde (sogenannten Tschernosem). Eine mögliche Beeinflussung der Bodenqualität durch die Maßnahmen der Geländeveränderungen und Versiegelung werden laut UVP geringe und mäßige Auswirkungen haben. (vgl. Niederösterreichische Landesregierung 2011, 78) Umweltaktivist*innen sehen das jedoch anders. Sie argumentieren, dass durch diese Erdarbeiten das Humusprofil abgetragen wird und es fraglich ist, ob dessen Qualität wieder eins zu eins hergestellt werden kann. Versiegelter Boden ist für 100-1000 Jahre nicht mehr landschaftlich nutzbar, dieser muss über lange Zeit revitalisiert werden (vgl. Interview UO1 2021). Im Nahbereich der künftigen Piste wird mit einer Schadstoffbelastung gerechnet (vgl. Niederösterreichische Landesregierung 2011, 21) Die etwaige Nachnutzungsfrage, sollte die dritte Piste eines Tages nicht mehr gebraucht werden, ist laut UVP schon geklärt. Diese soll wieder in Grünland-Landwirtschaft rückgewidmet werden (vgl. ebd., 81). Der Fall einer zu hohen Schadstoffbelastung der Fläche, wird nicht beschrieben.

Der Großteil der insgesamt 661 ha großen Fläche, wird derzeit noch landwirtschaftlich genutzt. (vgl. ebd., 247) Der Flugbetrieb hat laut Untersuchung nur eine messbar negative Schadstoffbelastung auf das unmittelbare Pistenumfeld, nicht aber auf die Landwirtschaftsflächen in näherer Umgebung. Von einer messbar negativen Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Kulturen wird nicht ausgegangen. (vgl. ebd., 246) Jedoch ist mit einer dauerhaften Erschwernis in der Bewirtschaftung ei-

niger landwirtschaftlicher Flächen aufgrund der Verlängerung der Fahrstrecken zu den Grundstücken zu rechnen. Die Fahrstrecke wird sich für manche Landwirt*innen um bis zu 7 km verlängern. (vgl. ebd., 244)

Ein Landschaftsbild gutachterlich zu bewerten, ist gar nicht so einfach, da viele Faktoren nur subjektiv und individuell empfunden werden. Die Vielfalt, Schönheit oder Eigenart lassen sich aber beschreiben. In der UVP wurde die Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Geländeänderungen, Flächeninanspruchnahme, Zerschneidung der Landschaft und auf visuelle Störung untersucht. Insgesamt wird mit nur mäßigen Auswirkungen gerechnet. Die visuellen Störungen im Vergleich zum Status Quo werden jedoch deutlich zunehmen. Die mäßige Zerschneidung der Landschaft und Lichtemissionen beeinträchtigen weniger den Menschen als die Fauna. (vgl. ebd., 153)

Der Bereich des Planvorhabens liegt zwar nicht in einem Schutzgebiet, dennoch ist mit einer Schädigung des Tierbestands der dort lebenden Tierarten (teils auch gefährdeten, wie der Großtrappe oder der Ziesel) durch die schlichte Verdrängung, Schall und Lichtverschmutzung fest zu rechnen. Angestammte Habitats, Geländeänderungen und damit verbundene Horizonterhöhungen und Barrierewirkungen, die Zerschneidung der Landschaft sowie Lichtemissionen durch Flughafen und Flugverkehr werden teilweise Auswirkungen auf die Fauna, besonders auf die Avifauna (Vögel etc.) haben. (vgl. ebd. 2011)

Die Umweltpolitik des Flughafens Wiens als Unternehmen ist sehr bewusst geführt und positiv hervorzuheben. Der Verdacht auf Greenwashing, induziert durch die überdurchschnittlich engagierte Maßnahmen zur Umweltpolitik (z.B. Klimaneutralität bis 2023) des Flughafens, kann unterstellt werden. Insgesamt wird die Beeinträchtigung der Umwelt und des Naturhaushalts durch das Umweltverträglichkeitsgutachten, die durch die dritte Piste geschieht, überwiegend als gering oder mäßig beschrieben. (vgl. ebd.)

Kommentar zur UVP

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist ein Planungs- und Genehmigungsinstrument, um die mittelbare und unmittelbare Auswirkungen eines größeren (Bau-) Vorhabens, in diesem Fall die dritte Piste, auf Raum und Umwelt zu prüfen. Auch Standortalternativen und Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung der Auswirkungen werden in diesem Rahmen geprüft.

Die Länder erstellen ihre eigenen UVP- und Materiengesetze, auf Basis derer die UVP durchgeführt wird. Der Projektwerber (Flughafen Wien) hat bei der UVP-Behörde (Land Niederösterreich, Abteilung für Umwelt- und Energiewirtschaft) einen Genehmigungsantrag, Projektunterlagen und eine Umweltverträglichkeitserklärung eingereicht. Alle wesentlichen Elemente können in der Standortgemeinde von den Bürger*innen eingesehen und schriftlich Stellungnahme abgegeben werden. In Folge wird das Umweltverträglichkeitsgutachten durch Sachverständige erstellt, welche von der Niederösterreichischen Landesregierung beauftragt werden. Das Gutachten ist zur Stellungnahme erneut zur öffentlichen Einsicht

auszulegen. Bei Partei- und Beteiligtenstellung (z.B. Nachbar*innen, Bürger*inneninitiativen) können zunächst beim BVwG Beschwerde erheben und gegen eine Erkenntnis in Revision beim VwGH gehen.

Befangenheitsforwurf

Da das Land Niederösterreich 20 %iger Anteilseigner der Flughafen Wien AG ist, musste sich das Land aufgrund der gegebenen Gesetzeslage sein Projekt zwangsläufig selbst beantragen und hat sich dieses in Folge auch genehmigen lassen.

Bei Bundesprojekten wird grundsätzlich eine Befangenheit abgeklärt, dies geschieht durch Sachverständige, die eingeschaltet werden und nachweisen müssen, dass sie nicht befangen ist oder an diesem Projekt schon gearbeitet hat. Bei Landesprojekten kann sich fallweise eine Bindung an die Landespolitik nicht immer positiv auswirken. Sowohl die zeitliche Inanspruchnahme der Sachverständigen als auch die fachliche Orientierung, kann unter Umständen nicht ganz optimal sein. Amtssachverständige kommen oft ursprünglich aus der Landesregierung und sind angehalten objektiv zu urteilen. (vgl. Interview A1 2021) Die Frage, ob der Investor (Flughafen) ein großes Näheverhältnis zur Landesregierung aufweist, kann gar nicht beantwortet werden, da diese die ein und dieselbe Person sind.

Ist die Alternativen- und Variantendarstellung ausreichend gewesen?

Es kann auch diskutiert werden, ob der Fokus in der Alternativen- und Variantendarstellung richtig gesetzt wurde. Fakt ist, dass dieser landespolitisch und national eingegrenzt wurde und die Option der Nutzung des nahe gelegenen Flughafens Bratislava nicht miteinbezogen wurde. Hierfür hätte eine Untersuchung der Bahnlinie zwischen Wien und Bratislava stattfinden müssen und die Machbarkeit ICEs von Wien bis nach Bratislava weiterzuführen abgeklärt werden. Möglicherweise würde dies heutzutage ganz anders betrachten werden und ist diesbezüglich nicht optimal ausgeschöpft. (vgl. ebd. 2021)

Unzureichend behandelte Emissionsquoten der Flugzeuge

Darüber hinaus wurden zu Beginn der Planungen in der Berechnung der Emissionen und Immissionen der Flugzeuge nicht in jener Tiefe behandelt wurden, wie das von den Sachverständigen aus heutiger Sicht hätte behandelt werden müssen. Diese mussten bei der Einreichung der Umweltverträglichkeitserklärung nachgeführt werden. (vgl. ebd. 2021)

Werden Landwirt*innen enteignet, wenn sie ihre Flächen nicht abtreten möchten?

Politisch ist eine Enteignung immer ein Problem, auch der Widerstand und Solidarisierung aus der Bevölkerung ist in problematischen Fällen enorm. Eine Enteignung ist nur dann möglich, wenn öffentliches Interesse und eine Notwendigkeit besteht über diese Flächen zu verfügen. Dies muss begründet werden. Wenn sich herausstellt, dass bei der Alternativen- und Variantendarstellung unzureichend gearbeitet wurde, ist eine Enteignung nicht möglich. (vgl. ebd 2021)

Es ist davon auszugehen, dass jede Menge Geld im Spiel ist, das die betroffenen Landwirt*innen unter Beachtung der Grundpreise (Grün- und Ackerland) groß-

zünftig entschädigt. Ohnehin ist der Druck auf die gesamten landwirtschaftlichen Flächen durch den Flughafen selbst, den hohen Siedlungsdruck (der in der ganzen Region vorherrscht) und deshalb auch durch den hohen Bedarf an Infrastruktureinrichtungen, flächenintensive, flächenbeeinträchtigende und teils flächenzerstörende Gewerbe- und Industriegebiete massiv.

2.2.4 Flächennutzung

Die dritte Piste wird mit einer Entfernung von 2,4 Kilometer südlich zur bestehenden 11L/29R Piste gebaut. Das hat den Grund, da dies als die beste Variante im Dialogforum beschlossen wurde. Wegen der großen Entfernung zum Flughafengebäude, muss auch ein neuer Betriebsbereich, vor allem bestehend aus sicherheitstechnischen Anlagen, errichtet werden. Darüber hinaus muss die Budapester Bundesstraße B10, die von Schwechat ausgehend über Bruck an der Leitha und Parndorf bis Nickelsdorf an die ungarische Grenze führt, im betreffenden Bereich zwischen Schwechat und Enzersdorf an der Fischa verlegt werden.

In der Umweltverträglichkeitsprüfung wird der Flächenverbrauch im Jahr 2011 wie folgt bewertet:

„Wie bedeutend die beanspruchte Fläche von 661 ha Ackerland zu sehen ist, ist eine Frage des Bezuges. In den Jahren 2005 und 2006 wurden in Österreich pro Tag ca. 11,5 ha Land für Verkehrs- und Bauflächen verbraucht, 5 ha davon wurden versiegelt. 661 ha entsprechen daher dem Verbrauch von etwa 2 Monaten. Tatsächlich ist nicht der einmalige konkrete Verbrauch von 661 ha Fläche ein Problem, sondern, wie in vielen anderen Bereichen auch, die kumulative Wirkung, der Verbrauch von 4.200 ha Jahr für Jahr in Österreich, aber wahrscheinlich in ähnlicher Dimension gleichfalls in den anderen EU-Staaten und darüber hinaus. Eine Lösung kann daher nicht im einzelnen Anlassfall gefunden werden, sondern muss in strategischer Planung erfolgen („EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung“, „Die Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“).“ (Niederösterreichische Landesregierung 2011, 247)

Damals wurde also noch die Ansicht vertreten, dass Österreich im Flächenverbrauch im EU-Vergleich keine besondere Rolle einnehme, dieses aber nicht ausreichend untersucht wurde. Die Entscheidung, dass die Lösung nicht im Anlassfall gefunden werden könne, basiert also auf einer Annahme, die sich spätestens im Jahr 2019 als falsch herausstellte. Seit spätestens 2019 ist klar, dass Österreich im europäischen Vergleich am meisten Boden versiegelt, also grüne Flächen zubetoniert. Es wird angenommen, dass rund zwanzig Hektar Grünland dadurch jeden Tag verloren gehen. Die Zuständigkeit zur Regulierung des Bodenverbrauchs wird auf die nationale strategische Planung abgewälzt. Diese kann aber gar nicht angemessen reagieren, da nach Artikel 15 B-VG das Erlassen von Raumplanungsgesetzen Ländersache ist und die überregionale strategische Planung in Form von regionale Entwicklungskonzepten, Leitbildern etc., nur empfehlenden und keinen bindenden Charakter haben. Demnach könnten Regulierungsmaßnahmen bezüglich Grenzwerten des Bodenverbrauchs nur auf Landesebene in der Gesetzgebung geschehen.

Für eine dritte Piste müssten 225 ha Boden in einem 661 ha großen Areal versiegelt werden (vgl. ebd., 78). Angenommen, es gäbe eine Regelung auf nationaler Ebene zur Sicherstellung, dass der Wert von 20 ha Bebauung auf der grünen Wiese pro Tag nicht übersteigen werden darf. Das würde bei der dritten Piste 11 Tage Baustopp aller Neubauprojekte in ganz Österreich bedeuten, um die durchschnittlich 20 ha Versiegelungen pro Tag in Österreich nicht zu überschreiten.

Flächenverbrauch und seine Bedeutung für die Region

Die Nutzung des Raumes und seine räumliche wirtschaftliche Entwicklung ist in der Ostregion ein brisantes Thema. Als wirtschaftlich stark prosperierende Region zwischen zwei Hauptstädten, entlang wichtiger europäischer Verkehrsadern, als Standort des Flughafens und einiger Leitbetriebe unterliegt der Raum einem, im gesamtösterreichischen Vergleich, enorm hohen Nutzungsdruck. Angefeuert wird dieser von der Globalisierung, diese verschärft den Wettbewerb der Firmen untereinander, was lokal gesehen einen Standortwettbewerb unter den einzelnen Regionen und Gemeinden zur Folge hat (vgl. Gilgen 2009, 47f). In der Flughafenregion kann dies wie unter einem Brennglas beobachtet werden.

Im Kielwasser der dritten Piste könnten sich eine Reihe neuer Wirtschaftszweige entwickeln und sich quasi eine neue Seidenstraße zu den Märkten des Ostens und Asiens spinnen. Besonders die in den letzten Jahren boomende Logistikbranche könnte mit der Zunahme von Frachtflugzeugen hohe Zugewinne haben. (vgl. Wirtschaftskammer Wien 2017, 13f; Interview RE1 2021) Effekte einer solchen Entwicklung konnten in der Vergangenheit gut am Leipziger Flughafen beobachtet werden, in dessen Umfeld sich flächenintensive Warenumschnlagplätze und Logistikzentren bekannter Versandriesen ansiedelten. So wurde der Raum um den Flughafen zu einem beinahe reinen Logistikzentrums und zu Europas neuem Fracht-Drehkreuz auserkoren. Um nur einige Konsequenzen zu nennen: gravierende landschaftliche Veränderungen, großflächige Versiegelungen, Funktionsverluste der Stadt als Handelszentrum und Stärkung des Onlinehandels. Es ist davon auszugehen, dass in der Ostregion zumindest mit einer leichten Veränderung in der Wirtschaftsstruktur und in der wirtschaftlichen Entwicklung zu rechnen ist, was das räumliche Erscheinungsbild und Arbeitsplatzstrukturen wandeln könnte (vgl. Gilgen 2009, 45).

Auch andere Flächenfressende Projekte (zwar außerhalb des Gebiets, aber gleich angrenzend) wie die geplante Multifunktionshalle in Neu Marx, die laut Wirtschaftskammer als „Tourismusmotor“ fungieren soll, sollen von der dritten Piste profitieren. (vgl. Wirtschaftskammer Wien 2017, 20f)

Die dritte Piste könnte also direkt und indirekt die Bodenversiegelungswelle in der Ostregion weiter nähren. Die Auswirkung werden nicht nur im Landschaftsbild zu beobachten sein, sondern auch im Schwinden landwirtschaftlicher Ackerflächen zur Nahrungsmittelproduktion. Guter Boden verschwindet mehr und mehr, der als Basis die Ernährungssicherheit der Bevölkerung mit regionalen Lebensmitteln garantieren zu könnte. Darüber hinaus geht die Lebensraumfunktion des Bodens für heimische Tierarten, die Wasserspeicherfunktion, die Filter-, Puffer- und Transfor-

mationsfunktion verloren. Auch in der Rolle zur Bekämpfung des Klimawandels ist der Boden als Kohlenstoffspeicher von Bedeutung, die durch Versiegelung verloren geht. (vgl. Haslmayr et al. 2018)

Bodengerechtigkeit und Bodenschutz

Das Vorhaben der dritten Piste, und auch andere räumliche wirtschaftliche und verkehrstechnische Entwicklungen, können nicht nur allein oder isoliert betrachtet werden. Sie müssen in Zusammenhang mit allen anderen infrastrukturellen Ausbauprojekten gesetzt werden. Trotzdem sind wir an einem Punkt angelangt, bei dem Boden nicht nur durch Versiegelung gefährdet ist, sondern auch durch den Klimawandel. Beides gilt es einzudämmen und in den Griff zu bekommen.

Zunächst müssen wir aber Boden als wertvolles und unser kostbarstes Gut (ähnlich wie Trinkwasser) verstehen und anerkennen. Ackerflächen zugunsten anderweitiger wirtschaftlicher Entwicklung zu nutzen, schließt automatisch jene Menschen aus, für die dieses Stück Boden Ökosystemdienstleistungen (Nahrungsmittelanbau, Naherholungsraum, Wasserspeicher...) übernommen haben (Senft Gerhard 2020, 42).

„Kaum ein Politiker hat mehr eine Ahnung von fundamentaler Bodenökonomie – ein eigenes Fachgebiet – und weiss, was das wirtschafts-, demokratie- und sozialpolitisch überhaupt bedeutet. ‚Das regelt der Markt‘, ja. Was soll das denn für ein Markt sein? Wenn die Leute mehr Joghurt essen, was machen die Produzenten? Mehr Joghurt. Und wenn die Nachfrage nach Joghurt wieder sinkt, dann produzieren sie weniger. Das ist Markt. Aber Boden? Sie können dieses Gut ja nicht vermehren. Das Problem ist, dass die Politik den Boden heute wie Joghurt behandelt.“ (Brönnimann 2019)

Österreich hat ein massives Problem mit dem Flächenverbrauch, und es ist so brisant, dass jede Fläche in Zukunft in der Hand umgedreht werden muss, ob es gerechtfertigt ist sie zu verbrauchen oder nicht. Lösungen werden, wenn keine Änderung in Kraft tritt, in Zukunft deswegen schon im Anlassfall gefunden werden müssen, um verstärkt auftretende Verteilungsfragen und Nutzungskonkurrenzen lösen zu können. Wenn auch Aspekte wie Biodiversität und Ernährungssicherheit berücksichtigt werden sollen, können nur noch sehr begrenzt räumlich flächenintensive, wirtschaftliche Entwicklungen begünstigt werden.

Die geplante parallele Anordnung der dritten Piste zur ersten Piste, 11L/29R, erweist sich überdies raumplanerisch als problematisch, da die An- und Abflugschneise auf das Stadtgebiet von Wien ausgerichtet ist, insbesondere auf Liesing und Favoriten. Dies verstärkt die Flugroute über Wien und führt zur Verlagerung von Fluglärm auf dicht besiedelte Gebiete. Es findet auch eine Verlagerung des Fluggeschehens auf den Ballungsraum statt.

2.2.5 Wirtschaft

In den letzten Jahren konnte am Flughafen Wien ein räumliches Wachstum beobachtet werden, abgesehen von der Covid-19 Krise, ungeachtet wirtschaftlicher Tiefs oder steigender Umweltschutzanforderungen. Diese Entwicklungen betreffen vor allem die Non-Aviation-Seite, wie beispielsweise die flughafeneigenen und in das Flughafengelände integrierten Gewerbeparks „Office Parks 1 - 4“. Unter diesem Gesichtspunkt ist der Flughafen Wien ein bedeutender stadtreionaler Impulsgeber, der eigene räumlich-funktionale Entwicklungsinselformen bildet. Durch den flughafeneigenen Interessensverein zur Standortentwicklung „Vienna Airport Region“, weitet der Flughafen seine wirtschaftlichen und räumlichen Absichten in der ganzen Region aus. Das Wachstum auf dem Gelände geschieht scheinbar wahllos, ungeachtet raum- und stadtplanerischer Grundsätze. „Es stellt sich die Frage ob überhaupt eine Stadt am Flughafen geplant und inwieweit das Flughafenumfeld in irgendeiner Weise zur Stadt werden kann, welche Anforderungen und welche Bedingungen dafür gegeben sein müssen und um welchen Typus von Stadt es sich letztlich am Flughafen handeln kann?“ (Schlaack 2015, 55)

Wachstum

Das stetige Wachstum des Flughafen Wiens vor der Covid-19 Pandemie war vor allem durch die starken Entwicklungen der Low-Cost-Carrier (Billigflugairlines) getrieben. (vgl. Flughafen Wien AG 2019, 60f)

Würde die dritte Piste nicht gebaut werden, so sorgt sich der Flughafen, dass internationale Konzerne sich in Zukunft Niederlassungen in anderen Ländern suchen. Besonders die Drehscheibenfunktion des Flughafens zwischen West- und Osteuropa stehe in Gefahr. Es wird geschätzt, dass ca. 1200 heimische Unternehmen mit rund 600.000 Beschäftigten eine leistungsfähige Anbindung an die Weltwirtschaft bräuchten. Die Getaway-Funktion des Flughafens Richtung Nahen und Mittleren Osten würde die Entwicklungskurve ohne eine zusätzliche Piste deutlich abflachen, sowohl bei den Passagierzahlen und in Folge bei den Beschäftigten des Flughafens. Es wird darüber hinaus argumentiert, dass internationale Konzerne Wien als Osteuropa-Headquarter wählen. Viele heimische Unternehmen bräuchten die leistungsfähige Anbindung an die Weltwirtschaft. Das betrifft rund 1.200 Firmen mit insgesamt 600.000 Beschäftigten und einer umfangreichen Zulieferstruktur - Tendenz steigend. Fluglinien profitieren von der Gateway-Funktion des Flughafen Wien nach Osteuropa, sowie den Nahen und Mittleren Osten. Dieser steigenden Tendenz kann laut Flughafen Wien AG mit dem aktuellen System nicht gerecht werden. Mit nur zwei Pisten würde die Entwicklungskurve deutlich abflachen – sowohl bei den Passagierzahlen als in der Folge auch bei den Beschäftigten. Mit einer 3. Piste könne der Flughafen Wien seine Rolle als Wirtschaftsmotor der Region auch für die Zukunft stärken (vgl. Flughafen Wien AG o.J. G)

Wirtschaftsstandort

Für einige Unternehmen ist der Flughafen als Standortfaktor von Bedeutung. Auch in seiner Hubfunktion in den Osten, die seit Öffnung des Eisernen Vorhangs noch

verstärkt wurde, und für den Städtetourismus Wiens erhofft man sich durch den Bau der dritten Piste eine Erhöhung des Stellenwerts. Im Idealfall siedeln sich in der Einzugsregion des Flughafens Forschungseinrichtungen und Entwicklungen im Kielwasser der dritten Piste an. (vgl. Interview RE1 2021)

Die Weiterentwicklung des Wirtschaftsstandorts Flughafen Wien ist laut Flughafen Wien AG nur mit effizienten Logistikströmen möglich, welche durch Erweiterungen, Erschließung neuer Geschäftsfelder, dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur und der Ansiedlung neuer Logistikzentren forciert wird. (vgl. Flughafen Wien 2017) Ob sich der Standortfaktor der Region aufgrund der dritten Piste signifikant erhöhen wird, ist unklar und spekulatives Kalkül. Untersuchungen nach möglichen signifikanten Änderungen von einem zwei-Pistensystem auf ein drei-Pistensystem und dessen Auswirkung auf die Umlandregion existieren nicht.

Arbeitsplätze

Das Thema Arbeitsplätze nimmt einen wichtigen Stellenwert in der Diskussion um den Ausbau der dritten Piste ein. Die Neuschaffung vieler Arbeitsplätze wird oft mit als Grund zur Legitimation des Baus der dritten Piste genutzt. Derzeitig arbeiten rund 75.000 Menschen direkt und indirekt für den Flughafen Wien, durch den Bau der dritten Piste sollen bis zu 30.000 neue Arbeitsplätze entstehen. 20.000 Angestellte arbeiten direkt für den Flughafen, der somit zum größten Arbeitgeber im Osten Österreichs wird. (vgl. Österreichischer Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund o.J.). Die Zahl der 30.000 Arbeitsplätze wird oft nicht nur von Aktivist*innen angezweifelt, da es keine genaueren Darstellungen oder Belege dafür gibt.

Jedoch sollte vor allem über die Qualität und Güte dieser neu geschaffenen Jobs gesprochen werden. Es ist anzunehmen, dass durch den Bau der dritten Piste vor allem Arbeitsplätze entstehen, bei denen es keinen Nachweis einer speziellen Qualifikation braucht. Zu diesen Sparten zählt die Logistik, Gastronomie, Verkauf, Montage, Flugzeugabfertigung und Fracht, Safety und Security und die Arbeit als Reinigungskraft. Diese Jobs sind gleichzeitig im Billiglohnsektor angesiedelt, bei denen, schaut man in die Stellenangebote des Flughafens, überwiegend Brutto-Stundenlöhne von unter 10 € gezahlt werden. (vgl. Vienna Airport AG 2022)

Um nun ein „türkisches Argument“ anzubringen, könnte dies vor allem Arbeitskräfte aus dem osteuropäischen Raum, insbesondere aus Ungarn und der Slowakei anziehen. Voraussichtlich werden viele Arbeitsmigrant*innen zur Arbeit täglich pendeln, ein Teil wird jedoch in das österreichische Umland von Bratislava, nach Wien oder direkt in die Flughafenregion ziehen. Welche Folgen und Herausforderungen sich aufgrund des starken Zuzugs für die örtliche Raumplanung der Gemeinden und Bewohner*innen ergeben, habe ich bereits in meiner Bachelorarbeit, mit dem Titel „Wanderungsmotive slowakischer Einwohner*innen in das österreichische Umland von Bratislava“ 2018, untersucht und beschrieben.

Tourismus

Aus Sicht der Tourismuswirtschaft ist die dritte Piste von enormer Bedeutung für die Tourismusdestination Wien. Im Jahr 2018, vor Covid-19, brachte der Tourismus

in Wien einen Nächtigungsumsatz von fast € 900.000.000 ein, einer Zunahme von 12,8 % im Vergleich zum Vorjahr. Diese Zunahme korreliert mit dem Passagieraufkommen von über 10 % Prozent am Flughafen Wien von 2018 auf 2019. Insgesamt wurden rund 27 Millionen Fluggäste empfangen. (vgl. Wirtschaftskammer Wien 2019) 23 % der Übernachtungen machten 2018 Deutsche Gäste aus, 22 % Österreichische, 7 % USA, 6 % Großbritannien, 6 % Italien, 4 % Spanien, 4 % China, 3 % Frankreich, 3 % Russland, 3 % Schweiz. Die Übernachtungen aus Europa nahmen 2018 demnach die überwiegende Mehrheit mit 76 % ein. 9 % der Übernachtungen fallen auf Reisende aus Amerika und 13 % aus Asien. (vgl. Wiener Tourismusverband 2018 A)

Der Einfluss der dritten Piste auf den Tourismus in Wien sah der damalige Tourismusdirektor Norbert Kettner als positiv, da diese die Destination Wien stärkte. Rund die Hälfte der Feriengäste in Wien würden per Flugzeug nach Wien reisen, und auch im internationalen Tagungs- und Kongressbereich ist Wien in der Weltspitze dabei. Besonders das Interesse an Wien in Übersee hat in den letzten Jahren ein steiles Wachstum gehabt, das vor allem auf bessere Flugverbindungen zurückzuführen sei. (vgl. WienTourismus 2018 B)

Damals stellte man sich noch die Frage, wie viele Tourist*innen Wien noch verträgt. Im Schnitt kamen auf eine*n Bewohne*in acht Gäste, da liegt Wien im europäischen Durchschnitt. Jedoch betrifft das nur die Nächtigungsgäste. Tagestourist*innen, die per Schiff, Zug oder Bus anreisen, lassen sich nicht so einfach erfassen und diese lassen oft nur wenig Geld in der Stadt. Mit der dritten Piste könnte es gelingen einen Paradigmenwechsel im Tourismus einzuleiten und mehr auf Wochengäste, beziehungsweise Gäste die Umsatz bringen und möglichst in Vier- und Fünfsternehotels übernachten anzulocken, als auf Massen an Tagestourist*innen zu setzen. (vgl. Imlinger 2019) Ob die Tourismusstrategie mit dem Ausbau der dritten Piste in Einklang steht, bleibt abzuwerten. Wenn die dritte Piste Billigairlines Aufschwung bietet, besteht das Risiko, dass Tourist*innen am morgen mit dem Flieger an- und am Abend wieder abreisen. Das würde im Widerspruch zur Tourismusstrategie stehen.

Internationales

Mit der Realisierung der dritten Piste erhofft man sich wirtschaftliche Vorteile im internationalen Kontext. Neben seiner Stellung als großer Arbeitgeber, fungiert er für viele der rund 1.200 österreichischen Unternehmen als Zugang zur Weltwirtschaft, die vom Flughafen als leistungsfähige Verkehrsinfrastruktur profitieren. Als Zivilflughafen ist er nicht nur auf der österreichischen Ebenen, sondern auch für Teile Osteuropas jetzt schon eine wichtige internationale Drehscheibe. Durch die Erweiterung könnte der Flughafen als wichtigster „Airport Zentraleuropas“ anerkannt werden.

2.2.6 Infrastruktur

Verkehrs- und Infrastrukturprojekte werden tendenziell eher als unökologisch gesehen als beispielsweise eine landwirtschaftliche Nutzung. Der Flughafen Wien ist der wichtigste und größte Flughafen in Österreich und versucht sich mit diversen Ausbauprojekten (z.B. Terminal 3 – Skylink, Office Park 1-4, dritte Piste) im Wettbewerb der Flughäfen und Flughafenregionen untereinander standzuhalten und als Drehkreuz Richtung Osten zu fungieren. Eine eigene Infrastrukturplanungssparte für österreichische Flughäfen gibt es nicht. Deshalb soll das Thema der dritten Piste im Kontext der Infrastruktur unter die Lupe genommen werden. Wie haben sich Flugbewegungen und Passagieraufkommen in den letzten Jahren entwickelt, wie kann eine dritte Piste die Logistikbranche beeinflussen (auch in ihrer räumlichen Ausdehnung in der Region), wie sieht es mit der Erschließung des Flughafens aus und kann er uns nur mit oder auch ohne dritte Piste eine wichtige Infrastruktureinrichtung das Tor zur Welt sein?

Der Flughafen und die Stadtregion

Im räumlichen Diskurs dominiert meistens die flughafenzentrierte Perspektive. Das heißt, oft wird vom Flughafen aus auf das Umland geschaut und weniger vom Ballungsraum Wien aus. Dennoch sollte die stadtzentrierte Perspektive genauso einbezogen werden, „im Sinne einer stadtrationalen Integration und Kompetenzverteilung zwischen Flughafen und Stadt“ (Schlaak 2015, 18). Für eine funktionierende Stadtregion ist eine gute Mobilitätsinfrastruktur Voraussetzung, da sie essenziell für die Wettbewerbsfähigkeit des Wirtschaftsstandortes als auch die Lebensqualität ist. Die Metropolregion Wien, insbesondere rund um den Flughafen ist hochvernetzt, da die Abhängigkeit einzelner Standorte von weltwirtschaftlichen Entwicklungen neue (räumliche) Herausforderungen mit sich bringen. Landseite Prozesse rund um den Flughafen und deren Auswirkung auf die Stadtregion sind bisher kaum erforscht, beziehungsweise beschränken sich auf ökonomische Aspekte wie der Entwicklung von Fracht- und Passagierzahlen, Arbeitsplatzschaffung, Renditeerwirtschaftung durch Flächenentwicklung oder wirtschaftliche Effekte für die Stadtregion. (vgl. Schlaak 2015, 19-25)

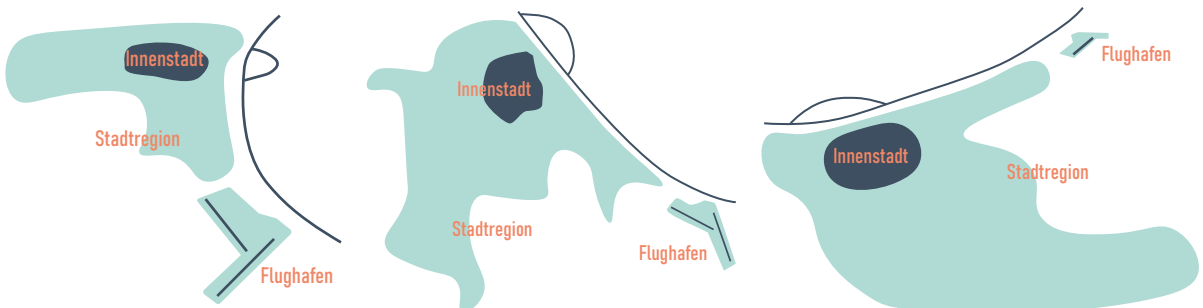


Abb. 10 Flughafenzentrierte Perspektive: Eigene Darstellung

Abb. 11 Neutrale Perspektive: Eigene Darstellung

Abb. 12 Stadtzentrierte Perspektive: Eigene Darstellung

Um den Flughafen Wien ist schon seit mehreren Jahren ein verstärktes räumliches und wirtschaftliches Wachstum in der Region zu beobachten. Der sehr hohe Entwicklungsdruck lässt sich durch die vielen Investitionstätigkeiten im Flughafenumfeld und die hohen Bodenpreise feststellen. Es herrscht ein derartiger Ansturm auf verfügbare Flächen, man könnte fast meinen, jede*r der jetzt nicht investiert, hat Angst etwas zu verpassen. Eine nachhaltige Entwicklung des Flughafenumfeldes muss in Kooperation mit dem ansässigen Regionalentwicklungsverein Römerland Carnuntum und dem Land abgestimmt werden. Auf der Ebene der überörtlichen Raumplanung (z. B. durch das aktuelle Regionalentwicklungskonzept) oder im Landesentwicklungskonzept Niederösterreich 2004, als strategisches Steuerungsinstrument auf höchster Ebene, bedarf es klarer Visionen und Regeln, um dem Bau-boom Einhalt zu gebieten, beziehungsweise geeignete Zonen auszuweisen.

Die Flughafen Wien AG hat 2016 selbst Initiative gezeigt und gemeinsam mit sieben Umlandgemeinden den Verein „Vienna Airport Region“ gegründet mit dem Ziel, den Flughafen als weltweiten Werbeträger für Betriebsansiedelungen zu nutzen und damit quasi selbst Regionalentwicklung zu betreiben. Neben der Erarbeitung von Verkehrsinfrastrukturlösungen (derzeit die Planungen zur Umfahrungsstraße Schwadorf Richtung Fischamend) wird vor allem nach möglichen Betriebsgebietsstandorten und deren Vermarktung zur Stärkung des eigenen Logistikhubes gesucht. (vgl. Interview F1 2021)

Logistik, Güter, Startup-Hub und Strategien

Mittels Luftfracht werden luftfrachtaffine Güter transportiert, die aufgrund bestimmter technischer und wirtschaftlicher Charakteristika dafür geeignet sind. Besonders zeitkritische Sendungen und Sendungen, die eine hohe Sicherheitsstufe benötigen werden mit dem Flugzeug transportiert. Das trifft besonders auf Güter mit einer hohen Warendichte zu. Luftfracht erlaubt komplexere Lieferketten, als sie auf Schiene, Straße oder See jemals möglich wären. (vgl. Dörr 2001)

Vergleicht man das Corona Jahr 2020 mit dem Vorjahr 2019, so ist das Frachtaufkommen am Flughafen Wien um 25,8 % (von ca. 250 Mio. kg auf 177 Mio. kg, dieser Wert wurde zuletzt vor 2004 erreicht)) gesunken und das Postaufkommen mit 60 % stark zurückgegangen (ein ähnlich niedriger Wert wie 2020 wurde zuletzt 1984 gemeldet). 2020 entfiel die gesamte Postbeförderung auf den Flughafen Wien. Die Art der über den Flughafen Wien beförderten Luftfrachtgüter lässt sich nicht final klären, die Analysen der Statistik Austria deuten jedoch darauf hin, dass es sich um an Wert bedeutende Güter handelt. Das mit Abstand höchste Transportaufkommen entfiel auf die Güter Maschinen, Fahrzeuge und sonstige Transportgüter. Die drei häufigsten Herkunftsländer der Luftfracht waren 2020 Südkorea, China und Vietnam, die Endziele der aus Österreich abgehenden Fracht waren Südkorea, Deutschland und die USA. Insgesamt fallen mehr als ein Viertel der Importe und fast ein Viertel der Exporte auf den Süd-Östlichen Raum. (vgl. Statistik Austria 2021, 51ff) Inzwischen ist die Luftfracht zum strategischen Geschäftsfeld geworden und das Flughafen Wien Areal mitsamt großer Teile in dessen Umland hat sich zum Fracht-

Herkunfts- und Endzielländer Luftfracht am Flughafen Wien 2020

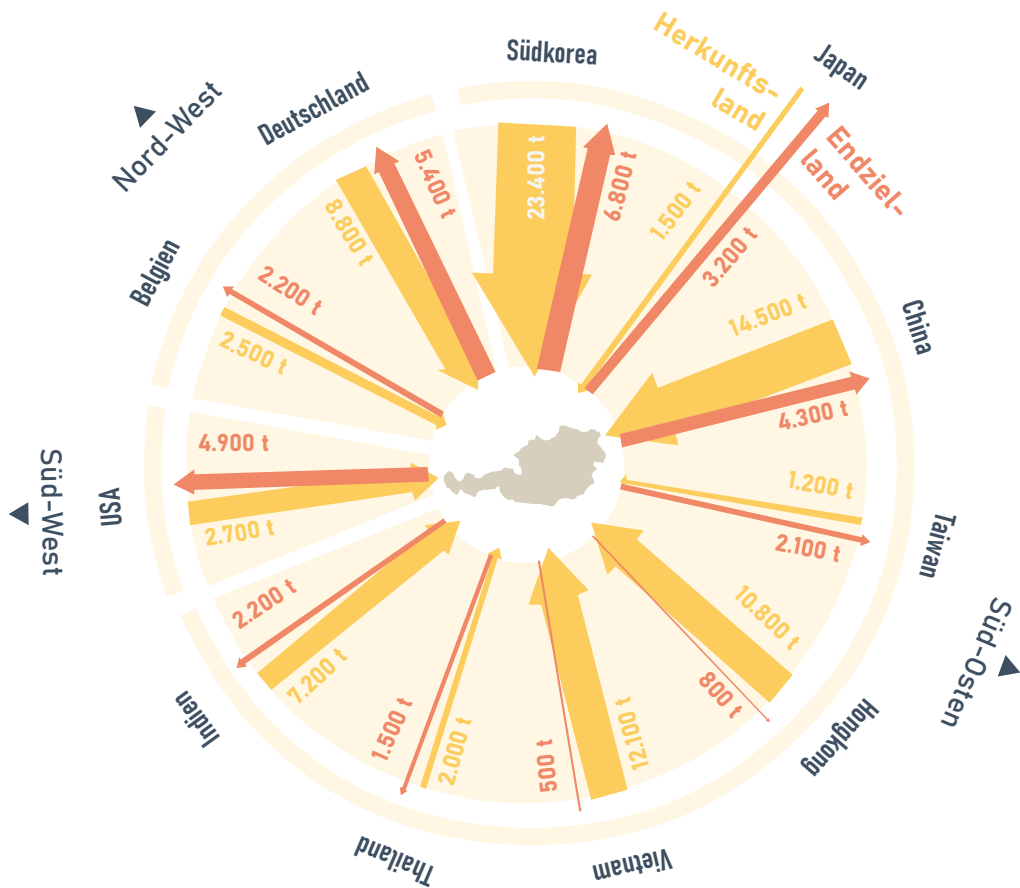


Abb. 13 Herkunfts- und Endzielländer Luftfracht am Flughafen Wien 2020: Eigene Darstellung

umschlagplatz entwickelt. Es ist im Sinne des Flughafens, dass sich die ganze Region zu einem Logistikhub entwickeln soll. Dafür braucht es die Ansiedlung von Logistikpartner*innen vor Ort am Flughafen und in der näheren Umgebungsregion. Mittels dem „Airport-City“-Konzept soll der Flughafen an Multifunktionalität hinzugewinnen und sich zu einer kleinen eigenen funktionierenden Stadt entwickeln und auch deren Nutzungen (Mieten, Shopping, Arzt und Apotheke, Gastronomie, Hotel, Parken, Werbung, Unterhaltung...) nachahmen, der den Besucher*innen den Flughafen als multidimensionalen Erlebnisraum erscheinen lässt. (vgl. Rainer und Klicka 2018) Durch den Bau des Officepark 4 am Flughafen ist das Thema Startup-Business aktuell geworden, und soll zu einem Ableger des Silicon Valleys in Österreich werden, so die Idee. Diese Entwicklung sei jedoch unabhängig von den Plänen einer dritten Piste. (vgl. Interview F1 2021)

Gemeinsam vom Land Niederösterreich, der Stadt Wien, sowie beider Länder Wirtschaftskammern wurde das Kooperationsprojekt „Nachhaltige Logistik 2030+ Niederösterreich-Wien“ gestartet um den Herausforderungen, die sich in der Logistik in den schnell wachsenden und wirtschaftlich prosperierenden Regionen schon heute und in der Zukunft stellen, begegnen zu können. Darunter geht es auch um die Frage, wie das Planen und Sichern von Logistikflächen frühzeitig stattfinden kann. Auf die Herausforderungen im Umgang mit dem Flughafen Wien wird nicht konkret eingegangen.

Im Masterplan Logistik 2025 vom Branchenverband Spedition & Logistik sind Stellungnahmen zu wettbewerbsfähigen Logistikstandort definiert (z.B. Österreich als Drehscheibe zwischen West- und Osteuropa sowie zum asiatischen Raum, chinesische Seidenstraße-Initiative wird als Jahrhundertchance für Österreich begriffen). In Bezug auf die dritte Piste heißt es, dass der wirtschaftliche Erfolg der Flughafen Wien AG durch Einschränkung des Pistenbaus nicht behindert werden darf, was auch für den Ausbau des Cargo-Terminals gilt. (vgl. Zentralverband Spedition & Logistik 2018)

Flugbewegungen

Unter Flugbewegungen werden alle ankommenden und abfliegenden Luftfahrzeuge subsumiert. Die Kapazität eines Flughafens kann anhand von Flugbewegungen in einer Zeitspanne bestimmt werden. Der Flughafen Wien kann mit dem bestehenden Zwei-Pistensystem bis zu 68 Flugbewegungen in der Stunden am Flughafen Wien koordiniert (vgl. Flughafen Wien AG 2022 F). Die Höchstkapazität beträgt 72 Flugbewegungen pro Stunde. (vgl. Austria Press Agentur 2015) Dadurch, dass die beiden Pisten nicht parallel, sondern in einem Winkel zueinanderstehen, ist keine volle Auslastung beider Pisten gleichzeitig möglich und entsprechen daher einem 1,6 Pistensystem. (vgl. Interview F1 2021)

Mobilität und (Schienen-)Verkehr

Die Luftfahrt ist die energie- und CO₂-intensivste Fortbewegungsart der Menschen. Laut Eurocontrol gehen 70 Prozent der Flüge von Europa über Distanzen von weniger als 1.500km. (vgl. Högelsberger 2021) Dass die Zahl der Flugbewegungen am Flughafen Wien gesunken ist, spricht von einer steigenden Effizienz, die aus ökologischer Sicht positiv zu bewerten ist. Das Verkehrsverlagerungspotential auf Nacht- und Hochgeschwindigkeitszüge ist insbesondere bei Kurzstrecken hoch und würde zu einer weiteren Erhöhung der Effizienz führen. Des Weiteren argumentiert ein VCÖ-Experte, dass wir eine umfassende Mobilitätswende brauchen, um die Klimaziele und Erderwärmung auf 1,5 Grad zu beschränken. (vgl. Verkehrsclub Österreich o.J. A) Europaweit ist der Verkehr der größte Problemsektor beim Thema Klimaschutz. So sind Flüge rund 31-mal klimaschädlicher als die Fahrt mit der Bahn über dieselbe Strecke und rund 40 % der Flüge sind kürzer als 800 km, weshalb

eine Verlegung auf die Schiene möglich ist. Wollen wir die Klimaschutzziele erreichen, ist es unbedingt nötig die Verlagerung in Angriff zu nehmen. (vgl. Verkehrsclub Österreich 2019)

Jeder sechste Flug ab dem Flughafen Wien-Schwechat ist kürzer als 600 Kilometer, dies entspricht der Distanz von München nach Berlin (vgl. Verkehrsclub Österreich o.J. B). Die Distanz von 600 Kilometern sind auch mit einem Elektroauto aus dem höherpreisigen Segment mit einer Akkuladung zu bewältigen. (vgl. Zeit Online 2010) 1.000 Personenkilometer mit dem Flugzeug verbrauchen im Schnitt 250 Kilogramm CO₂, das sind rund 18-mal so viel wie mit der Bahn. Die Emissionsbelastungen bei Starts- und Landungen sind bei der Kurzstrecke besonders umweltschädlich und nicht zu unterschätzen. (vgl. Verkehrsclub Österreich o.J. B). Der VCÖ plädiert darauf, klimaschädliche Kurzflüge auf die Bahn zu verlagern. So stößt ein Flugzeug von Wien nach München 131 kg CO₂ pro Person aus, bei derselben Distanz per Zug sind es 10 kg CO₂. Von Wien nach Frankfurt sind es 228 kg CO₂ pro Person mit dem Flugzeug und 23 kg CO₂ pro Person mit dem Zug. (vgl. Verkehrsclub Österreich 2020) Laut VCÖ ist die Bahn auch bei einer Distanz von rund 1.200 Kilometern (entspricht einer Strecke von Wien nach Hamburg) mit dem Nachtzug eine Alternative zum Flugzeug. Angesichts des gescheiterten Versuchs durch die Flugzeughersteller*innen seit 2010 den Spritverbrauch um zwei Prozent pro Jahr zu verringern, dies entsprach dem Ziel der internationalen Zivilluftfahrtorganisation ICAO (vgl. Verkehrsclub Österreich (B) o. J.), rückt die Alternative (Nacht-) Zug wieder vermehrt in den Vordergrund. So planen die Österreichische Bundesbahn (ÖBB) und Schweizer Bundesbahn (SBB) die Destinationen Zürich, Bregenz und München ab Dezember 2020 durch täglich sechs Verbindungen pro Richtung zu verknüpfen. Weitere Kapazitätserweiterungen werden derzeit aber noch geprüft.(vgl. HotellerieSuisse 2019)

Der Flughafen befürwortet und engagiert sich im Ausbau der vorerst abgesagten Götzendorfer Spange, einer Schnellbahnverbindung zwischen dem Flughafen Wien und der Ostbahn. Ziel ist es Wien mit Budapest durch Schnellzüge zu verbinden und die Fahrtzeit zu reduzieren. Das Engagement seitens des Flughafen Wiens ließe sich durch wirtschaftlich positive Aspekte erklären, durch die Strategie den Flughafen Budapest vom Markt zu drängen, ähnlich wie der Flughafen München den Flughäfen Salzburg und Innsbruck den Rang abgenommen hat. (vgl. RE1 2021)

Die Bahn als Alternative zum Bau der dritten Piste zu nutzen, wurde bis jetzt noch nicht in ein ernsthaftes verkehrspolitisches Handlungskonzept gegossen. Die Bahn als Alternative zu Kursstrecken im Flugverkehr schlägt sich nicht als Unternehmensziel der ÖBB nieder.

3 Szenarientwicklung und Zukunftsgeschichten

3.1 Szenarientwicklung

Es gibt eine Vielzahl von verschiedenen Methoden, die unter dem Begriff „Szenario-Technik“ zusammengefasst werden. Das Ziel dieser Methoden ist nicht die Vorhersage von zukünftigen Ereigniskonstellationen, sondern die Projektion von plausiblen Ereigniskombinationen basierend auf klar definierten Prämissen. Je nach Verfahren werden die Komponenten dieser Prämissen in Beziehung gesetzt. Eine intuitive Herangehensweise fördert die Szenarioerstellung und trägt zur Öffnung in der Entwicklung dieser bei. (vgl. Wilms 2006, 182ff)

Es ist erforderlich, dass Szenarien alternative und glaubwürdige Zukunftsbilder präsentieren, die auf in sich schlüssigen und logisch zusammenhängenden Voraussetzungen beruhen. Darüber hinaus sollten sie die Entwicklungswege einer möglichen Zukunftssituation aus der gegenwärtigen Struktur heraus beschreiben, die zu diesen Zukunftsbildern führen. Obwohl die Szenario-Technik keine exakte Vorhersage der Zukunft ermöglicht, kann ihre Anwendung dazu beitragen, die möglichen Ursachen und (Aus-)Wirkungen strategischer Entscheidungen besser zu beurteilen. Sie bieten eine in sich schlüssige Darstellungen dessen, was möglich sein könnte, ohne Bewertung der Wahrscheinlichkeit des Eintretens. Durch den Einsatz der Szenario-Technik können Planungsträger*innen ihre Planungsannahmen und -prämissen gezielt auf Kohärenz hin überprüfen und systematisch analysieren. (vgl. ebd. 185)

Ziel der Szenarientwicklung ist es, Entscheidungsoptionen aufzuzeigen. Bedeutung und Interpretation der Zukunftsgeschichten bleiben den Lesenden überlassen.

3.2 Qualitative Methode zur Szenarioerstellung

Es wird ein qualitativ methodischer Ansatzes zur Szenarioerstellung verwendet, welcher rein qualitative Annahmen trifft. Diese Annahmen liegen einer intuitiven Logik zugrunde, die sich aus der vorangegangenen Analyse des Planungsprozesses heraus ergeben haben. Im ersten Schritt werden die bedeutendsten Umfelder identifiziert und die jeweiligen Schlüsselfaktoren ermittelt. Anschließend erfolgt eine Projektion dieser Faktoren in die Zukunft, um darauf aufbauend sinnvolle Kombinationen abzuleiten. (vgl. ebd. 187)

Da sehr viele Informationen über den Planungsprozess vorliegen, werden aus den wichtigsten Erkenntnisse Folgeereignisse und weitere Handlungsoptionen, beziehungsweise sich daraus ergebende Konsequenzen, herausgefiltert und verwendet. Diese werden anschließend zu zwei Szenarien verarbeitet.

Um Zukunftsgeschichten zu erstellen, können folgende fünf Schritte angewendet werden. (vgl. Wilms 2006, 217)

- Definition und Abgrenzung der Problemstellung
- Herausarbeitung des wichtigsten Umfelds und dessen Merkmale
- Analyse der einzelnen Merkmale, um mögliche Entwicklungstendenzen aufzuzeigen
- Durch logisches Zusammenfügen der betrachteten Merkmale werden Szenarien gebildet
- Auswahl von zwei Szenarien, die als Zukunftsgeschichten geschrieben werden

Schritt 1 bis 3 sind durch die genaue Beschreibung und Analyse des Planungsprozesses im vorherigen Teil der Arbeit implizit entstanden. Es erfolgt nun, aus den bisherigen Erkenntnissen der Arbeit, leicht abgewandelt die Schritte 4 (Merkmale werden ausgewählt und logisch zusammengeführt) um anschließend, mit Schritt 5, eine Auswahl von zwei Szenarien treffen zu können. Diese werden in Zukunftsgeschichten thematisiert, zur besseren Veranschaulichung und zur Öffnung des Möglichkeitsraums – was wäre, wenn...

Megatrends-Map

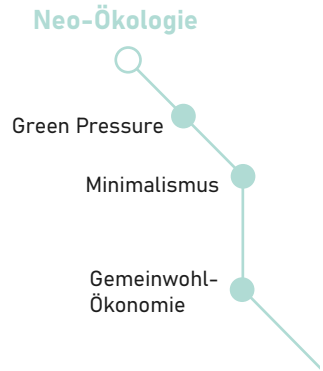
Für den Flughafen Wien-Schwechat

Die Karte der Megatrends für den Flughafen Wien-Schwechat konzentriert sich auf die zukünftigen Herausforderungen, denen der Flughafen möglicherweise gegenübersteht, und identifiziert die Schlüsseltrends, die für diesen Zeitraum relevant sein könnten.

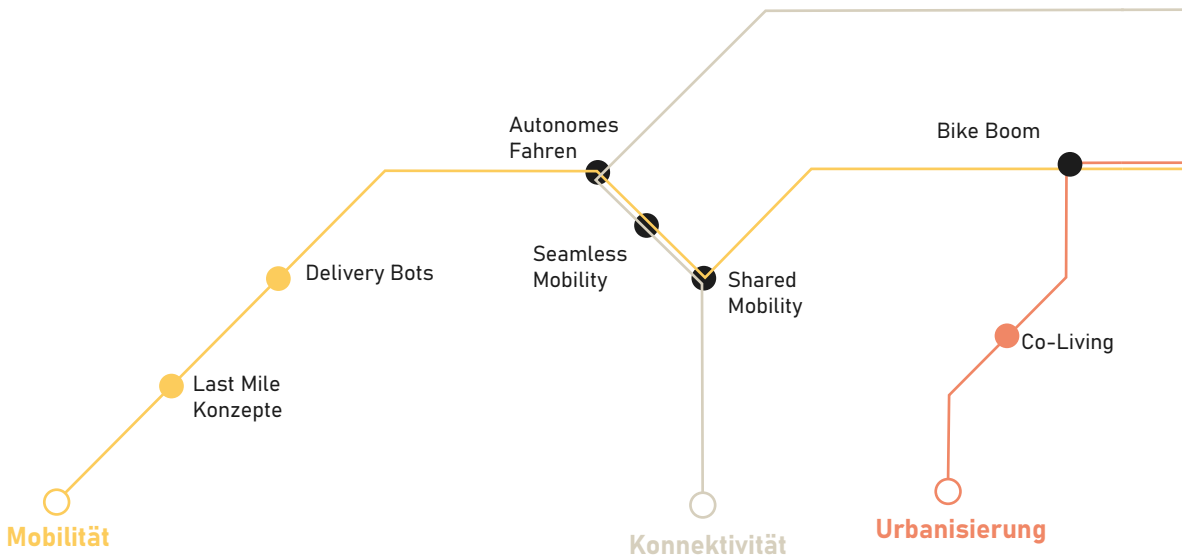
Die bedeutendsten Triebkräfte des Wandels sind Megatrends, die die Gestaltung der Zukunft maßgeblich beeinflussen. Die Dynamik dieser Megatrends entfaltet sich über einen langen Zeitraum.

Megatrends sind komplexe und facettenreiche Phänomene, die nicht auf eine lineare und einheitliche Entwicklung beschränkt sind, sondern von gegensätzlichen Strömungen durchzogen werden. Sie sind miteinander verbunden und beeinflussen sich gegenseitig, wodurch ihre Auswirkungen verstärkt werden. Die Karte stellt deshalb auch die Verbindungen und Überlappungen zwischen den Megatrends dar.

Eine Reihe von Subtrends formen die Megatrends. Sie verdeutlichen die Vielfalt die in Megatrends herrscht. (vgl. Zukunftsinstitut o. J.)



Konnektivität 



Die approbierte gedruckte Originalversion dieser Diplomarbeit ist an der TU Wien Bibliothek verfügbar
 The approved original version of this thesis is available in print at TU Wien Bibliothek.

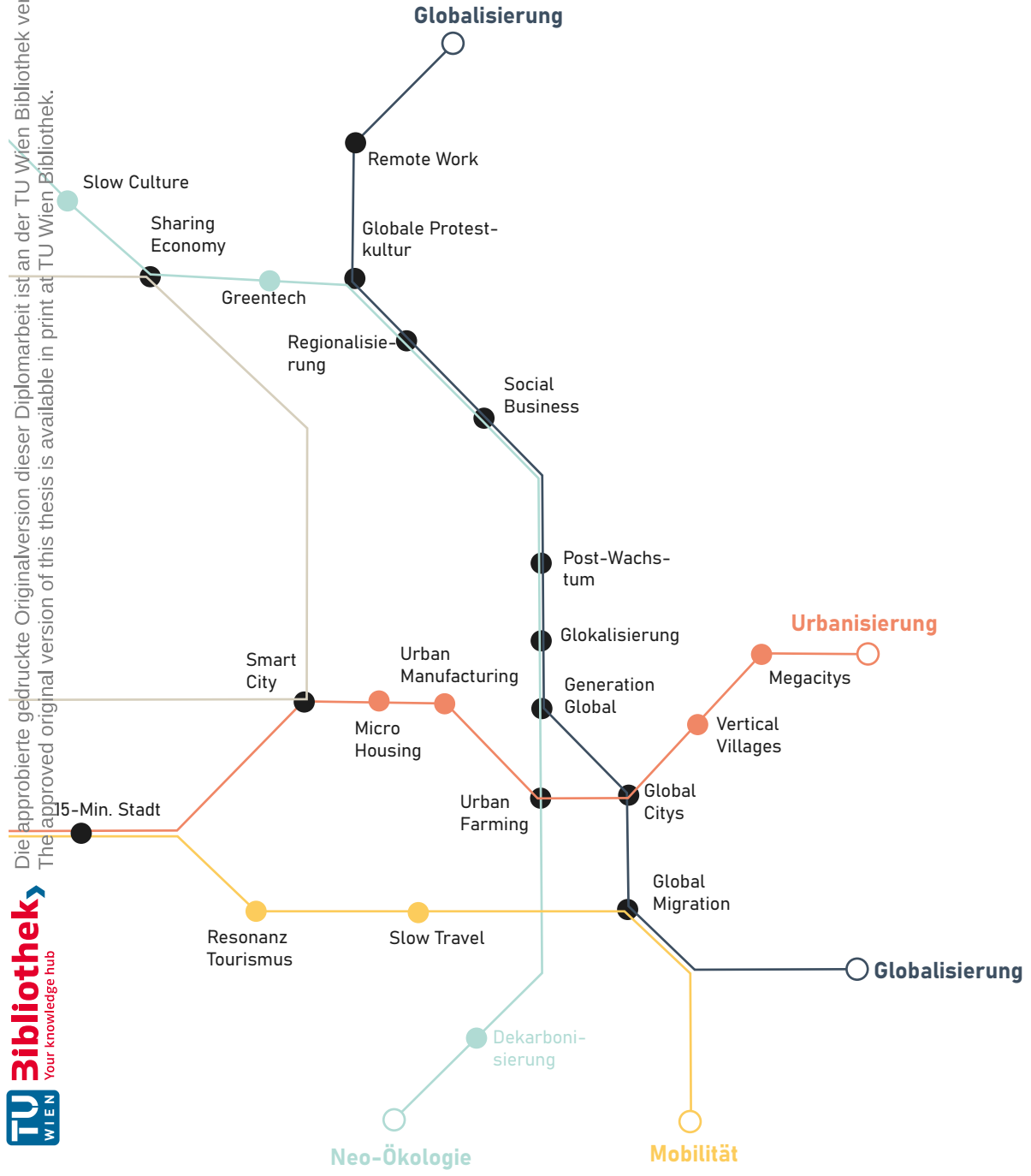


Abb. 14 Megatrends-Map: nach einer Idee des Zukunftsinstitut (o.J.). Eigene Darstellung

3.3 Megatrends für den Flughafen Wien

In beide Zukunftsgeschichten werden ausgewählte Megatrends berücksichtigt, die aus der Megatrend-Map für den Flughafen entspringen. Um die Übersichtlichkeit zu wahren, werden drei globale Trends explizit mit einfließen. Die Schlüsselrends können Tendenzen haben, dass sie mehr oder weniger wahrscheinlich in einem Szenario vorkommen. Für die erste Zukunftsgeschichte, dem Reduktionsszenario, wird aus der Sparte Neo-Ökologie die Dekarbonisierung neben den weiteren Schnittpunkt-Schlüsselrends Post-Wachstum (Neo-Ökologie und Globalisierung) und der 15-Minuten Stadt (Urbanisierung und Mobilität) ausgewählt.

Dekarbonisierung

Der Trend Dekarbonisierung meint den schnellen Ausstieg aus und das Ersetzen von fossilen Brennstoffen. Besonders die erneuerbaren und kohlenstofffreien Energiequellen sollen die Endlichen ersetzen. Dafür muss die Energiewirtschaftsweise umgestellt werden, damit das Ziel, den Treibhauseffekt verringern, gelingen kann.

Post-Wachstum

Immer höher, weiter, schneller? Nein, die Wachstumsparty ist vorbei. Beim Post-Wachstums geht es nicht darum zurück in der Steinzeit zu landen, sondern die natürlichen Ressourcen nicht auf ein Maximum auszureizen. Mit der Überwindung des Wirtschaftswachstums soll Platz für progressive Alternativen geschaffen werden. Wer bewusst konsumiert, (ver-)braucht weniger Ressourcen.

15-Minuten Stadt

Wer in einer 15-Minuten Stadt zuhause ist, hat es weder weit zum Einkaufen, Care-Einrichtungen, Naherholung und optimaler Weise auch der Arbeitsplatz ist in maximal 15 Minuten mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichbar. Autos werden für den Alltag überflüssig und die Umwelt- und Lebensqualität im Viertel steigt, so die Idee.

In der zweiten Zukunftsgeschichte, dem Wachstumsszenario, werden Minimalismus (Neo-Ökologie), Urban-Farming (Schnittpunkt-Schlüsselszenario aus Neo-Ökologie und Urbanisierung) und die Sharing-Economy (Konnektivität und Neo-Ökologie) in die Geschichte mit eingewoben.

Urban-Farming

Urban-Farming meint das Betreiben kleiner landwirtschaftlicher Strukturen im innerstädtischen Raum. Der Drang nach mehr Natur im Stadtbeton, soziale Interaktionen und das Suche nach Erholung im Alltag durchs Garteln, dem in der Erde wühlen, lassen Urban-Farming zu einem nachbarschaftlich betriebenen Trend werden, der Erholung in einer kleinen Natur-Oase verspricht.

Sharing-Economy

Die Idee des Teilens und gemeinsamen Nutzens von Ressourcen ist nicht neu. Schon früher haben Menschen Dinge miteinander geteilt, umso effizienter arbeiten zu können. Durch die heutige Verbreitung des Internets und die technologischen Fortschritte wird die Sharing-Economy heute Großteils online vorangetrieben. Teilen soll doch die Verbindung stärken. Ob das so auch in der Zukunft gelingt, bleibt offen.

Minimalismus

Minimalismus geht mit der Sharing-Economy und dem Post-Wachstum Hand in Hand. Er bezieht sich auf die Reduktion von materiellen Besitztümern und soll sich auf die Einfachheit des Seins konzentrieren lassen. Von scheinbar überflüssig materiellem Besitztum Abstand nehmend, beeinflusst der Minimalismus auch das Design der Dinge. Schlichtheit und hohe Funktionalität sorgen für einen Clean-Look.

3.4 Szenarientwicklung

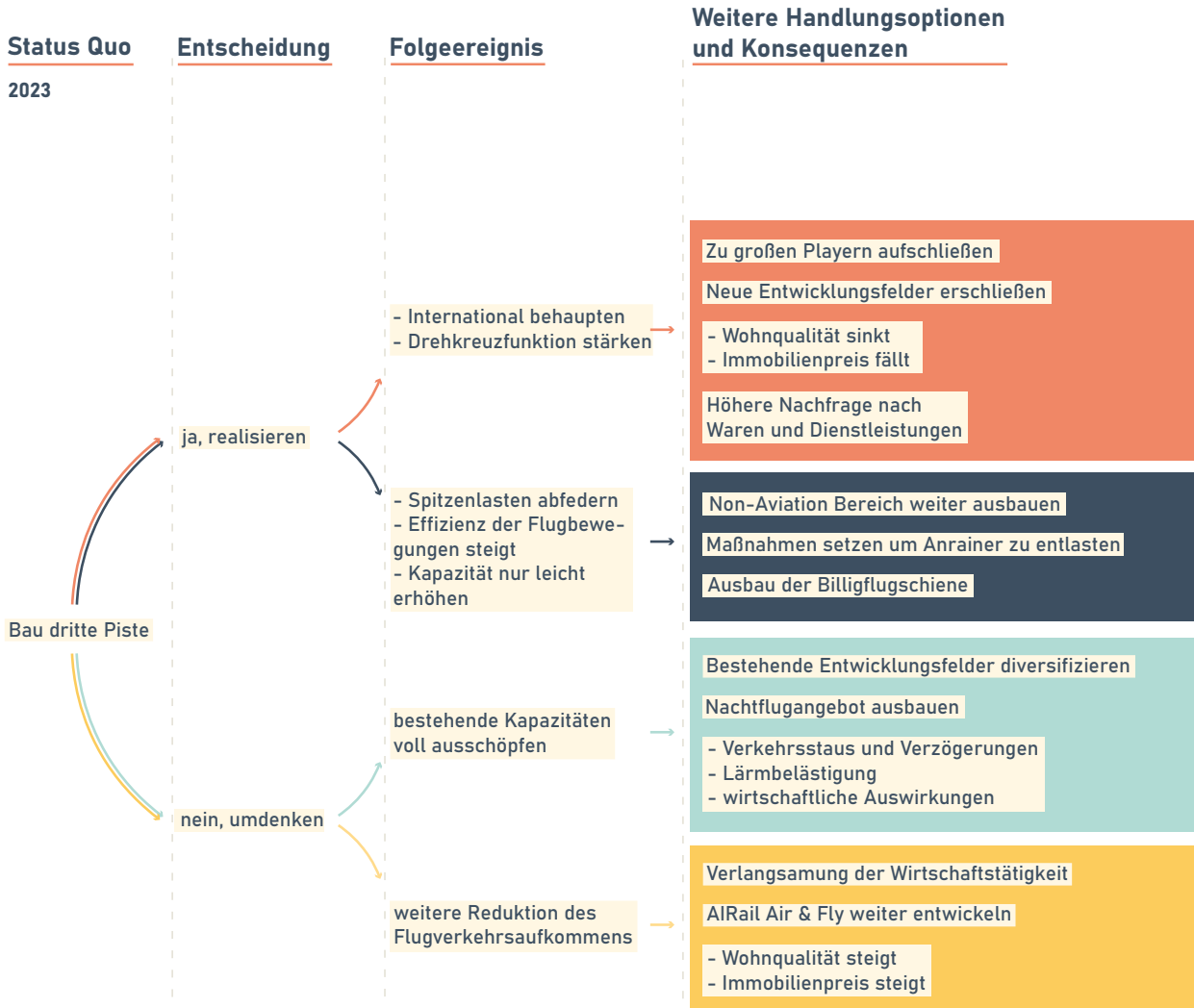


Abb. 15 Szenarientwicklung: Eigene Darstellung

Die Zukunftsgeschichten haben gemeinsam, dass sie als fiktive, leicht absurd, positive Geschichten, mit sozialen und politischen utopischen Zügen konzipiert sind. Beide Geschichten drehen sich um kurze Lebensausschnitte eines fiktiven Hauptcharakters. Die Zukunftsgeschichte mit dem Titel „Less is more“ ist angelehnt an das Reduktionsszenario, den gelben Abschnitt. Die zweite Geschichte trägt den Titel „The Show must go on“ und orientiert sich am Wachstumsszenario, in orange dargestellt. Beide Storys sollen ein gesamtgesellschaftliches Bild zeichnen und sind keine Geschichten bei der die dritte Piste oder die Aktivitäten des Flughafens im Vordergrund stehen. Ebenso wie die ausgewählten Szenarien werden die Szenarien nur subtil in die Geschichten eingewebt, sie stellen die Basis dar, auf welcher die Handlungen aufbauen.

3.5 Zukunftsgeschichten

Die Verwendung von Zukunftsgeschichten, bzw. dem Storytelling ist verglichen zu konventionellen Beschreibungen rein durch Szenarien noch eher Neuland. Diese Methodik wird in den letzten Jahren mehr und mehr auch in wissenschaftlichen und planerischen Kontexten angewendet. Sie ermöglicht komplexe Forschungsergebnisse verständlicher und in einer ansprechenderen Form für eine breite Interessent*innengruppe zugänglich zu machen, indem sie diese in Erzählungen integriert. Die Leser*innen werden dabei auf emotionaler, bildhafter Ebene angesprochen, das schafft Verständnis und fördert die Auseinandersetzung mit wissenschaftlichen Inhalten. Geschichten können helfen, wissenschaftliche Ergebnisse in einen größeren Kontext zu setzen. Indem sie die Bedeutung und die Auswirkungen von Forschungsergebnissen oder Theorien verdeutlichen, können Geschichten dazu beitragen, dass das Publikum ihre Bedeutung besser versteht. Auch die Merkfähigkeit von Geschichten ist mehr gegeben als eine reine wissenschaftliche Abhandlung, so können sich die Leser*innen oft besser an Inhalte aus einer Geschichte erinnern. Nicht zuletzt ermöglichen sie auch die Zugänglichkeit zu einem breiteren Publikum und können das Vertrauen in die Wissenschaft stärken, da sie versucht diese auf verständliche und ansprechende Art und Weise zu präsentieren.

3.5.1 Less is more

Charlotte steckt die letzte Haarnadel in ihren Dutt und begutachtet sich im Spiegel. So hat die Frisur auch früher schon immer gesessen, als sie Flugbegleiterin bei der AUA war. Mit Ende 30 nochmal etwas Neues zu lernen war auch nicht ganz ohne gewesen. Sie hat sich für den kulturellen Bereich entschieden und arbeitet heute als Kulturvermittlerin für Erwachsene im Wien Museum. Aktuell führt Charlotte durch die Ausstellung „Der Flughafen Wien als Tor zur Welt - eine gescheiterte Utopie?“ welche sich mit der geträumten Moderne Anfang der 2010-2025er Jahre und ihrem Widerstand auseinandersetzt. Heute wird es hoffentlich nicht so voll sein auf der Fahrradhauptstraße, schließlich ist Nationalfeiertag und die Menschen gehen lieber auf einen Herbstspaziergang, machen einen Ausflug in die Natur oder treffen sich mit Freunden, anstatt mit dem Rad wie üblich an den Arbeitsplatz zu fahren.

Am Karlsplatz beim Wien Museum angekommen trinkt sie, wie sonst auch oft, am Brunnen eine Tasse heißen Café, frisch aus dem Solarkocher. Die zwei Männer, die ihn betreiben waren ehemalige Architekturstudenten an der TU Wien gewesen, haben sich dann aber mit mobilen Solar-kochgeräten schon seit vielen

Jahren selbständig gemacht. Charlotte grübelt über den gestrigen Tag nach, die Brille war ihr heruntergefallen. Seit der eingeführten Reparaturpflicht war sie quasi Stammkundin bei der Reparaturanlaufstelle für optische Klein-geräte. Die IT-Technikerin dort hatte ihr dann auch noch mitgeteilt, dass der Projektor im Inneren beschädigt wurde. Eine Ersatzteilanforderung hatte sie abgesendet, das würde aber 3 Wochen dauern, bis die Spezialteile aus Süd-korea eintreffen. Vorübergehend hatte sie ein nicht ganz so technologisch fortgeschrittenes Ersatzmodell erhalten, sodass sie die kommenden Führungen vorerst ohne Spickzettel und photo-realistische 3D-Visuals aus ihrer Brille begeistern musste.

Treffpunkt für die Ausstellungsführung ist für die Vormittagsgruppe um Punkt neun Uhr am Criti-cal-Mass-Denkmal, gleich neben der Karlskirche. Sie begrüßt die 10 Teilnehmer*innen auf Eng-lisch, die Reisegruppe ist aus Dublin mit dem Zug angereist für eine Alpentour mit Start in Wien. Sie haben dafür den subventionierten 3-Monatspass des Rail, Ride and Recover-Europatickets verwendet. Damit können sie direkt am Ankunftsbahnhof in jeder Stadt ab 100.000 Einwoh-ner*innen Twikes (eine Art Hybrid aus Auto und E-Bike), Lastenfahräder oder Stadträder auslei-hen.

Charlotte erzählt von den Anfängen der ökonomischen und sozialen Transforma-tion in Wien und der weltweiten Critical-Mass-Bewegung, Fahrradfahrer*innen, die sich regelmäßig treffen, um gemeinsam auf Fahrrädern durch die Straßen zu fahren. Dabei soll gezeigt werden, dass Fahrrad-fahren eine alternative und umweltfreundliche Art der Mobilität darstellt und dass Fahrradfahrer-in-nen und Fahrradfahrer auf den Straßen genauso respektiert und akzeptiert werden sollten wie motorisierte Verkehrsteilnehmer. Es ging darum Präsenz zu zeigen und auf die Bedürfnisse der Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer aufmerksam zu machen. Das waren die Anfänge, denn die Bewegung entpuppte sich als Trei-ber der Verkehrswende und bald darauf würde Wien bekannt für seine geleistete Pionierarbeit bei der Entwicklung des europäischen multimodalen Personen-ver-kehrs werden.

Nun betreten sie das Innere des Museums, mit seinen Exponaten und Ausstel-lungstafel. Ein ehemaliger Flugzugflügel wurde zur großen Rutsche im Eingangsbereich umfunktioniert, eine Oberstufenschulklasse fläzt in ausrangierten Flugzeugsitzen aus den früheren Business und Ers-te Klasse. Charlotte versucht die Aufmerksamkeit ihrer Teilnehmer*innen zurück auf sich zu zie-hen. Die Vor-mittagsausstellungsführung hat einen Schwerpunkt auf die Widerstandsbewegung gegen den Bau der dritten Piste und ihre Errungenschaften. Die Aktivist*innen

hatten mit ihrer Selbstlosigkeit und dem Engagement eine regelrechte Transformationsgeschichte auslöste. Zum Einstieg erzählt sie von den langen Menschenketten, Besetzungen und der Konferenz der Tiere zur Zeit der Proteste in Hainburg 1985 gegen den Bau des geplanten Kraftwerks, die als Ursprung der erfolgreichen und europaweit anerkannten Klimaprotektbewegung in Österreich gelten. Charlotte führt die Teilnehmer*innen in den zweiten Stock der Ausstellung. Sie starten an einem großen Becken voll Mehl. Ein provokativer Schriftzug schwebt flackernd über das Becken: „Pflugfeld statt Flugfeld“. Das Mehl symbolisiere die Felder, die durch den Bau der damals geplanten dritten Piste versiegelt oder umgegraben worden wären. Eine lokale Initiative von Landwirt*innen, die Felder um das Flughafengebiet bewirtschaften, hatte damals Mehl-Kilopäckchen zu einem solidari-schen Preis verkauft, um einerseits auf die gefährdete Ernährungssouveränität durch Versiegelung, zunehmende Dürreperioden und den Wert eines gesunden Grunds und Bodens aufmerksam zu machen, andererseits um weitere Protestaktionen finanzieren zu können.

Die Gruppe zieht weiter zum nächsten Exponat, einer großen Plakatwand mit integrierter Videoinstallation. Zum Höhepunkt der Proteste während des versuchten Baustarts der dritten Piste 2033, besetzte eine Gruppe autonomer Aktivist*innen den auf dem Flughafengebiet gelegenen denkmalgeschützten Katharinenhof, beginnt Charlotte zu erzählen. Diese Aktion in Zusammenhang mit der finalen großen Ölkrise Ende 2032, lenkte nicht nur die österreichische Regierung zum Umdenken ein. In dieser Zeit wurde eine alle drei Jahre stattfindende Evaluation für geplante größere Bauprojekte verpflichtend eingeführt, um Notwendigkeit und Aktualität zu überprüfen. Auch das bis dahin geltende UVP-G Gesetz wurde stark gekürzt und dahingehend geändert, dass von nun an nur noch dann Projekte zur Abgabe genehmigungsfähig seien, wenn die von der europäischen Kommission 2032 beschlossenen einheitlichen Umweltauflagen bedingungslos eingehalten wurden. Neu eingeführt wurde zu dieser Zeit nach dem Bruttonationalglück-Vorbild aus Butan, der Nachhaltigkeits-Index. Der Index spiegelt die Lebensqualität und den Ökologisierungsgrad wider.

Die Gruppe steht nun vor einer großen schwebenden Grafik, die in Liveübertragung als Nachhaltigkeitsbarometer fungiert. Auf einer Gruppe von Stehtischen befinden sich kleine Monitore zum Selbsttest, das eigene Nachhaltigkeitslevel wird nach Abschluss automatisch ausgerechnet und die Auswertung kann am Eingang als Souvenir mitgenommen werden. Charlotte erzählt von den Folgen für Österreich, als noch das Bruttoinlandsprodukt Maß der Dinge war, das den Wert

der in Österreich hergestellten Waren und Dienstleistungen zeigte, jedoch im Widerspruch zur damals stetig wachsenden Kluft zwischen Arm und Reich und der damit einhergehenden sozialen Ungleichheit geht.

Heute gibt es auf dem ausgebauten und erweiterten Katharinenhof, nach Vorbild der Verwaltungsakademie des Bundes auf Schloss Laudon, eine kostenlose Fortbildungsstätte nur für Selbstständige. Ziele sind die Stärkung der persönlichen Weiterentwicklung und innere Heilung, Abkehr von übermäßigem Besitztum und Rückkehr zum Ursprung Mutter Natur durch Askese, Meditation und Yoga. Selbst Buchungen für Monatsseminare aus Down Under und Singapur hatte es schon gegeben. Praktischerweise können die Teilnehmenden gleich vom Flughafen aus zu Fuß anreisen. Langstreckenflüge über 800 km Distanz dürfen nämlich noch in Wien landen. Dabei geht der Stadt und dem Flughafen nicht um ein prinzipielles Flugverbot, sondern dem Erhalt des Fliegens für jene Strecken, die per Bahn nur umständlich zu erreichen sind.

Die Gruppe lauscht gespannt den Erzählungen, die Charlotte mit der Überlegung beendet, dass Krisen und Verirrungen schon immer in der Geschichte der Menschheit uns erst die Chance gegeben haben über die Zukunft und die Art, wie wir als Gesellschaft gemeinsam leben und wirtschaften möchten, nachzudenken. Alle klatschen und bedanken sich für die aufschlussreiche Führung. Auf dem Weg hinunter, hört sie zwei der Gäste sich angeregt über die ersten Erfolg der Einführung und Testens des Bruttonationalglücks als alternativen, qualitätsorientierten Indikator für das Wohlergehen in Österreich zu unterhalten. Tja, jetzt schreitet Österreich einmal mit progressiven Schritten ganz Europa voraus.

3.5.2 The Show must go on

In einer Welt, in der das Reisen so einfach und günstig wie noch nie ist, etabliert sich in Wien in den letzten Monaten mit steigender Beliebtheit eine neue Dating-App namens „Wingmaster“. Die Idee dahinter ist simpel: Zwei Personen, die sich matchen, sollen auf ein spannendes Date geschickt werden. Dafür muss zuvor ein umfassender Fragebogen ausgefüllt werden. Von einer KI ausgewertet werden einem wöchentlich fünf potentielle Matches vorgeschlagen, mit maximal einer Person daraus ist ein Date möglich. Anstatt eines Abendessens oder Kaffees verbringen sie gemeinsam ein Wochenende in einer von der App zufällig ausgewählten europäischen Stadt. Meist geht es Freitagspätnachmittag los, nach dem Hinflug verbringen die Matches den Samstag in der Stadt, bevor es am Samstagabend wieder retour an den Ausgangspunkt geht. Das Konzept entstand aus einer Kollaboration zwischen einem der führenden Dating-App-Anbieter und dem Flughafen Wien. Dafür wurden von einem Billigfluganbieter für den Zeitraum 5 Maschinen gechartert und dem Setting gerecht ausgestattet. Das Konzept wurde über den Zeitraum von einem Jahr als Pilotversuch gestartet, nach der erfolgreichen Entwicklung in Österreich, steht nun die Weltmarkteinführung kurz bevor.

Das Smartphone vibriert kurz. Verstohlen wirft Elisabeth einen Blick drauf. Ein neuer potenzieller Match! Dieses Wochenende ist sie auf einem Symposium zum Dauerbrennerthema Integration von autonomen Fahrzeugen in Fahrradhauptstraßen eingeladen und die Fragen zur Daten- und Cybersicherheit sowie der Haftungsregelungen, aber nächstes Wochenende hätte sie noch Zeit verrät ihr der Terminkalender. Sie klickt sich durch das Profil von Georg. Er beschreibt sich als naturverbunden, ehemaligen Umweltaktivisten und Gartelprofi. Das klingt doch mal nach wem der weiß, was er im Leben will. Seit ihrer letzten Trennung war das nicht mehr so einfach wie früher gewesen neue Leute kennenzulernen. Sie hatte irgendwie ein Händchen für schwierige Männer entwickelt. Vielleicht einfach eine Dating-App ausprobieren, dachte sie, da klappt es bestimmt besser.

Die 30-jährige Elisabeth ist auf dem besten Weg eine erfahrene Stadtplanerin zu werden, die sich leidenschaftlich für nachhaltige Stadtentwicklung einsetzt. Nach ihrem Studium der Raumplanung an der Technischen Universität Wien hat sie noch einen Master in Nachhaltiger Stadtentwicklung in London gemacht. Der Fokus ihrer Arbeit konzentriert sich darauf, Städte zu gestalten, die für alle Menschen lebenswert sind und gleichzeitig den ökologischen Anforderungen der Zeit gerecht werden. Ihr Schwerpunkt liegt derzeit auf der Umsetzung von klimafreundlichen Mobilitätskonzepten und der Förderung von Grünflächen. Sie arbeitet als Stadtplanerin in einem internationalen Planungsbüro, als Refe-

rentin ist sie inzwischen bei verschiedenen Konferenzen und Veranstaltungen in Europa und der Welt gefragt. Derzeit denkt sie darüber nach, sich selbständig zu machen und ihr eigenes Planungsbüro zu gründen.

Georg

Betti wartet am Gate, ihr Flug wurde gerade aufgerufen. Wo bleibt er bloß? Die App zeigt an, dass Georg bereits durch die Sicherheitsschleuse durch ist. Ah, da hinten, das könnte er sein. Mittelgroß, hellbraunes wuscheliges Haar, Dreitagebart - cute sieht er aus, denkt sich Betti. Nach einer kurzen flüchtigen Begrüßung steigen sie in den Flieger ein. Nachdem der Flieger abgehoben ist, bestellen sie sich erstmal einen Café. Betti erzählt vom Symposium letzte Woche und den spannenden Gesprächen über die verschiedenen Integrationsmöglichkeiten autonomer Fahrzeuge. Georg interessiert sich dafür, aber hakt nach, ob es denn eine zukunftssträchtige Lösung wäre autonome Fahrzeuge in die Radverkehrsstraßen zu integrieren, dann kommen wir doch wieder dort an, wo wir schon einmal waren. Sie diskutieren auch über den Einfluss des Klimawandels auf die Stadtplanung und den möglicherweise übereilten Transformationsprozess, der seitdem geschehen ist. Betti gibt jedoch zu bedenken, dass sich seit der Mobilitätstransformation die Möglichkeiten für schwache Verkehrsteilnehmer*innen aufgrund einer Krankheit, ältere Menschen oder jene mit einer Behinderung rapide verschlechtert haben und diese dadurch stärker ausgegrenzt wurden. Durch autonome Fahrzeuge würde diesen Menschen mehr Teilhabe am gesellschaftlichen Leben ermöglicht werden. Georg grübelt. Puh, so schnell waren sie einmal wieder in Stadtplanungsthemen versandet denkt sie, wie so oft. Sogar auf Partys passierte es ihr regelmäßig, dass der halbe Abend auf einmal gefüllt von leicht angetrunkenen Konversationen über Stadtplanung war.

Das Flugzeug wackelt. Die Anzeige „bitte Anschnallen“ leuchtet auf. Huch, war das ein Luftloch?

Aber erzählt mal ein bisschen von dir, womit beschäftigst du dich so im Alltag, fragt Betti interessiert. Der 40-jährige Georg wirkt etwas verlegen. Vor zwei Jahren schon hat er seinen Job verloren, bei der Österreich Werbung hätte er das neue Narrativ für die Kampagne „Österreich, das Tor zur Welt“ aufbauen sollen. Damit habe er so gehadert, als müsste er Österreich noch mehr verkaufen, nur weil inzwischen das Bruttonationalprodukt, durch Tourismus generiert, auf über 25 % zu steigen begann. Jetzt muss man sogar das Wintersportticket vorbestellen. (Anm. der Autorin: in den zwei Wintermonaten Jänner und Februar waren nur noch die höchstgelegenen Wintersportgebiete Pitztaler, Hintertuxer, Stubai Gletscher und Sölden rentabel für den Betrieb) Daraufhin hatte er seinen Job gekündigt, um nicht mit seinen Idealen brechen zu müssen. Mit dem neuen Feuer im Bereich des Wirtschaftswachstums in dieser Sparte

konnte Georg nicht viel anfangen. Seit dem Abkommen zur Globalisierung des weltweit freien Handels geht's hier bergab. Hast du gehört, nach der Chemie- und Kunststoffindustrie hat es nun die Nahrungsmittelhersteller getroffen, einfach abgewandert ins Ausland. Die Arbeitnehmer*innen sollen jetzt alle den Tourismus mit ausbauen, Irrsinn. Wenigstens wurde für den Erhalt der Landwirtschaftssparte gekämpft.

„Bitte anschnallen“ tönt es, „Der Landeanflug ist gestartet, wir landen in 10 Minuten“.

Wie sich die Produktionsumstellung auf klimaresistentere Sorten die somit auch bei höheren Temperaturen, längeren Trockenperioden oder intensiveren Niederschlägen gut gedeihen, auf die Fruchtbarkeit der Felder auswirkte, das würde sich noch zeigen. Charlotte hatte unlängst dazu Studien vom Umweltbundesamt gelesen und musste Georg recht geben. Jedenfalls fuhr Georg fort, dass er seit der Arbeitslosigkeit nicht mehr wirklich hochgekommen war. Eine Art Lethargie des Lebens hatte ihn getroffen. Zwischenzeitlich hatte er mit alten Freunden aus seiner aktiven Zeit als Aktivist überlegt den Eisendorn in der Praterstraße zu übernehmen, ein kleines Fachgeschäft für Werkzeug, Kochgeschirr, Renovierungsmaterial und vieles mehr. Nicht mal mehr Schädlingsfallen wurden bei uns gekauft, nur noch alles bestellt, selbst das zusätzliche Geschäftsmodell, um Werkzeuge zu verleihen, war nicht erfolgreich aufgegangen. Ein Bekannter hatte sogar eine Online-Plattform gebastelt, auf der man den aktuellen Stand der Verfügbarkeit der Werkzeuge einsehen und reservieren konnte. Möglicherweise kam das Marketing zu kurz, denn nach einem halben Jahr mussten sie Insolvenz anmelden. Hartes Schicksal, dachte Betti, sie hatte es als Kind geliebt mit ihrem Vater am Wochenende auf einen Stadtbummel zu gehen oder Einkäufe zu erledigen, dass Innenstädte wichtig für die soziale Interaktionen und das Gemeinschaftsgefühl einer Gesellschaft sind. Vielleicht müsste sie sich doch wieder mehr in Richtung Innenstadtentwicklung und -aufwertung fokussieren in ihrer Forschung, da scheint es einiges an Nachholbedarf zu geben. Das Flugzeug landet. Ein interessantes Einstiegsgespräch, die richtige Einstellung hat er ja, da gab es sicher noch viele weitere Themen zu diskutieren und gemeinsam auszuloten. Das Wochenende würde bestimmt nicht langweilig werden, dachte Betti, während sie gemeinsam durch das sonnendurchflutete Gate das Flugzeug verließen.

Hannes

Ein lautes Pfeifen hallt den Bahnsteig hinunter, Betti rennt, der kleine Rucksack auf ihrer rechten Schulter schaukelt hin und her, bitte nicht runterfallen denkt sie, nur noch wenige Meter. Als sie die Stiegen hochkommt, sieht sie wie sich der Zug langsam in Bewegung setzt. Mist. Heute steht ihr zweites

Date über die Wingman-App an. Der nächste Zug fährt erst in 15 Minuten, das wird knapp den Flug zu erwischen. Sie sitzt am Bahnsteig und lässt ihr letztes Date Revue passieren, während sie wartet. War sehr nett gewesen in Belgrad mit Georg, wo es wohl diesmal hingehet?

Als sie am Flughafen ankommt, setzt der Zeitdruck wieder ein, als sie zum Gate spurtet. Als letzte besteigt sie den Flieger, nach ihr schließt der Stuart die Türen. Reihe 37 steht auf ihrem Ticket. Sie geht den Gang hinunter, da hinten, da kommt Hannes ins Blickfeld, die Aufregung steigt. Er lächelt sie erleichtert und etwas schüchtern an, er hatte schon Sorge sie schafft es nicht rechtzeitig. Da rollt das Flugzeug auch schon los, Ziel Zadar, Kroatien, Flugzeit eine Stunde. Eine kurze Kennenlernzeit. Hannes fragt, wie es ihr geht. Betti erzählt, dass sie am VM erst von einer Geschäftsreise aus Zürich zurückgekommen sei, allerdings war sie ausnahmsweise mit dem Zug unterwegs gewesen. Es war um eine Spurenerweiterung auf der Strecke Innsbruck Bozen für den geplanten Radhighway gegangen, teilweise unterirdisch. Sie war sich allerdings unsicher, für wie gut sie die Idee halten sollte. Aber erzähl du mal, was beschäftigt dich so, will Betti von ihm wissen. Hannes seufzt, sein Onkel war Anfang der Woche überraschend verstorben und er nun wenig überraschend Erbe einer großen alten Mühle mit angeschlossenem Garten zur Subsistenzwirtschaft, gleich in Flughafennähe. Seine Mutter hatte er nie kennen gelernt und der Onkel war sein letzter naher Verwandter gewesen, zu ihm hatte er eine starke Verbindung aufgebaut. Vater und Bruder waren vor 5 Jahren bei einem Buschbrand in Kalifornien umgekommen, dort waren sie auf dem Fernwanderweg Pacific Crest Trail unterwegs gewesen. Das dies eine riskante Reise war, ist klar gewesen, seit dem Fortschreiten des Klimawandels und den langen Trockenperioden im Sommer waren unkontrollierte Brände nichts ungewöhnliches mehr. Nach dem großen Unglück hatte sich Hannes stark zurückgezogen und verfiel in einen Zustand der inneren Betäubung. In dieser Zeit wandte sich immer mehr von materiellen Dingen ab, er empfand keine Freude mehr daran. Nichts ist für die Ewigkeit, war zu seinem Glaubenssatz geworden und darauf richtete er auch sein Leben aus. Ohje, das zweite leicht depressive Date, dachte Betti.

Sein sich seitdem entwickelter Minimalismus äußerte sich in der Lebensweise dahingehende, dass er sich beinahe aller seiner Besitztümer entledigte um sich auf das Wesentliche zu konzentriert, der Trauerarbeit. Trotzdem wollte er das Date nicht absagen, etwas Ablenkung kann ich gerade gut gebrauchen. Harter Tobak dachte Elisabeth, auf jeden Fall empathisch bleiben, das könnte ein anstrengender Trip werden.

„Möchtet ihr beide etwas trinken?“ fragt ein Stuart von der Seite, der soeben mit dem Getränkewagen bei ihnen Halt macht. Ja, endlich, einen doppelten Wodka

für mich bitte; den brauchte sie jetzt erstmal. Der Stuart lächelte ihr leicht mitleidig aber mit einem Augenzwinkern zu. Georg bestellte sich einen Tomatensaft. Den trinkt man ja nur wenn man fliegt, meint er, angeblich schmeckt er doch durch die Höhe besser.

Erzähl mal mehr von der Mühle, will Betti wissen, während sie von ihrem Wodka nippt, vielleicht lenkt das ja ein wenig von der ganzen Tragik ab. Die alte Mühle liegt unmittelbar an das Rollfeld angrenzend, quasi noch in der Sicherheitszone scherzt Hannes. Der Garten wurde schon immer naturnah gehalten, früher gab es ein paar kleine Beete und eine Bienenzucht. Sein Onkel war Generation Fridays for Future gewesen und lebte auch nach den Jahren des Aktivismus diesen Lebensstil weiter. Seit dem Bau der dritten Startbahn war sein Onkel aber nach Wien gezogen, den Lärm hat er nicht mehr ausgehalten, das hat ihm das Herz zerrissen. Nur noch ab und zu fuhr er nach draußen um sich um die Bienen zu kümmern. Er hatte einfach gehofft, dass die Blüten und Pflanzen nicht übermäßig durch Emissionen belastet seien und die Bienen sich schon anpassen würden. Hast du vor dich ab jetzt um die Bienen zu kümmern? Trittst du das Erbe an? Hannes muss überlegen. Er hatte auf der BOKU Kulturtechnik und Wasserwirtschaft studiert und nach dem Studium ein Startup zur Entwicklung einer intelligenten Plattform zur Überwachung und Verwaltung von Wasseraufbereitungsanlagen entwickelt, das war wichtig geworden, in den letzten Jahren kam es immer mehr zu Trinkwasserknappheit die inzwischen rund 90 % der Erdbevölkerung betraf. In der Trauerphase damals hatte er sich aber aus dem Unternehmen der inzwischen weltweit nachgefragten Technik zurückgezogen und war stiller Anteilhaber geworden. Er fühlte sich schon seit längerer Zeit etwas verloren, vielleicht nicht der richtige Moment für ein Date, aber Elisabeth war im schon am Profil sympathisch gewesen, vielleicht würde sie neuen Schwung in sein Leben bringen.

Bitte anschnallen und fertig machen zur Landung, tönte auf einmal die Durchsage durch das Flugzeug. Betti versank im Sitz und hing ihren Gedanken nach. Die Mühl klingt schon nach viel Potenzial, das wäre doch ein cooles Projekt für die Zukunft, quasi Entwicklungsarbeit in der Suburbanisierungszone, einen eigenen Garten haben, vielleicht einen Co-Working Space einrichten, oder gar die alte Mühle wieder aktivieren und zur Kulturvermittlung für Kinder nutzen - das wäre viel Arbeit. Und neulich hatte sie von einem neuen Isolierglas aus Indien gehört, dass angeblich Schallwällen absorbieren konnte. Davon musste sie ihm bei einem Bier unbedingt erzählen.

Mittelweg als Conclusio

Die zwei Geschichten drücken Extremszenarien aus, die so oder so ähnlich wohl wenig oder nur in Teilen realistisch ist.

Gäbe es eine dritte Geschichte, würde sich diese wohl „Durchwurschteln und weitermachen“ heißen und die Akzeptanz-Variante des Untergangs unseres Sozialsystems, den realistischen Umgang mit permanenten Krisen, die Einführung einer Frischwasserverbrauchsregelung, den steigenden Bevölkerungszustrom aufgrund der voranschreitenden Auswirkungen der Klimakrise und eingeschränkte Reisefreiheiten thematisieren. Der Flugverkehr wäre dabei so weit reguliert, durch gekürzte Subventionen für die Luftfahrtbranche und die Streichung der Kurzstreckenflüge unter 600km, dass die zusätzlich durch die dritte Piste entstehenden Kapazitäten nun weitestgehend ungenutzt sind. Grande Finale

4 Erkenntnisse und Empfehlungen

Wie läuft der Planungsprozess eines UVP-Pflichtigen Infrastrukturausbaus am Beispiel dritte Piste Flughafen Wien ab?

Die Analyse des Planungsprozesses wurde vor allem im Rahmen des Kapitels „Geschichte und Synchronopse“ in den Abschnitten Synchronopse der Ereignisse, die Planung der dritten Piste und das Genehmigungsverfahren dargestellt und beschrieben. Als formaler Planungsprozess konnten 12 Jahre identifiziert werden, abgegrenzt durch den Beginn des Mediationsverfahrens 2000 und abgeschlossen 2012 mit dem Erhalt des positiven UVP-Bescheids durch die Niederösterreichische Landesregierung.

Aufgrund der inhaltlichen Komplexität und des Paradigmenwechsels, nicht nur in der Planung, die den Zielkonflikt zwischen Wirtschaftswachstum und Umweltschutz anheizen (vgl. Kapitel „Raum- und Planungszielkonflikte oder die Eigenheit von komplexen Umweltproblemen“), mutierte das gesamte Verfahren zu einem Multi-dilemma. Über den reinen Planungsprozess hinaus hatte dies ein zeitlich langes (über 10 Jahre), ressourcenintensiven (Mediation) und für Flughafen (Mediation und Bürger*innenbeteiligung) teuren Verfahren zur Folge. Insbesondere Ereignisse, die im nationalen oder internationalen Umfeld geschahen, z. B. EU-Osterweiterung, Inbetriebnahme City Airport Train, Gesetzesnovellierungen, wirkten sich auf den Planungsprozess aus. In der Summe fördern diese Ereignisse die Pläne den Bau der dritten Piste. Weitere Bauprojekte des Flughafens (insb. im Cargo- und Non-Aviation-Bereich) lassen den Flughafen finanziell stabiler dastehen und wirken sich langfristig positiv auf die Liquidität des Flughafens aus, so dass er auch nach dem Bau des Skylinks (vgl. Kapitel „Jüngere Flughafengeschichte: 2001 bis 2021“ und im Argumentarium unter „Infrastruktur“) ein weiteres teures Großprojekt stemmen kann.

Bei einem Projekt von solch gesellschaftlicher, politischer und wirtschaftlicher Bedeutung ist der reine Planungsprozess mit dem Abschluss und der Genehmigung der UVP-Prüfung durch das Land Niederösterreich nur formal abgeschlossen. Die Zukunft wird zeigen, ob der Planungsprozess erneut aufgerollt wird (vgl. dazu die Überprüfung und Evaluierung von Straßenbauprojekten 2021) oder bis zum Ablauf der Gültigkeit der UVP 2033 ein Baustart erfolgt ist.

Aus den Erkenntnissen dieser Arbeit kann die These aufgestellt werden, dass selbst der vermeintlich abgeschlossene Planungsprozess auch im Nachhinein adaptiert und selbst gekippt werden kann, solange sich die dritte Piste noch nicht in Bau befindet.

Welche Akteur*innen sind involviert und welchen Einfluss haben diese?

Zentrale Akteur*innen

Das Kapitel „Akteur*innen“ hat gezeigt, dass die Flughafen Wien AG, das Dialogforum und, im Rahmen der Beteiligung, die Anrainer*innengemeinden am engsten in den Planungsprozess involviert sind. Insgesamt konnten 14 zentrale Akteur*innen ermittelt werden, welche über alle Sektoren hinweg verteilt sind. Das ist als positiv zu werten, weil so eine divers gestreute Vielzahl an Akteur*innen aus unterschiedlichen Gruppen im Prozess vertreten sind. Darüber hinaus geht aus dem Akteur*innenmapping hervor, dass vier Akteur*innengruppierungen aus dem Sektor der Zivilgesellschaft öffentlich dem Bau einer dritten Piste kritisch gegenüberstehen. Diese repräsentieren jene Bevölkerungsgruppen aus dem, im Falle der dritten Piste, nicht profitorientierten und parteipolitisch unabhängigen Sektor. Die ARGE setzt sich aus verschiedenen, ehemals der dritten Piste kritisch gegenüberstehenden, Bürger*inneninitiativen zusammen und agiert als kooperative Partei im Dialogforum. Das führt zu Konflikten mit anderen Bürger*inneninitiativen, wie der AFLG, welche sich gegen eine Beteiligung am Dialogforum aussprechen. Letztendlich führt die durch das Dialogforum hervorgerufene Spaltung zu einer Schwächung der Position der Pistengegner*innen, da die Kooperationsbereitschaft der ARGE im Dialogforum den Anschein erweckt, dass der dritten Piste kritisch eingestellte Bürger*inneninitiativen eine echte Mitsprache gewährt ist (vgl. Kapitel „Fazit zum Akteur*innenmapping und der Akteur*innenanalyse“). In der öffentlichen Wahrnehmung könnte so im Umkehrschluss der AFLG fehlende Kooperationsbereitschaft unterstellt werden und diese als Verweiger*innen des Dialogs bezichtigt werden. Auch dem Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, dem BVwG, dem VwGH und dem VfGH kommen ein nicht zu unterschätzender Einfluss auf die Entscheidung der dritten Piste zu. Der Ausgang der Gerichtsverfahren hat gezeigt, dass die jeweilige Auslegung des Falles die Entscheidung für oder gegen den Bau bestimmt hat.

Ungleiche Gewichtung des Einflusses der Akteur*innen

Die vorangegangene Identifizierung der zentralen Akteur*innen zeigt ein Ungleichgewicht in der Verteilung der Haltungen, bei manchen auch Interessen, gegenüber dem Planungsprojekt und veranschaulicht deutlich, dass eine Dysbalance in der Entscheidungsmacht über die Projektrealisierung entsteht. Akteur*innengruppen aus Wirtschaft, Verwaltung, Politik und Intermediären (insgesamt zehn) sind deutlich in der Überzahl und sprechen sich vor allem für den Bau aus.

Die Positionierungen der einzelnen Anrainer*innengemeinden konnten nicht genau eruiert werden, da diese aber mit Vetorecht im Dialogforum vertreten sind. Ihnen ist dadurch nur das Mitspracherecht an der Lage der Piste gewährt. Ziel des Dialogforums war es für einen reibungslosen Kommunikationsprozess zu sorgen, um einen Interessensausgleich zwischen der Flugverkehrswirtschaft und den Anrainer*innen der Umlandgemeinden zu erreichen. Betrachtet man alle Parteien mit Vetorecht im

Dialogforum (insg. acht – Flughafen Wien, Austrian Airlines, Austro Control, Gemeinden, Verein ARGE, Land Wien, Niederösterreich und Burgenland), wird das Ungleichgewicht stark verdeutlicht. Die vertraglichen Regelungen zur Partizipation im Dialogforum lassen nur eine Scheininteressenvertretung zu. Es darf über die Lage der dritten Piste mitgesprochen werden, den Bau prinzipiell zu hinterfragen ist nicht erlaubt. Dies unterdrückt die Meinung all jener, die den Bau der dritten Piste ablehnen. Das Dialogforum wird dadurch zur Fassade mit fehlender Parität, um freie Beteiligung vorzutäuschen. Daraus schließt sich die Erkenntnis, dass die Planungen zur dritten Piste gar nicht scheitern konnten, da sich die Flughafen Wien AG durch die Scheinbeteiligungsmöglichkeiten sein Projekt selbst legitimiert.

Unterstützt wird vorangegangene Annahme durch die Doppelrolle des Land Niederösterreichs, das sowohl zu 20 % Anteilseigner*in am Flughafen, gleichzeitig aber auch zuständige Behörde für die Baubewilligung, die Umweltverträglichkeitsprüfung, die regionale Leitplanung und das Raumordnungsrecht ist. Ob sich das Land selbst einen negativen Prüfbescheid ausgestellt hätte, ist Spekulation. Dass aber ein gewisses Interesse an der Realisierung der Piste gegeben ist, lässt sich nicht bestreiten. Deshalb wird, beruhend auf dem Erkenntnisstand dieser Arbeit, der von anderen Akteur*innen aber auch Fachpersonen bemängelte Vorwurf der Befangenheit des Landes Niederösterreich zu Recht bestätigt.

Weitere Erkenntnisse im Zusammenhang mit Akteur*innen und ihrem Einfluss

Die Akteur*innenanalyse hat gezeigt, dass monetäre Beziehungen insbesondere zwischen dem Flughafen und den Umlandgemeinden bestehen, welche durch den Umweltfonds genährt werden und mit der Umsetzung der dritten Piste auch weiterhin aufrechterhalten werden. Die könnte zu einer Abhängigkeit der Gemeinden vom Flughafen Wien führen. Durch diese Unterstützung hat die Flughafen Wien AG ein Instrument in der Hand, um Beziehungen zukünftig in eine potenziell für sie positive Richtung zu lenken, Proteste ruhig zu halten und Kooperationsbereitschaft, Verständnis und Anteilnahme gegenüber den finanziell begünstigten, aber direkt von den Auswirkungen der dritten Piste betroffenen Gemeinden zu suggerieren.

Folgen des Einflusses auf die Raumentwicklung

Private Akteur*innen (Flughafen Wien und seine Aktionär*innen) erhalten durch Pauschalregulierungen der Zuständigkeit für Flughafenbauprojekte die Fähigkeit eigenständig Raumentwicklung zu betreiben. Die Investition in ein Dialogforum und den Umweltfonds unterstützt die Erreichung des Projektziels. Aufgrund der Größe des Projektvorhabens und seiner raumprägenden Auswirkungen kann von privat betriebener Raumentwicklung gesprochen werden. Die Ziele des Flughafens, die durch den Bau der dritten Piste verfolgt werden, sind vermutlich weniger raumplanerischer als vielmehr rein wirtschaftlicher Natur. Das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung als UVP-Behörde und die Niederösterreichische Landesregierung als beschlussfassende Partei in Angelegenheiten des Raumordnungsrechts und Landesentwicklungskonzepts hat im Fall der dritten Piste die stärksten raumordnerisch regulierenden Hebel in der Hand. Durch die Doppelrolle

und das Interesse, Niederösterreich als prosperierende, erfolgreiche Wirtschaftsregion weiterzuführen (auch Ziel des Raumordnungsgesetzes), könnte dieser Umstand die raumplanerischen Instrumente in ihrer Funktion beeinflusst haben. Wie und auf welcher Basis zwischen Bodenschutz und wirtschaftlichem Wachstum abgewogen werden soll, bleibt Auslegungssache. Das Fehlen einer Bundesraumordnung für Flächeninanspruchnahme und der immer noch nicht ratifizierten Bodenstrategie mit dem Bekenntnis zu einem jährlichen 2,5 Hektarziel genehmigt den Ländern aktuell weitestgehend freie Hand beim Bodenverbrauch.

Die Akteur*innenanalyse hat verdeutlicht, dass sich das Dilemma um den Bau der dritten Piste nicht zufriedenstellend für sämtliche Interessenslagen lösen lassen wird und das Dialogforum zur Spaltung zwischen den zivilgesellschaftlichen Gruppierungen beigetragen hat.

Gibt es Stellschrauben im Bereich der Raumplanung, die einen Einfluss auf den Planungsprozess haben können und welches sind diese?

Eine Stellschraube ist eine kleine Schraube oder Bauteil, das dazu verwendet werden kann, ein größeres System einzustellen oder zu adjustieren.

Die Metapher der Stellschraube wird im vorliegenden Fall dazu verwendet, um eine Situation zu beschreiben in der eine kleine Veränderung an einer bestimmten Stelle im Prozess oder im Kontext Auswirkungen auf das gesamte System haben kann. Wird die Stellschraube im richtigen Maß gedreht, kann dies dazu beitragen, das System zu optimieren oder zu verbessern.

Zu den Kernaufgaben der Raumplanung gehört die Analyse im Raum und darauf aufbauend Konzepte und Strategien zur räumlichen Entwicklung zu erstellen und umzusetzen, um den Spielraum auch für künftige Generationen zu erhalten. Dabei agiert die Raumplanung im Spannungsfeld zwischen verschiedensten Interessen, im Mehrebenensystem und Themenübergreifend. Raumplaner*innen sind in der Lage, die wichtigsten Aspekte in diesem Spannungsfeld zu berücksichtigen. Darüber hinaus erfordert eine effektive Beteiligung von Bürger*innen von Raumplaner*innen die Fähigkeit Mediationsverfahren, Beteiligungsformate und Dialogkompetenz einzusetzen, um diese in den Entscheidungsprozess einzubeziehen. Die koordinative Rolle der Raumplaner*innen kommt in großen Planungsprozessen ein wichtiger Stellenwert zu. Die beschriebenen Stellschrauben können nicht immer von der Raumplanung und ihrer Akteur*innen selbst adjustiert werden, weitere Ebenen und Sektoren sind gefordert. Eine Stärkung der Kompetenz des Bundes in Raumordnungsangelegenheiten spielt bei der Mehrheit der identifizierten Stellschrauben eine wichtige Rolle.

Aus der Analyse des Planungsprozesses, der Akteur*innenanalyse und dem Argumentarium konnten folgende Stellschrauben identifiziert werden:

Die Rolle der Raumplanung im Planungsprozess stärken

Die Raumplanung spielt im Planungsprozess sowie auf der Entscheidungsebene eine untergeordnete Rolle. Die Raumplanung wurde erst sehr spät einbezogen, bleibt ein

kleines Puzzleteil, tritt nicht an den entscheidenden Stellen im Planungsprozess hervor und kommt erst im Zuge der Umweltverträglichkeitsprüfung zum ersten Mal konkret vor. Insbesondere bei den Gerichtsentscheidungen ist die Raumplanung implizit mit dabei. Die Umweltverträglichkeitserklärung thematisiert bei Bau der Piste und die Umsetzung eines landschaftspflegerischen Begleitplans, sieht aber keine sich widersprechenden Interessen zur regionalen Leitplanung bzw. dem regionalen Raumordnungsprogramm. Die Rolle der Landesraumplanung ist aufgrund der Mehrfachrollen des Landes Niederösterreich eher schwach, da vom Land Anpassungen in der Leitplanung getroffen wurden, die das Projekt raumplanerisch legitimieren. Die Raumplanung könnte durch die Verlagerung einiger Landeskompetenz auf Bundesebene bei Planungsprojekten mit Befangenheitsgefahr des Landes gestärkt werden. So wäre dann der Bund für die UVP-Prüfung oder die Ausstellung des Baubescheides zuständig. Das öffentliche Interesse an der dritten Piste ist langfristig und wirkt sich auf mehrere Bundesländer direkt aus und erfordert deshalb eine gründlich überlegte, überregional getroffene Entscheidung, bei der der raumplanerische Einfluss stärker spürbar sein muss.

Verbindliches Instrument zur Regelung des österreichischen Flächenverbrauchs

Die noch nicht ratifizierte Bodenstrategie und das aktuelle Regierungsprogramm der Bundesregierung streben einen Bodenverbrauch von 2,5 ha pro Tag an. Weder die Strategie noch das Regierungsprogramm sind verbindlich. Es braucht ein österreichweit verbindliches Instrument, das den Netto-Flächenverbrauch klarer regelt. Die Raumplanung kann hier nicht selbst regulierend in das politische Geschehen eingreifen, jedoch auf behördlicher Ebene als impulsgebende, kooperierende und motivierende Disziplin verstärkt tätig werden, auf wissenschaftlicher Ebene Forderungen nach einer Bodenstrategie und verbindlichen Flächenkontingenten für Länder aufrechterhalten und im privatwirtschaftlichen Bereich auf eine nachhaltige und bodenschonende Planung achten sowie im Rahmen der örtlichen Raumplanung deren Vorzüge immer wieder hervorheben.

Verbindliche Flugrouten als Bestandteil der UVP

Die Umweltverträglichkeitsprüfung hatte die dritte Piste und alle sich am Boden befindlichen Anlagen oder Anpassungsmaßnahmen zum Thema. Die Festlegung bestimmter Flugrouten blieb auch in den Gerichtsverhandlungen aus. Daher ergibt sich der Vorschlag in Zukunft die Prüfung verbindlicher An- und Abflugrouten sowie aller dadurch zu erwartenden Emissionen und Immissionen als Teil der UVP mit aufzunehmen, um deren Auswirkungen auf die räumlich gebaute Umwelt im richtigen Maße abschätzen zu können.

Darüber hinaus sollten auch die Auswirkungen auf Bodenverbrauch und Klima zukünftig zentrale Bestandteile der UVP-Prüfung sein.

Befangenheit von Landesbeamt*innen ausschließen

Bei Landesprojekten sind die Amtssachverständige, die bei UVP-Verfahren beauftragt werden, meist Personen, die von der Landesregierung bestellt werden und als Sachverständige tätig sind. Als Landesbeamt*innen sind diese angehalten, objektiv zu urteilen und müssen im Gegensatz zu Gutachter*innen, die bei Bundesprojekten tätig werden, keinen Befangenheitsnachweis erbringen. Die Abklärung einer möglichen Befangenheit und/oder der fachlichen Kompetenz externer, zur Prüfung beauftragte Sachverständige auf Landesebene, ist aktuell dieser Erkenntnis nach unzulänglich geregelt.

Das Erbringen eines Nachweises zur Unbefangenheit sowie die Abklärung der fachlichen Eignung und politischen Unabhängigkeit hätten das UVP-Verfahren in seiner Dauer verkürzen können. Nebenbei könnten die Aussagekraft und Glaubhaftigkeit des UVP-Verfahrens dadurch erhöht werden.

Überprüfung und Novellierung des Luftfahrtgesetzes

Ob das Luftfahrtgesetz in seiner Fassung von 1957 aktuellen Umweltschutzstandards entspricht, wurde nicht überprüft. Durch die Überprüfung des Gesetzes könnte eine aktuelle Verfassungskonformität festgestellt werden und entsprechende Anpassungen im Bereich Umweltschutz vorgenommen werden. Diese hätten sich damals zum Beispiel an den Richtwerten des Kyoto-Protokolls orientieren können. Umweltschutzinteressen beim Ausbau von Flughäfen in Österreich sind im Luftfahrtgesetz derzeit immer noch nicht berücksichtigt. Darüber hinaus geht es auch um die Zuweisung der von den Flugzeugen ausgestoßenen Emissionen, die am Flughafen Wien landen sollen. Wer Infrastruktur zur Ermöglichung des internationalen Flugverkehrs bereitstellt, trägt Mitverantwortung für die durch die Flugzeuge ausgestoßenen Emissionen.

Der Planungsprozess zur dritten Piste hätte eine gute Gelegenheit dargestellt das veraltete Luftfahrtgesetz zu novellieren und dadurch als Regierung in Österreich glaubhafter Umweltschutz zu betreiben.

Anpassungen des Standortentwicklungsgesetzes und des Standortentwicklungsbeirates

Der Beschluss des neuen Standortentwicklungsgesetzes besagt, das auch schon laufende UVP-Verfahren, welche in besonderem öffentlichen Interesse liegen, dieses unmittelbar zu berücksichtigen haben. Dies betrifft auch die dritte Piste. Dass das Gesetz auch rückwirkend geltend gemacht wurde, ist eine Stellschraube, die nicht zu ändern ist, aber möglicherweise die Legitimation der dritten Piste seitens der Befürworter*innen mit unterstützt hat.

Besonderes öffentliches Interesse ist laut Gesetz dann gegeben, wenn positive Folgen für den Wirtschaftsstandort zu erwarten sind oder auch beispielsweise, wenn ein wesentlicher Beitrag zur Mobilitäts- und Energiewende zu erwarten ist. Regelungen bzw. Maßnahmen, die in Kraft treten, wenn sich „als öffentliches Interesse“

definierte Kriterien widersprechen, könnte in Zukunft geschaffen werden. So könnten Planungen auf die dies zutrifft, als komplexe, mit einem Zielkonflikt behaftete Planungen benannt und ihrem Anspruch gerecht behandelt werden.

Der Standortentwicklungsbeirat besteht aus politischen Vertreter*innen fünf Ministerien und einer*einem Vertreter*in des Bundeskanzlers. Die Einführung eines breiteren Standortentwicklungsbeirats, z. B. einer Besetzung mit Vertreter*innen aus dem Jugendrat (unabhängige Jugendorganisation) oder dem Klimarat (zufällig ausgewählter Querschnitt aus der österreichischen Bevölkerung), könnten dort getroffene Entscheidungen, die als öffentliches Interesse zu werten sind, vielfältiger und als echtes öffentliches Interesse legitimieren.

Umwelthemen bei Planung großer Infrastrukturprojekte stärker gewichten

Selbst im Kontext der schon längeren Aktualität der Klimakrise und des Klimaschutzes haben beide Aspekte im Fall der dritten Piste eine untergeordnete Bedeutung gespielt. Der erste UVP-Bescheid 2012 beinhaltet die Thematik Klimaschutz und Maßnahmen zum Klimaschutz nicht. Wären die Planungen rund 20 Jahre später gestartet worden, sähen Entscheidungen gewiss anders aus. Es braucht eine neue Diskussion zum Umgang mit vor 5 Jahren und länger davor genehmigten, aber sich noch in Bau befindlichen Großbauprojekten. So kann der beginnende Paradigmenwechsel einer sich langsam ändernden Wertigkeit von Wirtschaftlichkeit, Wachstumszielen und Klimaschutz im Umgang mit Großbauprojekten vorangetrieben werden. Die Möglichkeit, eine in der Vergangenheit getroffene Entscheidung revidieren zu können, bietet zwar erhöhte Rechtsunsicherheit, aber bereitet eine Chance nach fortschrittlicheren Alternativen zu suchen und diese anwenden zu können.

Die Bahn als Lösungsansatz

Es existieren diverse Optionen, um den Umstieg auf umweltfreundliche Transportmittel wie die Bahn zu fördern. Eine Verlagerungsstrategie, die sowohl ökologisch als auch verkehrspolitisch vernünftig ist und unmittelbar umgesetzt werden kann, wäre ideal. Diese sollte für sowohl Bahn als auch Airlines von Vorteil sein, um eine Situation zu schaffen, die für beide Seiten gewinnbringend ist. Zunächst in Betrachtung gezogen werden müssten sämtliche Kurzstreckenflüge, die mit einer zumindest vierstündigen Fahrtzeit mit dem Zug erreicht werden können. Auf österreichischer und europäischer Ebene fehlt der politische Willen und Auftrag Kurzstreckenflüge zu limitieren. Aufträge an progressive Verkehrs- und Raumplanungsbüros die länderübergreifende Ausarbeitung eines solchen Modells vornehmen, müssten stärker forciert werden, um ein funktionsstarkes Netz von länderübergreifend kooperierenden Personenverkehrsgesellschaften für eine höhere Anzahl von Nutzer*innen zu realisieren. Der Ansatz zum Ausbau der TEN-Korridore ist ein existierender guter Ansatz.

Die rechtliche Zuständigkeit für linienhafte Verkehrsinfrastrukturen liegt durch die entsprechenden Materiengesetze beim Bund. Jedoch scheint beim Ausbau von Flugverkehrsinfrastruktur eine fehlende Regulierung vorzuliegen, wodurch sich keine Behörde in der Rolle als führende raumplanerische Instanz (z. B. in Bezug auf die

Lage der Piste) fühlt oder als solche wahrgenommen wird. Dieser Umstand stellt einen Widerspruch zur sonst klar geregelten Rolle der öffentlichen Hand bei großen Infrastrukturbauten dar. Das öffentliche Interesse an Projekten wie der dritten Piste ist langfristig, betrifft ganz Österreich und erfordert deshalb eine überregional bzw. national getroffene Entscheidung.

Lessons Learned aus diesem Prozess für die Raumplanung

Prozesshaft/Methodisch

- **Frühzeitige Information und Diskursbereitschaft:** Die frühzeitige Kommunikation der Pläne zum Ausbauprojekt dritten Piste 1998 durch den Masterplan 2015 des Flughafen Wiens war gut und wichtig. Jedoch schienen die Pläne bereits seitdem als indiskutabel im Vollzug. Ab diesem Moment könnte bereits angesetzt werden das Ausbauprojekt und die damit einhergehenden Konsequenzen zwar weiter zu verfolgen aber auch die Möglichkeit einer o-Variante und deren Folgen in Diskussion zu stellen.
- **Zugänglichkeit und Offenheit der Beteiligung:** Das frühzeitig gestartete Beteiligungsformat über das Mediationsverfahren hat dem Flughafen Wien vermutlich einen Volksaufstand erspart. Jedoch wurde die Zugänglichkeit zur Beteiligung ab 2005 durch eine Unterlassungsklausel im Mediationsvertrag stark eingeschränkt. So wurde die Mitsprache über die Lage der dritte Piste nur dann gewährt, wenn sich die partizipierenden Akteur*innen dazu verpflichteten keine Rechtsmittel gegen die dritte Piste einzuleiten. Echte Beteiligung sieht in ihrer Zugänglichkeit und Offenheit anders aus. Die Raumplanung kann daraus lernen, dass Scheinbeteiligung unter dem Deckmantel der Mediation geschehen kann. Es gilt das Verfahren auf Zugänglichkeit und Offenheit gegenüber Kritiker*innen genauer zu prüfen und notfalls auf Missstände öffentlich aufmerksam zu machen.
- **Transparenz des Umweltfonds:** Ein 2007 in der Mediation getroffener Leistungsvertrag regelt die Einrichtung und Umsetzung eines Umweltfonds. Dieser soll Projekten zur nachhaltigen Entwicklung der Region zugutekommen. Wie hoch die ausgezahlten Tranchen sind und wie wirksam die geförderten Projekte für die Region sind, bleibt unklar.
- **10-jährige Evaluation ab Planungsbeginn:** Eine Evaluation alle 10 Jahre von staatlicher Seite aus könnte überprüfen, ob große Infrastrukturprojekte mit langem Planungshorizont noch zeitgemäß sind oder Anpassungen vorgenommen werden müssen. Auch wenn Planungssicherheit verloren geht, könne eine positiv verlaufende Evaluation eine bestmögliche Ausführung oder die Anwendung aktueller Standards garantieren.

Fachlich/Inhaltlich/Argumentativ

- **Wachstum oder Umweltschutz ist Auslegungssache:** Das Argumentarium hat gezeigt, dass die Anzahl der Argumente für und gegen eine dritte Piste mannigfaltig sind und sich allein auf Basis dieser keine eindeutige Aussage zur oder gegen eine Projektumsetzung treffen lässt. Wir brauchen eine gesellschaftliche Debatte, wenn es um Themen geht, bei der Wachstum und Klimaschutz in Konflikt miteinander stehen. Ob die dritte Piste gebaut werden soll oder nicht, ist eine gesellschaftspolitische Entscheidung, bei der je nach Verteilung der Werte, andere Lösungen entspringen.
- **Mut zur Korrektur:** Planungsentscheidungen, die auf Basis vor über 20 Jahren formulierten Plänen getroffen wurden, brauchen Raum für Korrekturmaßnahmen. Die Festlegungen und Beschlüsse von gestern können heute schon nicht mehr aktuell sein. Gerade im Post-Covid-Kontext wird die Halbwertszeit von Planungsentscheidungen einen höheren Stellenwert bekommen müssen. Hier braucht es zukünftig die Einrichtung passender Instrumentarien und Hebel und im Gegenzug einen langen Atem beim Anpassen und Nachschärfen.
- **Greenwashing der Luftfahrtbranche ist irreführend:** Das CORSIA-Abkommen der Luftfahrtbranche ist in der Arbeit nicht extra behandelt worden und soll hier trotzdem nicht unerwähnt bleiben. Es geht darum, die Zunahme der Emissionen durch den Luftverkehr seit 2021 durch Kompensationsmaßnahmen zu kompensieren, nicht zu reduzieren. Die dafür zu kaufenden Zertifikate können im Rahmen des EU-Emissionshandelssystem erworben werden, internationale Flüge (über die EU hinaus) sind von diesen Zertifikaten jedoch nicht abgedeckt. Auch die Kompensationsmaßnahmen (Offsetting), die von den Airlines beworben werden, können zu Landraub, Vertreibung und Landnutzungskonflikten führen. Ein Learning, das auch in der Raumplanung angewendet werden kann, ist, solche internationalen Abkommen, die im Klimaschutzkontext beworben werden, mit großer Vorsicht zu behandeln, diese genau zu lesen und richtig einzuordnen.
- **Narrative erkennen und Gegennarrative stärken:** Erzählte Narrative werden schnell als „common sense“ angenommen, sowohl in der Luftfahrtbranche als auch in der Raumplanung. Sie unterscheiden sich jedoch in der Art, wie das Narrativ zustande kommt. In der Luftfahrt sind diese überwiegend durch die Akteur*innen dieser Branche geprägt (z. B. die technologischen Innovationen, die das Problem des hohen Emissions-Ausstoßes der Flugzeuge lösen werden), in der Raumplanung eher gesellschaftlichen Ursprungs (z. B. der Traum vom Einfamilienhaus). Fliegen ist immer umweltschädlich und geht mit einem enormen Emissions-Ausstoß einher. Fossile Brennstoffe kurz- bis mittelfristig zu ersetzen, steht derzeit noch nicht in Aussicht. Wir müssen lernen diese Narrative zu erkennen und Gegennarrative zu stärken durch beispielsweise fachliche Informationskampagnen. Dabei gilt es das richtige Framing zu wählen und be-

wusst zu überlegen, wie wir Faktenlagen und Situationen korrekt und positiv kommunizieren. Es ist wichtig auf unterschiedlichen Ebenen zu kommunizieren, um möglichst viele Menschen zu erreichen.

4.1 Weitere Überlegungen und Forschungsideen

Ob die dritte Piste tatsächlich gebaut wird, bleibt bis jetzt zu bezweifeln. Der Flughafen ist bis heute weder Eigentümer*in auf denen die dritte Piste errichtet werden soll und auch die Verlegung der B 10 steht noch nicht in Aussicht (vgl. Öser 2019). Juristisch ist der konventionelle Weg ausgeschöpft. Möglich wäre theoretisch eine Staatshaftungsklage gegen die österreichische Bundesregierung anzudenken, schätzt Wolfram Proksch 2019 vor. Eine Staatshaftungsklage ist ein Spezialzuständigkeitsfall des Verfassungsgerichtes, bei dem mit beispielsweise der Menschenrechtskonvention, der EU-Grundrechtechart, Völker- oder Europarecht argumentiert wird. Diese kann ausschließlich für und von bereits durch den Klimawandel Geschädigte erfolgen, das sind diejenige, die gegenwärtig Schäden durch verfehlte Klimaschutzpolitik erfahren mussten, wie z. B. Forstwirte, Hagelschutzversicherung oder ein alpiner Verein. (vgl. Kamingespräch Proksch 2019)

Angela Kallhoff von der Universität Wien denkt bereits über die Initiierung eines High Court of Climate Crimes nach, der entsprechende Vergehen ahnden könnte. In einigen Staaten wie den USA ist es bereits Praxis, dass Verstöße gegen den Umweltschutz mit Geldstrafen geahndet werden. Der Fokus solcher Strafen liegt hauptsächlich auf ihrer abschreckenden Wirkung. Die alleinige Verwendung von monetärer Mittel kann jedoch Umweltschäden und den Klimawandel nicht rückgängig machen. Um Fortschritte im Völkerrecht hinsichtlich des Klimawandels zu erzielen, gibt es neben der Idee eines internationalen Gerichtshofs noch weitere Möglichkeiten. Insbesondere müssen Institutionen geschaffen werden, die in der Lage sind, Klimapolitik sowohl auf nationaler als auch internationaler Ebene wirksam umzusetzen. Es ist oft schwierig, die konkreten Auswirkungen einer Handlung Jahre später nachzuweisen. Besonders beim Klimawandel ist es nahezu unmöglich, eindeutige Ursache-Wirkungs-Zusammenhänge nachzuweisen. In der EU erhalten Umweltthemen weiterhin eine untergeordnete Rolle. Obwohl gerade die wohlhabenden Staaten mittlerweile zahlreiche Möglichkeiten haben, nachhaltiger zu handeln. (vgl. Kallhoff 2018)

Forschungsideen

Aus dem Arbeitsprozess entsprungen, haben sich zukünftige Forschungsideen entwickelt. Zum einen wäre eine interessante Fragestellung, die im Zuge einer wissenschaftlichen Arbeit zu erforschen wäre, welche Wirtschaftszweige sich im Kielwasser der dritten Piste und einer weiteren Flughafenerweiterung, auch in den non-aviation-Bereichen, nachhaltig entwickeln könnten. Diese Überlegung ist mit der Frage verbunden, an welchen schon bestehenden Wirtschaftszweigen in der

Flughafenregion angeknüpft oder gar Synergien geschaffen werden könnten. Bei einem weiteren regen Wirtschaftswachstum in der Region wäre eine Klärung der zukünftigen gemeinsamen räumlichen Entwicklung zu berücksichtigen. Es wurden in der Vergangenheit schon interkommunale Betriebsgebiete gewidmet (z. B. Rauchenwarth und Schwadorf), ob die Standortwahl Kriteriengeleitet oder rein zufällig erfolgte, ist nicht bekannt. Hier bietet sich die Entwicklung eines regionalen räumlichen Konzepts für potenziell geeignete Standorte für (interkommunalen) Betriebsgebieten in der Flughafenregion an, dass auch die Koordination der Betriebsgebietsentwicklung zwischen den Gemeinden verstärken kann.

Eine weitere Idee ist die Entwicklung einer Art Problemkomplexitäts- oder eines Zielkonfliktpotentialindex. Mittels geeigneter Parameter (z. B. beteiligte Akteur*innen, Sparte der Akteur*innen, Art des Konflikts, Art des Prozesses, geplante Beteiligungsmaßnahmen, Größe des Vorhabens, Klimaschädlichkeit, geschätzte neu entstehende Wirtschaftsleistung etc.) könnte sich ein Wert errechnen lassen, der Aussagen über die Komplexität der Problemlage und das mögliche Konfliktpotential zulassen. Dies wäre ein Versuch qualitative Konfliktlagen einen quantitativen Wert zuordnen zu können. Möglicherweise ließen diese Werte Rückschlüsse auf eine Anpassung der Methode oder einzuleitende Maßnahmen zu. Durch den reibungsloseren Ablauf komplexer Planungen kann der Umsetzungszeithorizont realistischer eingeschätzt werden.

4.2 Persönliches Fazit

Flughafenausbaupläne in Zeiten der Klimakrise weiterhin zu rechtfertigen, ist ein zukunftsweisendes Statement. Dem widersprechen Ziele des aktuellen Regierungsprogramms, Klimawandelanpassungspläne und die geplante Bekennung zur Bodenstrategie.

Das zurückweisen der Verantwortung des Flughafens, es seien die Airlines die CO₂ produzieren und schädliche Stoffe ausstoßen, ist eine mehr als gewagte Argumentation, da sie doch die infrastrukturelle Basis zur Existenz dieses System bereitstellen. Damit wird automatisch eine Mitverantwortung getragen.

Eine Umgestaltung der Mobilität stellt die Gesellschaft zukünftig vor große Herausforderungen. Insbesondere die Planungen von großen Infrastrukturprojekten erfordern einen enormen Planungshorizont. Gerade in den letzten Jahren hat sich die Welt in rasanter Geschwindigkeit verändert, vor allem seit Beginn der COVID-19-Pandemie. Wie sollen Entscheidungsträger*innen zukünftig damit umgehen? Schließlich braucht Planung Zeit, um effektiv umgesetzt zu werden. Ende 2021 zog das Klimaministerium bei Straßenbauprojekten die Notbremse. Es ist höchste Zeit, dass Projekte mit langem Planungshorizont nach einer bestimmten Zeit auf ihre Aktualität, Resilienz, Finanzierbarkeit, Leistbarkeit, Zukunftsfähigkeit und Akzeptanz hin überprüft und gegebenenfalls angepasst werden. Ein solche Evaluation aller großer Infrastrukturprojekten würde es ermöglichen, zukunftsorientierte und nachhaltige Maßnahmen zu ergreifen und die Mobilität neu zu denken. Es braucht mehr Mut Planungen neu zu (über-)denken und gegebenenfalls auch zu verwerfen. Durch reine Sachkenntnis lässt sich das Dilemma um die dritte Piste nicht lösen.

Wir müssen nach normativen Standards handeln und ethisch verantwortungsbewusst gegenüber der Umwelt agieren. Wie verteilen wir gerecht vorhandene Ressourcen und stehen für die Folgen einer vor allem von der westlichen Welt verursachten Klimakrise ein?

Wir dürfen nicht blind darauf vertrauen, dass eine Maßnahme oder ein Produkt mit wirtschaftlichen Benefits im Einklang mit den Zielen des Umweltschutzes steht, nur weil es unter einem bestimmten Narrativ vermarktet wird.

Als Gesellschaft müssen wir erkennen, dass auch eine Verhaltensänderung in unseren Konsumgewohnheiten nötig sein wird, um effektiven Klimaschutz zu betreiben. Es ist daher wichtig kritisch zu hinterfragen, sich zu informieren und in einen gemeinschaftlichen Diskurs zu treten, um herauszufinden, ob wir eine dritte Piste in Zukunft noch brauchen und wie wir zukünftig Mobilität, nicht nur im Luftverkehr, leben wollen.

5 Quellen

5.1 Literaturverzeichnis

Amt der NÖ Landesregierung (2023): Weiterentwicklung des Flughafens Wien – Schwechat. https://www.noel.gv.at/noel/Luftfahrt/Flughafen_VIE_Weiterentwicklung.html [20.04.2023]

Amt der NÖ Landesregierung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten (2023): Raumordnungsprogramme für Sachbereiche. <https://www.raumordnung-noel.at/index.php?id=522> [06.04.2023]

ARGE gegen Fluglärm (o.J.): Willkommen bei der ARGE gegen Fluglärm!. <https://www.argeb-dialog.at/> [18.01.2022]

Austaller Monika (2019): Airport Expansion and Social Ecological Conflicts - A critical realist analysis of the third runway at Vienna airport. Masterarbeit an der Wirtschaftsuniversität Wien unter Betreuung von Univ. Prof. Clive Spash, PhD. Eingereicht im April 2019.

Austrian Wings (2011): Pröll will Flughafen Wien privatisieren. Erschienen am 21.04.2011 in: Austrian Wing (Hrsg.). <https://www.austrianwings.info/2011/04/pröll-will-flughafen-wien-privatisieren/> [abgerufen am 19.01.2022]

Avistra GmbH (2008): Luftschadstoffe durch Flugverkehr und Flughafenbetrieb. <https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/377/dokumente/radig.pdf> [16.06.2022]

Berg Tina (2019): Wieso es keine Kerosinsteuer gibt. Erschienen am 31.01.2019 in: beobachter.ch. <https://www.beobachter.ch/umwelt/umweltpolitik/klimakiller-flugzeug-wieso-es-keine-kerosinsteuer-gibt> [17.02.2022]

Brönnimann Gabriel (2019): Die Politik behandelt den Boden wie Joghurt. Interview mit Jacqueline Badran. In: Gerber Brigitta, Kriese Ulrich (Hrsg.): Boden behalten – Stadt gestalten. Zürich: Rüffer & Rub. S. 22-30.

Bundesamt für Zivilluftfahrt (o.J.): Was bei Triebwerken hinten herauskommt. https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Politik/Umwelt/was_bei_triebwerkenhintenherauskommt.pdf.download.pdf/was_bei_triebwerkenhintenherauskommt.pdf [16.06.2022]

Bundeskanzleramt Österreich (2020): Aus Verantwortung für Österreich. Regierungsprogramm 2020–2024. <https://www.bundeskanzleramt.gv.at/bundeskanzleramt/die-bundesregierung/regierungsdokumente.html> [04.05.2023]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2021): Mobilitätsmasterplan 2030 für Österreich. Der neue Klimaschutz-Rahmen für den Verkehrssektor Nachhaltig – resilient – digital. https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-fo2b-4ebo-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf [19.07.2022]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (o.J.): Flughafen Wien-Schwechat Sicherheitszonen-Verordnung. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/recht/sicherheitszonen/wien.html> [06.04.2023]

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (2022): Evaluierung Road Map Luftfahrt 2020. <https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/luftfahrt/roadmap/massnahmenkatalog.html> [10.03.2022]

Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus (2021): Zahlen und Fakten 2021. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus (2019): Integrierter nationaler Energie- und Klimaplan für Österreich. Wien: Eigenverlag.

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (2023): Klimagerechtigkeit. <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/klimagerechtigkeit-125076> [21.04.2023]

- Bundesverband der Deutschen Luftverkehrswirtschaft e.V. (2016):** Fluglärmreport 2015. https://www.bdl.aero/wp-content/uploads/2018/08/fluglaermreport2015_linkweb.pdf [15.06.2022]
- Bundesverwaltungsgericht (2017):** Entscheidung W109 2000179-1.
- Bundesverwaltungsgericht (2018):** Erkenntnis W109 2000179-1/350E.
- Bundeszentrale für politische Bildung (Hrsg.) (2022):** Green New Deals. Erschienen in der Reihe Aus Politik und Zeitgeschehen. 72. Jahrgang, 3-4/2022. Bonn: Eigenverlag <https://www.bpb.de/shop/zeitschriften/apuz/green-new-deals-2022/#content-index>. [12.02.2022]
- Brachinger Raphaela (2012):** Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat und seine Auswirkungen auf die Region. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien unter Betreuung von Univ. Prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka. Eingereicht 2012.
- Bruckner Bettina (2021):** Flughafen kiefelt an Corona-Folgen und hält an dritter Piste fest. Erschienen am 19.10.2021 in: Der Standard (Hrsg.). <https://www.derstandard.at/story/2000130561711/flughafen-kiefelt-an-corona-folgen-und-haelt-an-dritter-piste> [20.04.2023]
- Chmel Philipp (2021):** Contested Just Transition Strategies. A case study of the Austrian Airlines workforce. Masterarbeit an der Wirtschaftsuniversität Wien unter Betreuung von Ao. Univ. Prof. Doz. Dr. Andreas Novy. Eingereicht im März 2021.
- Csoklich Michael (2022):** So will der Flughafen Wien bis nächstes Jahr klimaneutral sein. Erschienen am 13.06.2022 in: aerotelegraph (Hrsg.). <https://www.aerotelegraph.com/so-will-der-flughafen-wien-bis-naechstes-jahr-klimaneutral-sein> [13.10.2022]
- Dialogforum Flughafen Wien (2014):** Geschäftsordnung Bezirkskonferenzen (GO - BK). https://www.dialogforum.at/jart/prj3/df/uploads/data-uploads/BK_GO_Vo1ltBeschluss.pdf [18.01.2022]
- Dollinger Franz (2021):** Das Dilemma und die Paradoxien der Raumplanung. Stadt- und Raumplanung/Urban and Spatial Planning, Band/Volume 18. Wien: LIT Verlag GmbH & Co. KG.
- Dörr Heinz (2001):** Planungsstrategien zum Wirtschaftsverkehr in Metropolregionen -
- Dörner Dietrich, Kreuzinger Heinz W., Reither Franz, Stäudel Thea (Hrsg.) (1983):** Lohhausen. Vom Umgang mit Unbestimmtheit und Komplexität. Bern/Stuttgart/Wien: Verlag Hans Huber.
- Eine Momentaufnahme in den Regionen London, Paris, München und Wien. In:** Raumforschung und Raumordnung - Spatial Research and Planning (RuR) 1. München: oekom science
- Europäische Kommission (2013):** Alternative Fuels and Biofuels for Aircraft Development. <https://cordis.europa.eu/article/id/90460-sustainable-and-costeffective-fuels-for-aircraft/de> [21.04.2023]
- Flughafen Wien AG (2011):** ZUKUNFT FLUGHAFEN WIEN 3. PISTE. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/projektinfo_piste3_de.pdf [25.04.2023]
- Flughafen Wien AG (2019):** Geschäftsbericht 2019. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Geschaeftsberichte/VIE_GB_2019_de.pdf [15.07.2022]
- Flughafen Wien AG (2020 A):** Geschäftsbericht 2020. https://www.viennaairport.com/jart/prj3/va/uploads/data-uploads/Konzern/Investor%20Relations/Geschaeftsberichte/VIE_GB_2020_de.pdf [05.11.2021]
- Flughafen Wien AG (2020 B):** Flughafen Wien AG beendet Aktienrückkaufprogramm vorzeitig. https://www.viennaairport.com/unternehmen/investor_relations/news?news_beitrag_id=1590481098338 [17.02.2022]
- Flughafen Wien AG (2020 C):** Heftige Kritik von Flughafen Wien-Vorstand Dr. Günther Ofner an EU-Entscheidung. https://www.viennaairport.com/unternehmen/presse__news/presseaus-sendungen__news_2?news_beitrag_id=1600677660391 [17.02.2022]
- Flughafen Wien AG (o.J. A):** Niemals vergessen. <https://www.viennaairport.com/niemalsver-gessen> [07.06.2022]
- Flughafen Wien AG (o.J. B):** AirportCity Vienna. <https://www.airportcity.at/> [07.06.2022]

- Flughafen Wien AG (o.J. C):** Nachhaltiger Standort AirportCity Vienna. https://www.airportcity.at/jart/prj3/apcity/main.jart?j-j-url=/standort_vorteile__facts/nachhaltigkeit [07.06.2022]
- Flughafen Wien AG (o.J. D):** Bauprojekt 3. Piste. https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste/bauprojekt_3_piste [01.03.2022]
- Flughafen Wien AG (o.J. E):** Entweder 30.000 neue Jobs bei uns. Oder in Bratislava. https://www.drittepiste.at/jart/prj3/dritte_piste/main.jart [24.04.2023]
- Flughafen Wien AG (o.J. F):** Facts Aviation. https://www.viennaairport.com/business__partner/aviation/facts_aviation [15.06.2022]
- Flughafen Wien Aktiengesellschaft (o.J. G):** Entweder 3. Piste bauen. Oder am Himmel stauen. https://www.drittepiste.at/jart/prj3/dritte_piste/main.jart [15.07.2022]
- Frischknecht Peter, Schmied Barbara (2002):** Umgang mit Umweltsystemen. Methodik zum Bearbeiten von Umweltproblemen unter Berücksichtigung des Nachhaltigkeitsgedankens. München: ökom Verlag, Gesellschaft für ökologische Kommunikation mbH.
- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (2021):** Österreichisches Raumentwicklungskonzept ÖREK 2030, Raum für Wandel. ÖROK-Schriftenreihe 210, Wien: Eigenverlag.
- Geschäftsstelle der Österreichischen Raumordnungskonferenz (2023):** Projektlandkarte. <https://2014-2020.efre.gv.at/projekte> [08.04.2023]
- Gilgen Kurz (2009):** Raum hat keine Lobby: Anekdoten und 99 Thesen zur Raumplanung Schweiz. Zürich: Orell Fuessli Verlag AG.
- Gössling Stefan, Humpe Andreas (2020):** The global scale, distribution and growth of aviation: Implications for climate change. In: Global Environmental Change 65, 102194. <https://doi.org/10.1016/j.gloenvcha.2020.102194> [27.04.2023]
- Haslmayr Hans-Peter, Baumgarten Andreas, Schwarz Michael, Huber Sigbert, Prokop Gundula, Sedy Katrin, Krammer Carmen, Murer Erwin, Pock Hannes, Rodlauer Christian, Schaumberger Andreas, Nadeem Imran, Formayer Herbert (2018):** BEAT - Bodenbedarf für die Ernährungssicherheit in Österreich. Endbericht eines Forschungsprojekts Nr. 100975 des BMNT. https://dafne.at/content/report_release/aa85879d-af0f-4273-a1e2-b7f1d7178d41_1.pdf [05.07.2022]
- Helfferich Cornelia (2019):** Leitfaden- und Experteninterviews. In: Baur, Nina / Blasius, Jörg (Hg.), Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung. Wiesbaden: Springer, 660-686.
- Hellström Eeva (2001):** Conflict cultures - qualitative comparative analysis of environmental conflicts in forestry. In: Silva finnica monographs 2. https://www.researchgate.net/publication/34974706_Conflict_Cultures_-_Qualitative_Comparative_Analysis_of_Environmental_Conflicts_in_Forestry [27.04.2023]
- Hickel Jason (2020):** Quantifying national responsibility for climate breakdown: an equality-based attribution approach for carbon dioxide emissions in excess of the planetary boundary. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2542519620301960> [21.04.2023]
- Hinterberger Friedrich, Hutterer Harald, Omann Ines, Freytag Elisabeth (Hrsg.) (2009):** Welches Wachstum ist nachhaltig? Ein Argumentarium. Wien: Mandelbaum Verlag.
- HotellerieSuisse (2019):** SBB und ÖBB wollen Nachtzug-Angebot in Europa ausbauen. <https://www.htr.ch/story/tourismus/sbb-und-obb-wollen-nachtzug-angebot-in-europa-ausbauen-24220.html> [19.07.2022]
- Högelsberger Heinz (2021):** Vollbremsung im Namen des Klimaschutzes. In: Wirtschaft & Umwelt - Zeitschrift für Umweltpolitik und Nachhaltigkeit. Nr.: 4/2021, Bundesarbeiterkammer (Hrsg.). Wien: Eigenverlag.
- Imlinger Christine (2019):** Wie viele Touristen erträgt Wien? Erschienen am 31.01.2019 in: Die Presse. <https://www.diepresse.com/5567506/wie-viele-touristen-ertraegt-wien> [14.07.2022]
- Ising Hartmut, Sust N.N. und Rebentisch N.N. (1996):** Lärmbeurteilung - Extra-aurale Wirkungen. Auswirkungen von Lärm auf Gesundheit, Leistung und Kommunikation. 1. Auflage. Bremerhaven: Wirtschaftsverlag NW Verlag für neue Wissenschaft GmbH 1996.

Kache Martin, Römer Marcus, Müller Michael, Günther Sebastian (2015): Leitfaden Literaturrecherche. Technische Universität Dresden, Fakultät Verkehrswissenschaften „Friedrich List“. https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ibb/sft/ressourcen/dateien/lehre/informationen/Leitfaden_Literaturrecherche.pdf?lang=de [27.11.2021]

Kallohoff Angela (2018): Die ethische Seite des Klimawandels. Im Interview mit Steiner Markus am 18.05.2018. <https://medienportal.univie.ac.at/uniview/semesterfrage/klimawandel/detailansicht/artikel/die-ethische-seite-des-klimawandels/> [27.04.2023]

Keri Georg (2012): Flughafen Wien-Schwechat: Bau der 3. Piste – Standortsicherung vs. Umweltverträglichkeit. Diplomarbeit an der Universität Wien unter Betreuung von Univ.-Prof. Dr. Mag. Gerhard Clemenz. Eingereicht im April 2012.

Kiefmann Alice (2008): Entwicklung und Einflussfaktoren der Immobilienpreise im Umfeld des Wiener Flughafens. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien unter Betreuung von A.o. Univ. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Wolfgang Blaas. Eingereicht im September 2008.

Kirchengast Gottfried, Kromp-Kolb Helga, Steininger Karl, Stagl Sigrid, Kirchner Mathias, Ambach Christoph, Grohs Julia, Gutsohn Andrea, Peisker Jonas, Strunk Birte (2019): Referenzplan als Grundlage für einen wissenschaftlich fundierten und mit den Pariser Klimazielen in Einklang stehenden Nationalen Energie- und Klimaplan für Österreich (Ref-NEKP) – Gesamtband. Wien: CCCA Wien-Graz. – Verlag der ÖAW, Wien. https://ccca.ac.at/fileadmin/oo_DokumenteHauptmenue/03_Aktivitaeten/UniNetZ_SDG13/RefNEKP/Ref-NEKP_Gesamtband_Nov2019_VerlOeAW.pdf [08.04.2023]

Kuckartz Udo; Dresing Thorsten; Rädiker Stefan; Stefer Claus (2008): Qualitative Evaluation. Der Einstieg in die Praxis, 2. Auflage. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.

Kischko Irmgard (2017): Flughafen Wien: Folgen des Urteils. Erschienen am 13.02.2017 in: Kurier (Hrsg.). <https://kurier.at/wirtschaft/flughafen-wien-folgen-des-urteils/246.389.409> [04.05.2023]

Landwirtschaftskammer Niederösterreich (Hrsg.) (2020): Sorgsamer Umgang mit dem Boden ist Gebot der Stunde.

<https://noe.lko.at/sorgsamer-umgang-mit-dem-boden-ist-gebot-der-stunde+2400+3309352> [05.05.2023]

Layard Richard (2005): Die glückliche Gesellschaft. Frankfurt/Main: Campus Verlag.

Mels-Collored, Nicolaus (2020): Vom Mitarbeiter zum Mitunternehmer. In: die wirtschaft (Hrsg.). <https://www.die-wirtschaft.at/inspiration/vom-mitarbeiter-zum-mitunternehmer-40286> [abgerufen am 05.11.2021]

Niedermoser Kathrin (2017): Gewerkschaften und die ökologische Frage – historische Entwicklungen und aktuelle Herausforderungen. In: Brand, Ulrich; Niedermoser Kathrin (Hrsg.): Gewerkschaften und die Gestaltung einer sozial-ökologischen Gesellschaft (29-55). Wien: Verlag des Österreichischen Gewerkschaftsbundes GmbH.

Niederösterreichische Landesregierung (2011): Bereichsbewertung Boden. In: Umweltverträglichkeitsgutachten. <https://www.fluglaerm.at/liesing/uvga/01UMWELTVETR%c4GLICHKEITSGUTACHTEN%20zu%20RU4-U-302.pdf> [16.06.2022]

Niederösterreichische Landesregierung (2019): Satzung. Beschluss durch den Beirat am 05.09.2019. https://www.umweltfonds.at/jart/prj3/umweltfonds/system/project-docs/Satzung%20beschlossen%20vom%20Beirat%20am%2005_Sep_2019%20Original%20ohne%20Anhang%20VI.pdf [17.01.2022]

Öser Christian (2019): Viele Hürden für dritte Piste für Flughafen. In: ORF. <https://orf.at/stories/3115622/> [09.05.2023]

Österreichischer Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund (o.J.): ÖAAB-Erfolg: Dritte Piste sichert Arbeitsplätze und Wohlstand. https://www.oaab.com/1086/Themen/21226/OeAAB_Erfolg_Dritte_Piste_sichert_Arbeitsplaetze_und_Wohlstand [13.07.2022]

Österreichische Raumordnungskonferenz (2017): Flächensparen, Flächenmanagement & aktive Bodenpolitik. ÖROK-Empfehlung Nr. 56., Wien: Eigenverlag.

Österreichische Raumordnungskonferenz (2018): Raumordnung in Österreich und Bezüge zur Raumentwicklung und Regionalpolitik. Wien: Eigenverlag.

Petermann Anke (2019): Ultrafeinstaub als Gesundheitsgefahr. Erschienen am 22.08.2019 in: Deutschlandfunk (Hrsg.). https://www.deutschlandfunk.de/frankfurter-flughafen-ultrafeinstaub-als-gesundheitsgefahr.697.de.html?dram:article_id=456955 [09.01.2020]

Pressemeldung OTS (2016): IFM hat seinen Minderheitsanteil an der Flughafen Wien AG auf 38,16% erhöht. Erschienen am 29.04.2016. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20160429_OTS0005/ifm-hat-seinen-minderheitsanteil-an-der-flughafen-wien-ag-auf-3816-erhoeht [05.11.2021]

Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH & Co KG (2019): Kerosinverbrauch steigt, bleibt aber steuerbefreit. Erschienen am 26.03.2019 in: Salzburger Nachrichten. <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/kerosinverbrauch-steigt-bleibt-aber-steuerbefreit-67838440> [17.02.2022]

Salzburger Nachrichten VerlagsgesmbH & Co KG (2021): Austrian Airlines zahlt weiter Kreditrate an Staat zurück. Erschienen am 29.12.2021 in: Salzburger Nachrichten. <https://www.sn.at/wirtschaft/oesterreich/austrian-airlines-zahlt-weiter-kreditrate-an-staat-zurueck-114700042> [17.02.2021]

Schindegger Friedrich (1999): Raum.Planung.Politik. - Ein Handbuch zur Raumplanung in Österreich. Wien: Böhlau Verlag.

Schlaak Johanna (2015): Flughafen und Airea: Impulsgeber für Stadtregienen. Berlin: DOM publishers.

Schmidbauer Alexander (2016): Partizipative Handlungs- und Problemlösungsansätze am Fallbeispiel der Planungsverfahren der 3. Startbahn der Flughäfen Wien-Schwechat und München Franz-Josef-Strauß. Diplomarbeit an der Technischen Universität Wien unter Betreuung von Ao. Univ. Prof. Dr. Techn. Dipl.-Ing. Andreas Voigt. Eingereicht im September 2016.

Senft Gerhard (2020): Freies Volk auf freiem Grund...? In: Mayer Karoline, Ritter Katharina, Fitz Angelika und Architekturzentrum Wien (Hrsg.): Boden für Alle. Zürich: Wien und Park Books.

Standard (Hrsg.) (2016): Australischer Fonds hält 38 Prozent an Flughafen Wien. <https://www.derstandard.at/story/2000035964865/australischer-fonds-ifm-haelt-nun-38-prozent-am-flughafen-wien> [05.11.2021]

Statistik Austria (2021): Verkehrsstatistik 2020. https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Verkehrsstatistik_2020.pdf [16.07.2022]

Stay Grounded (2020): CORSIA Baseline Change: Aviation's Climate Regulation Is Broken Beyond Repair. <https://de.stay-grounded.org/corsia-baseline-change-aviations-climate-regulation-is-broken-beyond-repair/> [08.04.2023]

Stay Grounded, Kollektiv Periskop (2022): Kurswechsel Klimagerechtigkeit - Klimakommunikation für eine sichere Landung des Flugverkehrs und einen gerechten Planeten. <https://reframeaviation.stay-grounded.org/> [21.04.2023]

Tögel, Martin. (o. J.): Umweltverträglichkeitsprüfungs-Verfahren betreffend dem Bau einer 3. Piste. <https://liesing.fluglaerm.at/UVP/UVP.html> [20.04.2023]

Trattnigg Rita (2009): Wachstum zukunftsfähig gestalten. Schauplätze, Akteure, Perspektiven. In: Hinterberger et al. (Hrsg.): Welches Wachstum ist nachhaltig? Ein Argumentarium. Wien: Mandelbaum Verlag, 11-28.

Umweltbundesamt (2021): Bodenverbrauch in Österreich. <https://www.umweltbundesamt.at/news210624> [05.05.2023]

Verein Dialogforum Flughafen Wien (o.J. A): Mediationsvertrag. <https://www.dialogforum.at/dialogforum/mediationsvertrag> [20.04.2023]

Verein Dialogforum Flughafen Wien (o.J. B): 3. Piste - UVP-Verfahren. https://www.dialogforum.at/themen/projekt_3_piste/uvp-verfahren [04.05.2023]

Verein Dialogforum Flughafen Wien (o.J. C): Aufgaben. <https://www.dialogforum.at/dialogforum/aufgaben> [24.04.2023]

Verfassungsgerichtshof (2017): Entscheidung E 875/2017-32, E 886/2017-31.

Verfassungsgerichtshof (2018): Beschluss E 1818/2018-18.

Verkehrsclub Österreich (2019): Statt Dritter Piste braucht es Ausbau grenzüberschreitender Bahnverbindungen. Flugzeuge 31 Mal klimaschädlicher als die Bahn. <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/statt-dritter-piste-braucht-es-ausbau-grenzueberschreitender-bahnverbindungen> [19.07.2022]

Verkehrsclub Österreich (2020): Infografiken Wirtschaft, Güterverkehr, Luftfahrt. <https://www.vcoe.at/grafiken/wirtschaft-gueterverkehr-luftfahrt> [19.07.2022]

Verkehrsclub Österreich (o.J. A): Aus Verkehrssicht besteht kein Bedarf an 3. Piste beim Flughafen Wien. <https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/vcoe-aus-verkehrssicht-besteht-kein-bedarf-an-3-piste-beim-flughafen-wien> [05.01.2020]

Verkehrsclub Österreich (o.J. B): Jeder sechste Flug ist kürzer als 600 Kilometer. <https://www.vcoe.at/news/details/vcoe-jeder-sechste-flug-ist-kuerzer-als-600-kilometer> [16.02.2020]

Verwaltungsgerichtshof (2019): Genehmigung Ro 2018/03/0031.

vie mediation.at (2005 A): Allgemeiner Mediationsvertrag. https://www.dialogforum.at/jart/prj3/df/uploads/data-uploads/Allgemeiner_MEdiationsvertrag.pdf [12.05.2023]

vie mediation.at (2005 B): Einzelvertrag. https://www.dialogforum.at/jart/prj3/df/uploads/data-uploads/09_ef_enzersdorf,method=main.pdf [24.04.2023]

vie mediation.at (2005 C): VEREINBARUNG über das MEDIATIONSVERFAHREN FLUGHAFEN WIEN. https://www.dialogforum.at/jart/prj3/df/uploads/data-uploads/Mediationsvereinbarung_2001_Fassung_2005.pdf [24.04.2023]

VIENNA.AT (2015): Entscheidung über dritte Piste für den Wiener Flughafen verzögert sich. Erschienen am 10.01.2015 in: Vienna.at. <https://www.vienna.at/entscheidung-ueber-dritte-piste-fuer-den-wiener-flughafen-verzoegert-sich/4198796/> [15.06.2022]

Vienna Airport (2017): Erweiterte Frachtkapazitäten und neues Pharma Handling Center - Luftfahrt und Logistikhub als wichtige Zukunfts- und Wachstumsfelder. Neuer Postpartner mit Mobilfunk am Flughafen Wien in der Ankunftshalle (viennaairport.com) [11.01.2020]

Vienna Airport (2018): SMART AIRPORT CITIES State of the Art und zukünftige Herausforderungen für die Smart AirportCity VIE. <https://smarcities.at/wp-content/uploads/sites/3/DE47-cr-Mo4-003-20181219-State-of-the-Art-Smart-AirportCities-1.pdf> [19.07.2022]

Vienna Airport (2022): Karriere VIE ich sie mir aufbauen möchte. <https://karriere.viennaairport.com/> [13.07.2022]

Vienna Airport (o.J.): Facts & Figures FWAG (Gruppe). https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/facts_figures_fwag_gruppe [05.11.2021]

Widhom Katharina (2019): 3 Mrd. Euro für die Dritte Piste am Flughafen Schwechat. In: SW Medienservice GmbH (Hrsg.). <https://www.stadt-wien.at/wien/flughafen/dritte-piste-genehmigt.html> [17.02.2022]

Wien Geschichte Wiki (Hrsg.) (2022): Flughafen Wien. https://www.geschichtewiki.wien.gv.at/index.php?title=Flughafen_Wien&oldid=829028 [07.06.2022]

Wiener Tourismusverband (2018 A): Ankünfte & Nächtigungen / Arrivals & bednights 2018. <https://b2b.wien.info/de/statistik/daten/naechtigungen-2018-353492> [14.07.2022]

Wien Tourismus (2018 B): Kettner: Positiver Entscheid zur 3. Piste stärkt Tourismusstandort Wien. <https://www.wien.gv.at/presse/2018/03/28/kettner-positiver-entscheid-zur-3-piste-staerkt-tourismusstandort-wien> [14.07.2022]

Wilms Falko (Hrsg.) (2006): Szenariotechnik. Vom Umgang mit der Zukunft. Bern, Stuttgart, Wien: Haupt Verlag.

Wirtschaftskammer Wien (2017): Für Wien - Infrastrukturprojekte für die Ostregion. https://news.wko.at/news/wien/Infrastruktur_fuer_wien_2.pdf [01.03.2022]

Wirtschaftskammer Wien (2019): WK Wien Ruck: Dritte Piste bringt Auftrieb für den Wirtschaftsstandort Wien. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20190318_OTS0112/wk-wien-ruck-dritte-piste-bringt-auftrieb-fuer-den-wirtschaftsstandort-wien [14.07.2022]

Zeit Online (2010): 600 Kilometer mit nur einer Akkuladung. <https://www.zeit.de/auto/2010-10/elektroauto-langstrecke> [19.07.2022]

Zentralverband Spedition & Logistik (2018): Masterplan Logistik 2025. Eine Strategie zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Österreich. <https://docplayer.org/115141933-Masterplan-logistik-2025-eine-strategie-zur-staerkung-des-wirtschaftsstandortes-oesterreich.html> [19.07.2022]Abbildungs- und Tabellenverzeichnis

5.2 Abbildungen

Abb. 1 Luftbild Flughafengelände, S. 20

Darstellung von Basemap.at (2022): ENI Luftbild, in: NÖ Atlas. <https://atlas.noe.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Planung%20und%20Kataster/Grundst%C3%BCcke> [14.09.2023]

Abb. 2 Synchronopse, S. 24-25

Eigene Darstellung

Daten: Flughafen Wien AG (2001-2020): Jahresberichte Flugbewegungen und Passagiere 2001 bis 2020

Abb. 3 Flughafengelände mit dritter Piste im Vergleich zur Fläche von Wien, S. 27

Eigene Darstellung von System Change not Climate Change (o.J.), Basiskarte von Open Streetmap. <https://systemchange-not-climatechange.at/de/auswirkungen-3-piste/> [14.09.2023]

Abb. 4 Prozess des Genehmigungsverfahrens, S. 31

Eigene Darstellung

Abb. 5 Ausschnitt Flächenwidmungsplan Schwechat: Stadtgemeinde Schwechat 2022, S. 35

Darstellung von Stadtgemeinde Schwechat (o.J.): Flächenwidmungs- und Bebauungsplan https://publicmaps.gisquadrat.com/BP/WEPM.aspx?site=GMSC&project=SCHWE-CHAT_32419&lang=de-de&MV=7e98d789-419f-442f-b023-735ba01450d0&y=333464&x=10697&zl=7 [14.09.2023]

Abb. 6 Paradigmenwechsel in der Raumplanung, S. 40

Eigene Darstellung nach einer Idee von Dollinger Franz (2021): Das Dilemma und die Paradoxien der Raumplanung. Stadt- und Raum-planung/Urban and Spatial Planning, Band/Volume 18. Wien: LIT Verlag GmbH & Co. KG.

Abb. 7 Akteur*innenmapping, S. 43

Eigene Darstellung

Abb. 8 Eigentümer*innenstruktur Flughafen Wien-AG, S. 44

Eigene Darstellung

Daten: Flughafen Wien AG (2021): Facts & Figures FWAG (Gruppe). https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/facts_figures_fwag_gruppe [10.12.2021]

Abb. 9 Akteur*innenanalyse, S. 50**Eigene Darstellung****Abb. 10 Flughafenzentrierte Perspektive, S. 67 und****Abb. 11 Neutrale Perspektive, S. 67 und****Abb. 12 Stadtzentrierte Perspektive, S. 67****Eigene Darstellungen nach einer Idee von Schlaak Johanna (2015):** Flughafen und Airea: Impulsgeber für Stadtregionen. Berlin: DOM publishers.**Abb. 13 Herkunfts- und Endzielländer Luftfracht am Flughafen Wien 2020, S. 69****Eigene Darstellung****Daten:** Statistik Austria (2021): Verkehrsstatistik 2020, S. 54https://www.statistik.at/fileadmin/publications/Verkehrsstatistik_2020.pdf [16.07.2022]**Abb. 14 Megatrends-Map, S. 74-75****Eigene Darstellung nach einer Idee von Zukunftsinstitut (o.J.):** Die Megat-Trend Map.<https://www.zukunftsinstitut.de/artikel/die-megatrend-map/> [30.04.2023]**Abb. 15 Szenarienentwicklung, S. 78****Eigene Darstellung**

5.3 Vortrag, Kaminesgespräch

Frenzel Wolfgang (2019): Vortrag zum Thema Feinstaub im Rahmen des Dialogforums Flughafen Wien Dritte Piste, am 12.11.2019, Flughafen Wien.**Proksch Wolfram (2019):** Kaminesgespräch Eine dritte Piste für den Flughafen Schwechat, am 06.04.2019, Technische Universität Wien, Augasse 2-6.

5.4 Schriftlicher Kontakt

Dominik Dittrich (2023): Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Gesamtverkehrsangelegenheiten, Fachbereich Überörtliche Raumordnung, am 06.04.2023.

5.5 Interviewpartner*innen Verzeichnis

Kodierung	Feld	Organisation	Datum
A1	Akademisch/Experten	Ingenieurskonsulent und Experte für UVPs und Mediation	25.11.2021
F1	Funktionäre	Vienna Airport Region e. V.	03.12.2021
RE1	Regionalentwicklung	Regionalmanagement (Andreas Hacker)	25.11.2021
UO1	Umweltorganisation	Umweltaktivist bei SCNCC und Flughafenrainer	06.12.2021
UO2	Umweltorganisation	Stay Grounded	31.12.2021

- *Hans Kordina (A1)*, Experte und Büroinhaber für Umweltverträglichkeitsprüfungen, Energie(raum)planung, Mediation und Moderation.
- Anonym (F1): Vertreter*in der *Vienna Airport Region – Verein zur Förderung der nachhaltigen Standortentwicklung des Flughafens Wien und der Umlandgemeinden*. Sie forcieren die Schaffung neuer Betriebsansiedelungen und Immobilienverwertung in der Region.
- *Andreas Hacker (RE1)*, der südlich der Donau für das Stadt-Umland-Management Wien Niederösterreich als Regionalmanager zuständig ist. Er ist fast seit Beginn in den Prozess eingebunden, hat intensiv beim Mediationsverfahren mitgearbeitet bezüglich der Gestaltung des regionalen Dialogs und vertritt bis heute das Land Niederösterreich im Dialogforum.
- Anonym (UO1): Flughafenrainer, lokaler Unternehmer, Jurist und Aktivist bei der Klimagerechtigkeitsbewegung SCNCC.
- *Mira Kampfinger (UO2)* studierte Umwelt- und Bioressourcenmanagement und engagiert sich seit vielen Jahren aktiv in der Klimagerechtigkeitsbewegung. Sie ist Mitgründerin des inzwischen international agierenden Netzwerks *Stay Grounded* und ist dort unter anderem für die Netzwerkkoordination zuständig.

Gabriele Preisinger, Geschäftsführerin und LEADER-Managerin des Regionalentwicklungsvereins Römerland Carnuntum, wurde für ein Interview angefragt. Da sie erst seit 2018 in ihrer heutigen Funktion tätig sei, könne sie zur Planung, Entwicklung und Diskussion rund um die dritte Piste die Fragen des zuvor zugesandten Leitfadens in einem für sie nicht ausreichendem Maße beantworten. Das geplante Interview kam nicht zustande.

Mit der Vertretung des Flughafen Wiens, Bürgermeister*innen der Anrainer*innengemeinden und dem Dialogforum wurde keine separaten Interviews geführt, da be-

reits 2019 im Rahmen der zuvor erwähnten Lehrveranstaltung eine mehrstündige Diskussion mit Vertreter*innen dieser Parteien stattgefunden hat und die schriftliche Mitschrift zur Einschätzung der Antworten bezüglich der zubeantwortenden Fragen ausreichte.