

Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat und seine Auswirkungen auf die Region

DIPLOMARBEIT

zur Erlangung des akademischen Grades

Diplom-Ingenieurin

im Rahmen des Studiums

Infrastrukturplanung

eingereicht von

Raphaela Brachinger

Matrikelnummer 9840062

An der
Fakultät für Architektur und Raumplanung der Technischen Universität Wien

Betreuung:
Univ. Prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka
Mitwirkung:
DI Hans Kordina

Wien, _____

(Unterschrift Verfasserin)

1 Inhaltsverzeichnis

1	Inhaltsverzeichnis.....	1
2	Vorwort.....	4
2.1	Hypothesen – Annahmen – Forschungsfragen	5
2.2	Einleitung	6
2.2.1	<i>Region Schwechat / Wien-Süd-Ost</i>	<i>6</i>
2.2.2	<i>Geschichte – Flughafen Wien Schwechat</i>	<i>7</i>
3	Mediation.....	10
3.1	Definitionen.....	10
3.2	Geschichte der Mediation	11
3.3	Gesetzliche Verankerung in Österreich.....	13
3.4	Anwendungsbereiche der Mediation	15
3.5	Vorraussetzungen zur Durchführung einer Mediation	15
3.5.1	<i>Mediationsfähigkeit des Konfliktes.....</i>	<i>15</i>
3.5.2	<i>Kriterien für die Eignung eines Mediationsverfahrens.....</i>	<i>15</i>
3.6	Grundsätze der Mediation	16
3.7	Der Mediator	17
3.8	Stellungnahme - Hypothesen.....	17
4	Umweltmediation	19
4.1	Einleitung	19
4.1.1	<i>Definition</i>	<i>19</i>
4.1.2	<i>Gesetzliche Verankerung der Umweltmediation</i>	<i>19</i>
4.2	Besonderheiten der Umweltmediation.....	21
4.3	Ablauf einer Umweltmediation.....	22
4.3.1	<i>Vorbereitung – Prämediation.....</i>	<i>22</i>
4.3.2	<i>Themensammlung - Konfliktanalyse.....</i>	<i>23</i>
4.3.3	<i>Produktive Beilegung der Konflikte – Interessensklärung</i>	<i>25</i>
4.3.4	<i>Optionensammlung</i>	<i>26</i>
4.3.5	<i>Optionenbewertung.....</i>	<i>26</i>
4.3.6	<i>Ergebnisse, Umsetzung und Evaluation.....</i>	<i>26</i>
4.4	Stellungnahme - Hypothesen.....	27
5	Fallbeispiel: Mediationsverfahren Flughafen Wien-Schwechat	30
5.1	Einführung	30
5.2	Ausgangssituation.....	30
5.2.1	<i>Masterplan 2015</i>	<i>30</i>
5.2.2	<i>Kapazitätsprognose.....</i>	<i>30</i>
5.3	Mediationsverfahren Step by Step	32

5.3.1	<i>Eckdaten</i>	32
5.3.2	<i>Phasen der VIE-Mediation</i>	33
5.3.2.1	Prämediation – Vorphase	33
5.3.2.2	Themensammlung.....	42
5.3.2.3	Interessensklärung	43
5.3.2.4	Optionensammlung	43
5.3.2.5	Optionenbewertung	44
5.3.2.6	Ergebnisse, Umsetzung und Evaluation	44
5.4	Nachhaltigkeit bei den Entscheidungen	45
5.4.1	<i>Indikatoren der Nachhaltigkeit</i>	46
5.4.1.1	Lärmmessung.....	47
5.4.1.2	Lärmreduktion	48
5.4.1.3	Lärmgrenzen	49
5.4.1.4	Lärmschutz.....	54
5.4.1.5	Lärmverteilung.....	54
5.4.1.6	Starten – Landen.....	55
5.4.1.7	Nachtverkehr	55
5.4.1.8	Konfliktlösungen für die Zukunft	56
5.5	Ergebnisse.....	57
5.5.1	<i>Verträge und Vereinbarungen</i>	58
5.5.1.1	Mediationsvereinbarung	58
5.5.1.2	Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“.....	59
5.5.1.3	Abschlussserklärung	62
5.5.1.4	Allgemeiner Mediationsvertrag	62
5.5.1.5	Schiedsgerichtsvertrag	63
5.5.1.6	Einzelverträge Flughafen Wien AG – Gemeinden	64
5.5.1.7	Lärmzonenberechnung.....	64
5.5.1.8	Sonstige Verträge und Abkommen	65
5.5.2	<i>Evaluation</i>	68
5.5.3	<i>Besonderheiten</i>	68
5.5.3.1	Ein richtiges Mediationsverfahren.....	69
5.5.3.2	Einsatz Prozess-Provider	69
5.5.3.3	Persönliche Integrität und Unparteilichkeit.....	69
5.5.3.4	Gemeinsame Auswahl des Mediationsteams	69
5.5.3.5	Authentizität des Teilnehmerkreises	70
5.5.3.6	Sukzessive Vorgehensweise - ALLE Möglichkeiten wurden verhandelt	70
5.5.3.7	Erstes Mal in der Praxis.....	70
5.5.3.8	Die Dimension	70
5.5.3.9	Die Öffentlichkeitsarbeit.....	71
5.6	Stellungnahme – Hypothesen	72

6	Regionale Entwicklung rund um den Flughafen	74
6.1	Übersicht	74
6.1.1	<i>Landesraumordnungsprogramm, Landesentwicklungsleitbild, Landesentwicklungskonzept.....</i>	<i>74</i>
6.1.2	<i>LEK-Niederösterreich – Projekt w.i.N. Strategie Niederösterreich</i>	<i>75</i>
6.1.3	<i>Betrachtung der Flughafen-Region hinsichtlich des LEK-NÖ.....</i>	<i>76</i>
6.1.4	<i>LEADER - Allgemeines</i>	<i>76</i>
6.1.5	<i>LEADER was ist das?</i>	<i>76</i>
6.1.6	<i>LEADER was heißt das?.....</i>	<i>77</i>
6.1.7	<i>LEADER-Region Römerland-Carnuntum</i>	<i>78</i>
7	Antworten auf meine Fragen?	80
8	Zusammenfassung	83
9	Abkürzungsverzeichnis.....	85
10	Abbildungsverzeichnis.....	86
11	Quellenverzeichnis	87
12	Anhang	90
12.1	Interview Juli 2010 – Flughafen AG – Ing. Fanz Jöchlinger.....	90
12.2	Interviews: Univ. Prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka, DI. Ilse Wollansky, DI. Andreas Hacker, DI. Walter Pozarek.....	92

2 Vorwort

In den vergangenen Jahrzehnten ist das Flugzeug vom nicht leistbaren Verkehrsmittel, welches ausschließlich von der privilegierten Bevölkerungsschicht bzw. den Geschäftsreisenden genutzt wurde, zu einem für jedermann leistbaren Verkehrsmittel geworden. Waren es 1998 noch 10,6 Millionen Gesamtpassagiere mit 165.242 Flugbewegungen so sind es 2011 bereits 21 Millionen Gesamtpassagiere mit 246.157 Flugbewegungen am Flughafen Wien Schwechat.

Weiters ist durch die Öffnung Europas zum Osten ein bedeutend größerer Wirtschaftsraum entstanden, für den die Region Wien-Bratislava das Zentrum und damit auch eine Drehscheibe darstellt.

Aus diesen Veränderungen resultieren Ausbauüberlegungen, -pläne und bereits laufende -projekte des Flughafen Wien-Schwechat.

Die vorliegende Arbeit beschäftigt sich mit dem Mediationsverfahren der 3. Piste des Flughafen Wien Schwechat und dessen Auswirkungen auf die Region Wien-Süd.

Zuerst wird auf das Thema im Allgemeinen eingegangen. Es wird geklärt, wie Mediation definiert ist, der geschichtliche Hintergrund und wie die Mediation, in diesem Fall speziell die Umweltmediation, in Österreich gesetzlich verankert ist. Es werden die Voraussetzungen für die Durchführung einer Mediation und die Grundsätze der Mediation angeführt und erläutert.

Um die Umweltmediation anschaulicher zu gestalten, wird das Mediationsverfahren der 3. Piste des Flughafen Wien-Schwechat als Fallbeispiel herangezogen. Es wird geklärt, welche Gründe ausschlaggebend für die Errichtung einer 3. Piste sind, wie die momentane Situation aussieht und wie sie laut Masterplan 2015 aussehen soll. Als Abschluss des Fallbeispiels werden die Ergebnisse der Mediation in diesem konkreten Fall genauer erläutert.

Anschließend an das Fallbeispiel wird auf die Region Wien-Süd und deren Entwicklung eingegangen. Es wird hinterfragt, ob die Region aus dem Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat etwas gelernt hat, oder ob die Gemeinden weiter machen wie bisher.

Die zu Beginn der Arbeit aufgestellten Hypothesen werden im Zuge der Arbeit beantwortet.

Die gewonnenen Erkenntnisse werden als Abschluss der Arbeit nochmals kurz zusammengefasst.

2.1 Hypothesen – Annahmen – Forschungsfragen

Im Mai 1938 begann man mit dem Bau des Fliegerhorstes Schwechat, aus dem sich nach der Gründung der Wiener Flughafen Betriebsgesellschaft im Jahr 1953 im Laufe der Zeit der Flughafen Wien-Schwechat mit seinen heutigen zwei Pisten entwickelte.

Im April 1998 wurde der Masterplan 2015 veröffentlicht, welcher bereits den Bau einer 3. Piste beinhaltete. Im Zuge der Planung der Flughafenerweiterung um eine weitere Piste wurde das Mediationsverfahren von 2000 - 2005 in fünf Phasen durchgeführt.

Die VIE-Mediation gilt als das Paradebeispiel einer Umweltmediation. Sie ist die erste ihrer Größe und Dimension und wurde in den Medien als Erfolg verkauft.

Fragen, die sich mir gleich von Anfang an aufdrängten, waren:

- Wie ist es möglich, so viele Parteien an einen Tisch zu bekommen und mit diesen zu reden?
- Wie kann man unter tausenden Personen (die von Stellvertretern in der Mediation vertreten wurden) einen gemeinsamen Konsens finden?
- Wieso durften „alle“ mitreden und nicht ausschließlich die direkt Betroffenen (Anrainer und Bürgerinitiativen und der Flughafen)?
- Wieso sind Vertreter der Parteien mit dabei gewesen? Hat die Politik in so einer Konfliktsituation wirklich etwas zu suchen? Macht sie die Lösung nicht nur schwerer?
- Und wenn die Bürgermeister der Gemeinden zu deren Vertretern gewählt wurden, wieso hat es dann noch Bürgerinitiativen gebraucht, um die Anrainer zu vertreten?
- Wurde tatsächlich ein Konsens gefunden?

Mittlerweile sind einige Jahre seit diesem Abschluss vergangen und die Umweltverträglichkeitsprüfung ist eingereicht. Mit der UVE-Einreichung sind viele Gegner wieder da und setzen sich gegen einen Bau der 3. Piste ein.

Und hier kommen folgende Fragen auf:

- Musste die Mediation durchgeführt werden oder war es eine „freiwillige“ Aktion?
- Gab es eine Alternative zur Mediation?
- Wieso hat man die Mediation vor dem UVP-Verfahren gestartet und nicht erst währenddessen?
- Wäre es möglich gewesen die VIE-Mediation in einer kürzeren Zeit durchzuziehen?
- Hat die Mediation tatsächlich das gebracht, was man sich erhofft hat, oder ist sie auch an Grenzen gestoßen?

- Ist die Mediation mit der Unterschrift der Abschlussverträge tatsächlich vorbei?

Im Mediationsverfahren haben die Vertreter der unterschiedlichen Parteien eng zusammengearbeitet, um auf eine für alle akzeptable Lösung zu kommen. Nachdem dies nun Jahre her ist, drängen sich folgend Fragen auf:

- Arbeiten die Gemeinden nach wie vor zusammen?
- Wie sieht die Entwicklung in den Gemeinden aus? Wachsen die Gemeinden? Stagnieren sie? Oder gibt es gar eine Abwanderung?
- Was sind die Folgen des Widmungsstops für Bauland für Wohnzwecke? Wie geht man damit um?
- Bei der Raumplanung wurde die bisherige Entwicklung des Flughafens nicht vorab berücksichtigt. Hat man dazu gelernt und berücksichtigt in Hinkunft die Möglichkeit eines weiteren Ausbaus?

2.2 Einleitung

2.2.1 Region Schwechat / Wien-Süd-Ost¹

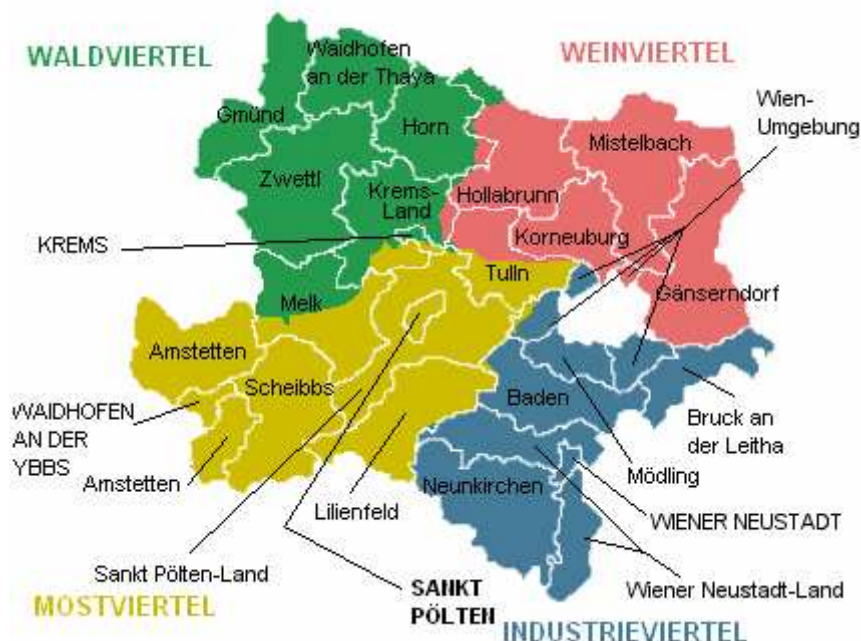


Abbildung 1: Viertel und Bezirke Niederösterreich²

Das Bundesland Niederösterreich ist gegliedert in vier Viertel, wobei das Industrieviertel jenes ist, auf das in dieser Arbeit genauer eingegangen wird.

Der Name Industrieviertel kommt von der Industrialisierung, die bereits 1793 in dieser Region begann. Aufgrund der günstigen Standortfaktoren – damals Rohstoffvorkommen wie

¹ <http://www.wikipedia.org/wiki/industrieviertel> (23.06.2011)

² <http://de.wikipedia.org/wiki/Niederösterreich> (30.06.2011)

Holz, Eisen und Kohle – heute der guten Verkehrsanbindung (A2, A3, A4, S1), zahlreicher Arbeitsplätze (OMV, Flughafen) und der Nähe zu Wien, sammelten sich damals wie heute vermehrt Industrie und Betriebe an.

Das Industrieviertel liegt südöstlich von Wien und beinhaltet die politischen Bezirke Wien-Umgebung (größtenteils), Bruck an der Leitha, Mödling, Baden, Wiener Neustadt, Wiener Neustadt Land und Neunkirchen.

Die Größe des Industrieviertels beträgt 4.186 km², das sind 21,8% der Fläche Niederösterreichs, als Dauersiedlungsraum stehen jedoch lediglich 2.008 km² zur Verfügung, das sind 48% der Fläche des Industrieviertels.

Der Flughafen Wien-Schwechat und die OMV sind die beiden Hauptarbeitgeber der Region.

2.2.2 Geschichte – Flughafen Wien Schwechat³

Der Flughafen Wien-Schwechat ist der größte und bekannteste österreichische Flughafen. Er ist für die Lufthansa-Tochter Austrian Airlines und Niki Luftfahrt der Heimatflughafen und befindet sich südöstlich von Wien angrenzend an die Stadt Schwechat.

Der Flughafen Wien-Schwechat wurde 1938 zunächst als Militärflugplatz in Betrieb genommen. Am Flugfeld Aspern existierte noch ein weiterer Flughafen, dessen Rolle vom Flughafen Wien-Schwechat nach dem Zweiten Weltkrieg übernommen wurde.

Ein kurzer Überblick der wichtigsten geschichtlichen Fakten:

1938: Es wird ein Fliegerhorst im Gebiet zwischen Schwechat und Fischamend gebaut. Er gehört der deutschen Luftwaffe – Österreich ist zu diesem Zeitpunkt von den Deutschen unter Adolf Hitler besetzt.

1944: Ab Dezember 1944 dienen Teile des Fliegerhorstes als Konzentrationslager (KZ-Schwechat II "Santa").⁴

1945: Der Flughafen wird durch britische alliierte Streitkräfte übernommen. Die Royal Airforce errichtete eine Station und führt die ersten Linienflüge durch.

1954: Die neu gegründete Wiener Flughafen Betriebsgesellschaft übernimmt den Flughafen. Der Betrieb wird ab dann durch Österreich selbst durchgeführt.

1959: Die bestehende Start- und Landebahn wird auf 3.000 Meter Länge erweitert. Der Flughafen hat ab diesem Zeitpunkt die ICAO (International Civil Aviation Organisation) Kategorie A1.

1960: Das neue Abfertigungsgebäude wird eröffnet.

1973: Das Jahresaufkommen beträgt etwa zwei Millionen Fluggäste und über 30.000 Tonnen Fracht.

³ <http://www.wien-konkret.at/verkehr/fliegen/flughafen-wien/geschichte-flughafen-wien-schwechat/> (23.06.2011)

⁴ http://de.wikipedia.org/wiki/Flughafen_Wien (23.06.2011)

- 1977:** Das General Aviation Centre (GAC) und die zweite Piste (3.600 Meter) werden in Betrieb genommen.
- 1979:** Das VIP und Business Centre nimmt seinen Betrieb auf.
- 1981:** Die Grenze von 3 Millionen Passagieren/Jahr wird erstmals überschritten.
- 1982:** Die Flughafenautobahn A4, welche den Flughafen mit dem Autobahnnetz verbindet, wird fertig gestellt.
- 1986:** Die erweiterte Ankunftshalle des neuen Administrationsgebäudes, der neuen Frachtanlagen und des neuen EDV-Gebäudes werden eröffnet.
- 1988:** Das Pier Ost-Terminal wird eröffnet – es ist mit acht Fluggastbrücken ausgestattet.
- 1989:** Die Grenze von 5 Millionen Passagieren/Jahr wird erstmals überschritten. Die Jahresfracht beträgt über 50.000 Tonnen.
- 1990:** Das World Trade Center wird eröffnet.
- 1991:** Das Vienna International Air Cargo Centre und das Parkhaus 3 eröffnet, welches Platz für 2000 PKW bietet, werden eröffnet.
- 1992:** Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft wird in eine AG mit einem Grundkapital von zwei Milliarden Schilling (dies entspricht in etwa 140 Mio. €) umgewandelt. Der Terminal 1 wird eröffnet.
- 1993:** Die Erweiterung des Transitbereiches "PLAZA Shopping" wird eröffnet.
- 1996:** Der mit zwölf Fluggastbrücken ausgestattete Pier-West-Terminal wird eröffnet.
- 2000:** Das Parkhaus 4 wird eröffnet. Das Mediationsverfahren bezüglich der Errichtung einer 3. Lande- und Startpiste startet.
- 2006:** EU-Beschwerde gegen den Flughafen:
Am 16. Oktober 2006 bringt der Verein Bürgerinitiative gegen Fluglärm Wien West, welcher sich weitere 25 Bürgerinitiativen aus Wien, NÖ und dem Burgenland angeschlossen haben, (www.fluglaerm10.at) eine Beschwerde bei der Kommission der EU ein. Grund für diese Beschwerde ist, dass es keine Umweltverträglichkeitsprüfung für die Errichtung von Parkplätzen, Parkgaragen und der Terminal-Erweiterung Skylink gab.
- 2007:** Antrag auf 3. Piste und EU-Vertragverletzungsverfahren
- Am 1. März bringt die Flughafen Wien AG für das Projekt Parallelpiste 11R/29L einen Genehmigungsantrag nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G-2000) bei der NÖ Landesregierung ein.
 - Am 21. März eröffnet die EU ein Vertragverletzungsverfahren gegen die Republik Österreich wegen der fehlenden Umweltverträglichkeitsprüfungen für den Flughafen Wien-Schwechat.

2008: Umweltverträglichkeitsprüfung und Passagierrückgänge

- Ab Mai 2008 wird seitens der Behörden eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante neue 3. Piste durchgeführt. Das Projekt 3. Piste wird vom 29. Mai bis zum 31. Juli 2008 zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. In dieser Zeit hat jede Person das Recht, in die Unterlagen Einsicht zu nehmen und zum Projekt Parallelpiste 11R/29L schriftlich Stellung zu beziehen. Die Abgabe einer rechtlich relevanten Einwendung wahrt die Parteistellung im weiteren Verfahren. Seitens der Anrainer und Umweltschützer gibt es massive Proteste. Es langen knapp 1.300 Stellungnahmen bei der UVP-Behörde ein. Diese umfassen sowohl persönliche Stellungnahmen als auch solche von 16 Gemeinden und 14 Bürgerinitiativen, die rund 6.000 Unterschriften gesammelt hatten und damit zahlreiche Anrainer und Betroffenen vertreten.⁵
- Im 4. Quartal 2008 kommt es aufgrund der Finanz- und Wirtschaftskrise zu deutlichen Passagierrückgängen am Flughafen Wien-Schwechat. Die wirtschaftlichen Turbulenzen der AUA sorgen für zusätzliche Rückgänge.

2009: Weitere Passagierrückgänge am Flughafen Wien-Schwechat -14%

Im 1. Quartal 2009 gab es einen Rückgang der Passagieranzahl am Flughafen Wien-Schwechat um 14,8 % auf 3.660.091 Passagiere. Der Verkehr nach Osteuropa verzeichnete einen Rückgang um 18,3 %, der Westeuropaverkehr sank um 13,9 %. Das Frachtvolumen sank um 19,1 % die Flugbewegungen 10,4 %.

2010: erholt sich die Verkehrsentwicklung nach dem Krisenjahr 2009

Die Passagierzahlen klettern auf rund 19.7 Mio. (+8,7%), das Frachtvolumen auf 295.989 Tonnen (+16,5%) und die Flugbewegungen gesamt auf 246.146 (1,1%) pro Jahr.

Der Flughafen verfügt über drei Terminals - ein Vierter ist in Bau - und über zwei Start- und Landebahnen - die 3. Piste ist bereits geplant und genehmigt.

Der Flughafen ist vor allem ein Knotenpunkt bei Flügen nach Osteuropa und in den Nahen Osten und einer der größten Arbeitgeber der Ostregion Österreichs.

⁵ <http://www.noel.gv.at> (23..11.2011)

3 Mediation

Konflikte sind und waren immer ein fester Bestandteil des menschlichen Zusammenlebens in der Gesellschaft. Sie treten sowohl im privaten (z.B. Familie, Nachbarschaft, ...) als auch im öffentlichen Bereich (z.B. Schule, Umwelt, ...) auf.

Generell sind Konflikte nicht als negativ zu betrachten, da sie der konkrete Beweis für die Weiterentwicklung und Veränderung sind. Die Art, wie damit umgegangen wird, ist jedoch oft nicht die erwünschte/optimale Variante.

Nina Dulabaum erklärt die Frage „Was ist Mediation“ mit folgenden Punkten⁶:

- *Mediation ist eine Kunst, Konflikte in konstruktiver Art und Weise zu deeskalieren und zu bearbeiten.*
- *Mediation ist eine eher informelle und außergerichtliche Art der Konfliktbearbeitung und strebt gegenseitiges Verstehen, gewaltfreie und konstruktive Kommunikation an.*
- *Mediation bietet eine Alternative zur direkten Konfliktaustragung bzw. zur administrativen Konfliktregelung – wenn beispielsweise eine dritte Person, ein Richter, die Regelung übernimmt und entscheidet, was getan werden muss.*
- *Mediation fördert eine zivilisierte Streitkultur und zielt auf eine einvernehmliche Konfliktlösung, wenn sich die direkte Konfliktaustragung in einer Sackgasse befindet – wenn zwei Streitende nicht weiterkommen.*
- *Mediation kann Gewalt vorbeugen: Am Besten setzt sie ein, bevor ein Konflikt durch zunehmendes Misstrauen, sich steigende Vergeltungswünsche zur gegenseitigen Verhärtung führt und in Hass ausufert.*
- *Mediation bedeutet „Vermittlung im Konflikt“, und da Konflikte ein zentrales Thema im Zusammenleben weltweit sind, ist die Mediation ein wichtiges und erlernbares Werkzeug für den Beruf und das Privatleben.*

3.1 Definitionen

Die lateinische Herkunft des Begriffes „Mediation“ wird von „medius“ abgeleitet, welches neutral verhalten, einen Mittelweg einschlagen, bedeutet.

„Mediator, -oris, m“ ist so etwas wie der Mittler, die Mittelsperson. Mediation bedeutet demzufolge friedensstiftende, versöhnende Vermittlung.⁷

Im Griechischen bedeutet „dia“ etwas, das mit Beziehung zu tun hat und mit auseinandersetzen. Die Silbe „me“ ist mit Mitte zu übersetzen. Würde man die letzte Silbe

⁶ Vgl. DULABAUM, Mediation: Das ABC – Die Kunst, in Konflikten erfolgreich zu vermitteln, Weinheim und Basel, 2000, S8f

⁷ <http://www.integrierte-mediation.net> (2009-02-02)

„re“ nun noch von „res“ – Sache – ableiten, so hätte man die perfekte Übersetzung: „die Mitte zwischen Beziehung und Sache“.⁸

Durch die unterschiedlichsten Anwendungsmöglichkeiten der Mediation haben sich mit der Zeit die unterschiedlichsten Definitionen gebildet. Je nach dem, um welche Art Konflikt es sich handelt (Wirtschafts-, Umwelt-, Nachbarschafts-, Trennungs- oder politischen), wird das Mediationsverfahren entweder aus therapeutisch-beraterischem oder juristischem Blickwinkel beschrieben.⁹

Eine sehr klare Definition brachte der deutsche Förderverein Umweltmediation e.V. in seiner 2. Auflage der Broschüre von 1999:

„Ein Mediationsverfahren ist ein freiwilliger Verhandlungsprozess mit Vertretern möglichst aller von einem Vorhaben betroffenen Gruppen unter Hinzuziehung und Leitung eines allparteilichen Mittlers (Mediators). Ziel ist die Erarbeitung einer allseits akzeptierten Problemlösung, bei der die Interessen aller beteiligten Parteien angemessene Berücksichtigung finden; das heißt, diese Konfliktregelung soll nicht auf Kosten eines der Beteiligten erreicht werden. Stattdessen steht ein möglicher gemeinsamer Nutzen im Vordergrund (so genannte „win-win“ Orientierung) und die Aufrechterhaltung beziehungsweise Wiederaufnahme der kommunikativen Beziehungen zwischen den Beteiligten.

Mediation geht davon aus, dass Problemlösungen nicht von Politik und Verwaltung vorgegeben, sondern von allen Beteiligten in einem fairen Verfahren gemeinsam erarbeitet werden.“¹⁰

Aus den aufgeführten Definitionen wird ersichtlich, dass einerseits das Verhandeln und andererseits das Vermitteln durch einen unparteiischen Dritten sehr wesentliche Merkmale der Mediation darstellen. Weiters wird auch sehr betont, dass die Lösung nicht von außen vorgegeben wird, sondern von den beteiligten Parteien gemeinsam erarbeitet und ausgehandelt wird.

3.2 Geschichte der Mediation

Der Grundgedanke der Mediation ist nicht so neu, wie zunächst vermutet. Er ist eher eine Mischung aus diversen bekannten Konfliktlösungspraktiken diverser Völker und Kulturen.

Berücksichtigt man dabei jede Art von vermittelnden Verfahren, Rollen oder Zusammenhängen, so erhält man ein sehr breites Spektrum an Vorläufern und Varianten der Mediation¹¹, wie zum Beispiel folgende viel zitierte geschichtliche Anwendungsfälle:¹²

⁸ Vgl. TÖPEL Elisabeth: Mediation in Österreich – Die Kunst der Konsensfindung, 2005, S 8

⁹ Vgl. KRABBE: Was ist Mediation? Praktische Gebrauchsanleitung für ein Außergerichtliches Vermittlungsverfahren; In: Krabbe (Hrsg.): Scheidung ohne Richter; Hamburg 1993, S 109f

¹⁰ Vgl. Förderverein Umweltmediation e.V., 2. Auflage 1999, Broschüre S10

¹¹ Vgl. TÖPEL Elisabeth: Mediation in Österreich – Die Kunst der Konsensfindung, 2005, S 9

¹² <http://www.integrierte-mediation.net> (2009-02-02)

- **Der Westfälische Friede von 1648**

Hier entsandte Papst Urban VIII den Diplomaten Fabio Chigi als „mediator pacis“, um das Ende des 30 jährigen Krieges in Münster zu vermitteln.

- **Das Camp David Abkommen**

Dieses Abkommen kam aufgrund der Vermittlung des US-Präsidenten Carter zu einem Zeitpunkt zustande, als zwischen Israel und Ägypten keinerlei diplomatische Beziehungen bestanden.

Die ursprünglichen Wurzeln der Mediation liegen in den Kulturen Afrikas, Asiens und Lateinamerikas. In vielen traditionellen Verbänden ist der Dorfälteste, der Vereinsvorsitzende oder auch der Ältestenrat gleichzeitig Mediator der Gemeinschaft.¹³

Sicher ist, dass es Menschen, die vermittelnd dachten und handelten, bereits vor der „Mediation“ als Disziplin gab.¹⁴

Vor rund 100 Jahren brachten chinesische Einwanderer die Mediation in die USA und pflegten sie da weiter.¹⁵ In China werden auch heute noch 88 % der zivilrechtlichen Konflikte in einer Mediation geregelt, nur 12 % gehen vor Gericht. Und auch von diesen 12 % wird noch die Hälfte der Fälle einvernehmlich geregelt.¹⁶

Die heutige Art der Mediation wurde in den sechziger und siebziger Jahren in den Vereinigten Staaten entwickelt. Sie wurde aufgrund der überlasteten Gerichte eingeführt.

„Die Mediationspraxis der Gegenwart hat ihre Wurzeln in den bereits Mitte der 60er Jahre eingerichteten lokalen Mediationszentren in den USA, den so genannten Neighbourhood Justice oder Community Mediation Centers.“¹⁷

Damit wurde die Tür zum weiten Feld alternativer Streitbeteiligungsverfahren geöffnet. Diese Version soll den Bedürfnissen der Streitparteien besser entsprechen als die fremdbestimmten Lösungen. Daraus entwickelten sich westliche Schulen der Mediation.

In den Achtziger Jahren kam diese Form der Mediation nach Europa, zu Beginn der 90er Jahre nach Österreich. Die erste Anwendung fand im Bereich der Ehescheidung statt.¹⁸

¹³ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 14

¹⁴ Vgl. DUSS-von Werdt, Joseph: Einführung in die Mediation, Carl-Auer Verlag, Heidelberg, 1. Auflage 2008, S 14

¹⁵ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 2

¹⁶ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 15

¹⁷ Vgl. DUVE Christian/Eidenmüller, Horst/Hacke, Andreas: Mediation in der Wirtschaft. Wege zum professionellen Konfliktmanagement, Dr. Otto Schmidt KG Verlag, Köln 2003, S 75

¹⁸ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 15

3.3 Gesetzliche Verankerung in Österreich

Mittlerweile ist Österreich jenes Land in Europa, welches die Mediation gesetzlich am stärksten verankert hat. Für die verschiedenen Formen der Mediation gibt es unterschiedliche Verankerungspunkte im Gesetz.

- die geförderte Scheidungsmediation ist im Familienlastenausgleichsgesetz (FLAG) geregelt, welches mit 1. Jänner 2000 in Kraft getreten ist:

§39c (1) Der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie kann gemeinnützige Einrichtungen, die das Angebot

1. qualitativer Elternbildung

2. von Mediation oder Eltern- und Kinderbegleitung in Scheidungs- und Trennungssituationen gewährleisten, auf Ansuchen fördern.

(2) Elternbildung, Mediation sowie Eltern- und Kinderbegleitung in Scheidungs- und Trennungssituationen sind unter Beachtung allgemein anerkannter wissenschaftlicher Erkenntnisse durch geeignetes Fachpersonal durchzuführen. Erforderlichenfalls kann der Bund zur entsprechenden Aus- und Weiterbildung des Fachpersonals beitragen. Zur Sicherung der kontinuierlichen Inanspruchnahme von Elternbildungsangeboten kann der Bund notwendige Maßnahmen zur Bewusstseinsbildung durchführen.

(3) Bei allen Projekten zur Förderung der Elternbildung sowie der Kinderbegleitung ist eine Mitfinanzierung durch die Länder anzustreben.

(4) Auf die Gewährung von Förderungen besteht kein Rechtsanspruch. Förderungen und Aufwendungen nach Abs. 1 bis Abs. 3 sind aus Mitteln des Ausgleichsfonds für Familienbeihilfen zu tragen.

(5) Der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie hat Richtlinien zur Förderung der Elternbildung, von Mediation sowie der Eltern- und Kinderbegleitung in Scheidungs- und Trennungssituationen zu erlassen in denen das Nähere bestimmt wird. Die Richtlinien sind im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu veröffentlichen.¹⁹

- Im UVP-G 2000 (Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit) wurde die Mediation ins Gesetz aufgenommen:

§16 (2) Zeigen sich im Zuge des Genehmigungsverfahrens große Interessenkonflikte 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

¹⁹ Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Familienlastenausgleichsgesetz BGBl. I Nr. 23/1999

zwischen dem Projektwerber / der Projektwerberin und den Parteien oder Beteiligten können im Bescheid beurkundet werden.²⁰

- Am 01.05.2004 trat das Zivilrechts-Mediations-Gesetz (ZivMediatG) in Kraft. Dieses befasst sich mit
 1. der Einrichtung eines Beirats für Mediation,
 2. den Voraussetzungen für die Eintragung in die Liste der Mediatoren,
 3. der Ausbildung und Lehrgänge für Mediation
 4. den Rechten und Pflichten der eingetragenen Mediatoren.

Weiters beinhaltet das ZivMediatG im Artikel III folgende Änderungen der Zivilprozessordnung:

„Die Zivilprozessordnung vom 1.August 1895, RGBl. Nr. 11, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 76/2002, wird wie folgt geändert:

5. *In § 204 wird nach dem ersten Satz folgender Satz eingefügt:*

„Hierbei ist, wenn dies zweckmäßig erscheint, auch auf Einrichtungen hinzuweisen, die zur einvernehmlichen Lösung von Konflikten geeignet sind.

6. *§ 320 Z 4 lautet:*

„4. eingetragene Mediatoren nach dem Zivilrechts-Mediations-Gesetz, BGBl. I Nr. 29/2003, in Ansehung dessen, was ihnen im Rahmen der Mediation anvertraut oder sonst bekannt wurde.“

7. *§ 460 Z 7a wird aufgehoben.²¹*

- Mit 1. Juli 2004 traten im Bereich des Zivilrechtsgesetzes Änderungen bezüglich des Nachbarschaftsrechtes in Kraft, welche die Möglichkeit einer Mediation beinhalten:

Art. III Abs. 1: ein Nachbar hat vor der Einbringung einer Klage im Zusammenhang mit dem Entzug von Licht oder Luft durch fremde Bäume oder Pflanzen (§ 34 Abs.3 ABGB) zur gütigen Einigung eine Schlichtungsstelle zu befragen, einen Antrag nach § 433 Abs. 1 der ZPO zu stellen oder – sofern der Eigentümer der Bäume oder Pflanzen damit einverstanden ist - den Streit einem Mediator zu unterbreiten.“²²

²⁰ Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G 2000)

²¹ Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Zivilrechts-Mediations-Gesetz BGBl. I Nr. 29/2003

²² Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Zivilrechtsgesetz – Nachbarschaftsrecht BGBl. I Nr. 91/2003

3.4 Anwendungsbereiche der Mediation

Die Anwendungsgebiete der Mediation lassen sich grob unterteilen in folgende Gebiete:²³

- Familienkonflikte (Scheidung, Erbschaft, ...)
- Gesellschaftskonflikte (Nachbarschaft, Kultur und Religion, ...)
- Wirtschaftskonflikte (Bauwesen, Arbeitswesen, ...)
- Umweltkonflikte (Verkehr, Gewerbe, Energie, ...)

3.5 Vorraussetzungen zur Durchführung einer Mediation

Bevor es jedoch zur Einleitung eines Mediationsverfahren kommt, sollte geprüft werden, ob der vorliegende Fall für eine Mediation geeignet ist.

3.5.1 Mediationsfähigkeit des Konfliktes

„Mediation ist als Instrumentarium dadurch gekennzeichnet, dass sie im Prinzip zur Regelung von Konflikten aller Art herangezogen werden kann, egal, ob zwei Einzelpersonen oder mehrere Gruppen an dem Konflikt beteiligt sind. Die Idee der Mediation ist nicht neu, sondern gründet in einer Jahrtausende alten Tradition zur einvernehmlichen Regelung von Konflikten.“²⁴

Die Feststellung, ob ein Konflikt tatsächlich durch Mediation geregelt werden kann, ist erst der Anfang. In der Literatur sind unzählige Auflistungen diverser Kriterien zu finden, die die Mediationsfähigkeit eines Konfliktes zwingend vorgeben wollen.

In der Praxis ist jedoch zu sehen, dass es keineswegs ein derartig starres Bild gibt.

3.5.2 Kriterien für die Eignung eines Mediationsverfahrens²⁵

Es ist nicht immer einfach zu entscheiden, ob ein Konflikt/eine Konfliktsituation für ein Mediationsverfahren geeignet ist oder nicht. Besonders im Bauwesen entstehen Konflikte meist auf Grund unterschiedlicher Interessen in folgenden Punkten:

- Wirtschaftliches Interesse
- Persönliches Führungsinteresse
- Persönliches Know How und Interesse
- Gestaltungsinteresse
- Beharrungsinteresse

²³ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 17

²⁴ Vgl. Deutscher Förderverein Umweltmediation, Broschüre Umweltmediation, 1999, S 10

²⁵ Vgl. JUNGBAUER-KOMAREK, Andrea: Konfliktlösung im Bauwesen und Projektmediation S65-66

Meist sind also persönliche Anliegen von Bedeutung. Unabhängig davon münden jedoch viele Konflikte in diesen Bereichen in wirtschaftlichen Auseinandersetzungen.

Um zu entscheiden, ob ein Konflikt für ein Mediationsverfahren geeignet ist, wird in der Literatur eine beliebig erweiterbare Checkliste vorgeschlagen. Diese Checkliste besteht aus unterschiedlichen Kriterien, die dann von 1 bis 5 im Schulnotensystem bewertet werden sollen. Die Notensumme wird durch die Anzahl der Kriterien dividiert, um so einen Mediierbarkeitsfaktor (Notenschnitt) zu erhalten.

Beispiele für Kriterien sind:

- Geldkonflikt
- Persönlicher Konflikt
- Nachhaltigkeit
- Persönliche Interessen
- Etc.

3.6 Grundsätze der Mediation²⁶

Damit ein Mediationsverfahren mit Erfolg durchgeführt werden kann, müssen die beteiligten Parteien und der Mediator einige Grundregeln – die so genannten Grundsätze – beachten:

- Freiwilligkeit des Verfahrens
- Selbstverantwortlichkeit der Konfliktpartner
- Bereitschaft zur Fairness
- Vertraulichkeit nach außen
- Offenheit nach innen
- Lösungsorientierung
- Zukunftsorientierung
- Übereinkunft

Solche und, wenn gewünscht, auch zusätzliche Vereinbarungen können und sollten im Mediationsvertrag festgelegt werden. Sie vereinfachen die Zusammenarbeit zwischen den unterschiedlichen Parteien deutlich und fördern die Disziplin bei Besprechungen.

²⁶ Vgl. EYER, Eckharf: Mediation und ihre Arbeitsfelder, Düsseldorf 2001, S 25f
Vgl. KLAMMER, Gerda: Was ist Mediation?, Wien 1999, S 16ff

3.7 Der Mediator²⁷

Der Mediator ist jene Person, die für die Prozessgestaltung, die Führung der Gespräche und das Projektmanagement zuständig ist. Sie zeichnet sich durch ihre Neutralität gegenüber allen beteiligten Parteien, durch ihre allparteiliche Haltung und durch den Entscheidungsverzicht aus.

Mediatoren haben eine Ausbildung in diesem Bereich absolviert und sich dadurch besondere Kenntnisse und Qualitäten in Bezug auf Ethik und Moral und persönliche Kompetenz wie Ausgeglichenheit, Ruhe, Fairness etc. angeeignet.

Die folgenden Punkte sollen kurz die Haltung des Mediators im Verfahren klar machen:

- Er soll eine neutrale Position gegenüber allen beteiligten Parteien und deren Interessen beziehen,
- allen Parteien gleich viel Unterstützung und Aufmerksamkeit zu gute kommen lassen (so genannte Allparteilichkeit),
- keinerlei persönliche Interessen am jeweiligen Konflikt oder Verfahren haben – d.h. Freiheit von Interessen sein und
- er verfügt über keinerlei Entscheidungskompetenz.

3.8 Stellungnahme - Hypothesen

„Musste eine Mediation durchgeführt werden oder war es eine „freiwillige“ Aktion?

Die Mediation wurde im UVP-Gesetz erst im Jahr 2000 festgehalten. Zu dem Zeitpunkt, als der Flughafen das Projekt 3 initiierte, war eine Mediation im UVP-Verfahren also noch nicht verankert. Das Mediationsverfahren wurde daher aus eigenen Stücken vom Flughafen Wien gestartet.

Wäre die Mediation damals bereits gesetzlich verankert gewesen, so hätte man nach Start des UVP-Verfahrens auf Anfrage des Projektwerbers das Verfahren für Zeit der Durchführung einer Mediation unterbrechen können.

„Wieso hat man die Mediation vor dem UVP-Verfahren gestartet und nicht erst währenddessen?“

Ziel des Mediationsverfahren war es, mit dem Umland entsprechend zu kommunizieren - die Projektwerber hatten Angst vor Projektabläufen wie Hainburg oder auch Zwentendorf.

Nach missglückter Erstinformation im Jahr 1998 (bei der Vorstellung des Masterplans 2015) - wurde Dr. Prader als Kommunikationsberater für weitere Gespräche auserwählt. Er war es, der die Mediation vorgeschlagen hat und als Lösungsmöglichkeit aufgezeigt hat. Man wollte ein Projekt entwickeln, welches vom Umland nicht bekämpft wurde.

²⁷ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 16-17

Ein Mediationsverfahren, welches erst nach der UVP-Einreichung durch Antrag des Projektwerbers auf Verfahrensunterbrechung gestartet wird, hätte nicht die Zeitspanne von 5 Jahren zur Verfügung gehabt. Es wäre schneller abgewickelt worden und wäre damit an den Zielen des Flughafens – ein Projekt zu entwickeln bei dem sich keiner übergangen und jeder vertreten fühlt – vorbei gegangen.

„Gab es eine Alternative zur Mediation?“

Alternative im Sinn von anderer Möglichkeit mit den selben Ergebnissen, hätte es nicht gegeben. Natürlich hätte man einfach den Genehmigungsantrag inklusive der notwendigen Unterlagen und der UVE einreichen können und die Sorgen, Ängste und Meinungen des Umlandes ignorieren können. Doch wie bereits in der Beantwortung der beiden Vorfragen erwähnt, wäre diese Vorgehensweise nicht im Sinne des Zieles des Flughafens gewesen.

4 Umweltmediation

4.1 Einleitung

Die Umweltmediation ist eine spezielle Form der Mediation, die in den letzten Jahren immer öfters angewandt wurde. Sie dient dazu, Umweltkonflikte in Bereichen wie Straßenbau, Flughafenausbau, Ausbau von Fabriken etc. zu schlichten.

Bisher stand den Bürgern nur eine kostenintensive Klage zur Verfügung, um ihre Anliegen durchzubringen. Die Mitsprachemöglichkeiten der Betroffenen waren – sieht man von der Parteistellung bei Behördenverfahren ab – nicht vorhanden. Man bediente sich der entsprechenden Verwaltungsverfahren, der Einspruchsmöglichkeiten und der Streitbeilegung vor Gericht.

Ein Austauschen über die Ängste und Anliegen der betroffenen Bürger, die Ziele des Projektes und das Finden eines gemeinsamen Lösungsweges war nicht vorgesehen.

Die Klage als Version der Entscheidungsfindung ist mittlerweile kaum mehr leistbar. Die Bürger bestimmen über aufwändige, langwierige Klagen die Gestaltung ihrer Umgebung und ihres Lebensraumes mit. Die Folge für die Projektbetreiber sind Verzögerungen durch die langen Verfahren und dadurch steigende Kosten, aber auch Verluste im Imagebereich.

So wächst die Nachfrage nach einem friedlichen Lösungsweg – der Mediation.

4.1.1 Definition

Die Umweltmediation wird von Gerhard Fürst wie folgt beschrieben: *„In der methodischen reinsten Form der Mediation kommen die Vertreterinnen und Vertreter der unterschiedlichen Interessengruppen vor Beginn der Auseinandersetzung überein, Mediation als Bearbeitungsform für ihren Konflikt zu wählen. Manchmal werden sie bei dieser methodischen Grundsatzentscheidung von einem neutralen Mentor unterstützt, der in Bezug auf Interessen neutral ist und das Vertrauen aller potenziell Beteiligten genießt.“*²⁸

4.1.2 Gesetzliche Verankerung der Umweltmediation²⁹

Im Kapitel 3.3 wurden bereits die Verankerungspunkte der Mediation im Allgemeinen im Österreichischen Gesetz beschrieben. Die Umweltmediation hängt eng zusammen mit der Umweltverträglichkeitsprüfung, welche, wie bereits erwähnt, im UVP-G gesetzlich verankert ist.

²⁸ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 17

²⁹ Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (UVP-G 2000) §1 bis §5

Aufgabe einer UVP ist es,

- unter der Beteiligung der Öffentlichkeit

(Mit der am 6.7.2000 in Kraft getretenen Änderung des UVP-G wurden auch die Bestimmungen betreffend „Mediation bei Bürgerbeteiligung“ im öffentlichen Bereich geändert. Seither ist es der befassten Behörde möglich, ein UVP-Verfahren zu unterbrechen, wenn zu große Interessenskonflikte zwischen dem Projektwerber und den betroffenen Parteien entstehen sollten.

Eventuellen Projektgegnern, die Parteienstellung erhalten, stehen auch die Möglichkeit der Mitwirkung und die Möglichkeit der Anfechtung des Verwaltungsverfahrens bis zum Verwaltungs- / oder Verfassungsgerichtshof zur Verfügung.)³⁰

- auf fachlicher Grundlage
- Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die
- ein Vorhaben auf die Umwelt hat oder haben kann,
- Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander einzubeziehen,
- Maßnahmen zu prüfen,
- Vor- und Nachteile von geprüften Alternativen darzulegen und
- Vor- und Nachteile von Trassenvarianten darzulegen, vor allem wenn private Enteignung vorgesehen ist.

Projekte, die unter dieses Gesetz fallen, sind im UVP-Gesetz sehr genau definiert. Relevant sind dabei:

- Merkmale wie Größe, Nutzung natürlicher Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen und Unfallrisiko,
- der Standort des Vorhabens und dessen ökologische Empfindlichkeit vor dem Hintergrund der bestehenden Landnutzung, die Regenerationsfähigkeit natürlicher Ressourcen des Gebietes und die Belastbarkeit der Natur und
- Merkmale der möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Schwere, Komplexibilität, Wahrscheinlichkeit, Dauer, grenzüberschreitender Charakter, usw.).

Typische Beispiele für die Anwendung des UVP-Gesetzes sind Straßenbahn-, Bahn- oder Flughafenprojekte, Deponieerrichtungen, Müllverbrennungsanlagen oder auch die Errichtung oder Erweiterung großer Industriekomplexe.

Parteien oder Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis haben Nachbarn, Parteien gemäß anzuwendender Verwaltungsvorschriften, der Umweltanwalt, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, Gemeinden und Bürgerinitiativen.

³⁰ Vgl. FALK, Gerhard, H.P, K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006, S228

Das UVP beginnt mit einem Vorverfahren, indem der Projektwerber einen Antrag stellt, in dem er die Grundzüge seines Vorhabens darlegt. Die Behörde hat diese Unterlagen zu prüfen und ehest möglich, jedoch spätestens nach 3 Monaten eine Stellungnahme abzugeben. Erst anschließend ist es dem Projektwerber möglich, einen Genehmigungsantrag für sein Vorhaben zu stellen.

Laut §16 des UVP-G ist die Behörde verpflichtet, eine mündliche Verhandlung an dem der Sachlage nach am zweckmäßigsten Ort durchzuführen, wobei die mitwirkenden Behörden und anderen Formalparteien und Amtsstellen hinzuzuziehen sind.

Kernstück des UVP-Verfahrens ist die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), welche der Behörde jegliche Entscheidungsgrundlagen für das zu erstellende Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG), das dem Bescheid zugrunde liegt, liefert. Dementsprechend unterscheidet das UVP-Gesetz auch deutlich zwischen Ausarbeitung und Vorlage der UVE durch den Projektwerber und der Erstellung des UVGs im Auftrag der Behörde durch Sachverständige.³¹

Die Verfahrensdauer beträgt 18 Monate.

4.2 Besonderheiten der Umweltmediation³²

Was macht eine Umweltmediation gegenüber einer „normalen“ Mediation so besonders? Die wichtigsten Besonderheiten sind:

- ein großer Beteiligtenkreis (da die Umweltmediation meist bei Bauprojekten bzw. großen Wirtschaftsprojekten zum Tragen kommt, sind meist mehr als nur zwei Konfliktparteien beteiligt)
- komplexe Themen (technisch, wirtschaftlich),
- die Folgewirkungen sind oft unsicher/unbekannt,
- ein fehlendes Gleichgewicht von Macht und Ressourcen,
- das Aufeinandertreffen des Interesses jedes Einzelnen und jenem der Allgemeinheit,
- eine hohe Beteiligung der Öffentlichkeit und der Medien,
- aufgrund der Größe der Projekte meist politische Dimension und
- komplexe Streitpunkte auf Sach- und Wertebene.

³¹ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 20

³² Vgl. SCHWARZ, Sigrid, Starkl Fritz, Costan Ingrid, Mediation (Präsentation), BOKU Wien, 2007

4.3 Ablauf einer Umweltmediation

Obwohl die Inhalte und Kontexte der unterschiedlichen Arten von Mediationsverfahren in ihren Grenzen variieren, ist es möglich, ein prototypisches Schema mit 5 Phasen zu erstellen.

4.3.1 Vorbereitung – Prämediation

Die 1. Phase geht vom Erstkontakt bis zum Mediationsvertrag und beinhaltet, abgesehen vom Anstoß durch einen Initiator, auch die Suche und Auswahl des Mediators, die Erarbeitung des Kreises der Verhandlungsteilnehmer und die Sondierung der Finanzierungsfragen.³³

Die 1. Phase dient also der Vorarbeitung, der inhaltlichen Erarbeitung der Mediatoren und der Aneignung notwendiger spezifischer Kenntnisse.

Es sollen Vorgespräche mit allen Konfliktparteien geführt werden. Sie sind für ein Kennenlernen von Team und Beteiligten, deren Situation, deren Interessen und Erwartungen an das Verfahren da. Bei Parteien, die aus mehreren Personen bestehen, sollten die unterschiedlichen Sichten innerhalb der Parteien erkundet werden. Vorhandene Berichte, Akten und auch die Berichterstattung der Medien sollten vom Mediator studiert werden.

Haben Parteien und Mediatoren zusammengefunden, so sind die allgemeinen Ziele zu formulieren:

- Erarbeitung einer für alle Parteien vorteilhaften Lösung, die als Vertrag vereinbart wird. Die Parteien entscheiden dabei frei und eigenverantwortlich, allerdings unter Einhaltung ethischer Regeln.
- Die Vereinbarung sollte langfristig Bestand haben und daher von allen Parteien als fair bewertet werden.
- Die Mediation sollte die Beziehung zwischen den Parteien nicht nur momentan durch gegenseitiges Verständnis, sondern auch für künftige Beziehungen verbessern.
- Die Vereinbarung sollte nicht nur zwischen den Parteien fair sein, sondern auch im Bezug auf betroffene Dritte und die Allgemeinheit.³⁴

Im Falle justiziabler Konfliktfälle ist sicherzustellen, dass die Konfliktpartner über ihre Rechtsansprüche und -pflichten informiert sind.

Im Mediationsverfahren sind bestimmte Regeln³⁵ einzuhalten über die die involvierten Parteien zu informieren sind:

- *Selbstverantwortlichkeit der Parteien für Entscheidungen,*

³³ Vgl. SCHWARZ, Sigrid, Starkl Fritz, Costan Ingrid, Mediation (Präsentation), BOKU Wien, 2007

³⁴ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 222f

³⁵ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 228

- *Selbstverpflichtung der Parteien, sich gegenseitig zuzuhören und die Gegenseite verstehen zu wollen,*
- *Selbstverpflichtung der Parteien, auf dieser Basis eine faire und für alle Seiten gute Lösung des Konflikts anzustreben,*
- *Selbstverpflichtung der Parteien zur Einhaltung der formalen Absprachen,*
- *Führung des Verfahrens durch die Mediatoren,*
- *Allparteilichkeit der Mediatoren.*

Speziell auf das Umweltmediationsverfahren bezogen, sollten folgende Punkte³⁶ im Vorgespräch behandelt werden:

- Da der Konflikt allen beteiligten Gruppen - außer dem Mediator - bekannt ist, sollte jede Gruppe den Konflikt schildern.
- Solange das – für ein offenes Gespräch notwendige – Vertrauen zwischen den Parteien nicht gegeben ist, sollten die Gespräche mit dem Mediationsteam vertraulich geführt werden.
- Das Mediationsteam muss sich innerhalb der Gespräche darum bemühen, die Lage zu erfassen und die Bedeutung zu verstehen.

Grund und Ziele werden zum Abschluss der 1. Phase in einem Mediationsvertrag festgehalten. Weiters werden darin die Zusammenarbeit der Parteien vereinbart und das Mediationsteam ausdrücklich beauftragt. Auch organisatorische Fragen sind hier abgeklärt wie z.B. die Kostenteilung, die Anzahl der Treffen, der zeitliche Rhythmus, etc.

Absprachen und Zwischenergebnisse sollten in allseitig unterschriebenen Verlaufs- oder Ereignisprotokollen schriftlich festgehalten und fixiert werden.

4.3.2 Themensammlung - Konfliktanalyse

In dieser Phase ist das Ziel die Erfassung der subjektiven Sichten des Konflikts. Dies kann auf zwei Arten passieren:

1. Methodisches Fragen:

Beide Parteien erklären ihre Sicht der Streitgründe und beide Parteien haben auch die Gelegenheit, sich zu den vorgetragenen Sichten der Gegenseite zu äußern.

2. Aktives Zuhören:

Anstatt Fragen zu stellen kann das Mediationsteam auch mit einer Bitte über den Konflikt / die Konflikte zu reden, beginnen. Der Mediator ist hier nicht die andere Partei sondern der Gesprächspartner und Zuhörer und damit Vertrauter.

³⁶ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 26

Es sind nicht nur die Konfliktpunkte zu klären, sondern auch Fragen wie z.B. weshalb die Partei glaubt im Recht zu sein. Ebenfalls ist die subjektiv von den Parteien zugemessene Bedeutung zu erkunden.

Für jeden Konflikt gibt es eine Ursache, ein Motiv. Dies zu erkunden ist jedoch teilweise schwierig. Gründe dafür können z.B. sein:

- Die Person kann das eigene Anliegen als moralisch bedenklich bewerten.
- Die Person ist überzeugt, dass das eigene Anliegen in einer sozialen Bezugsgruppe befremdlich wirkt.
- Neid ist eine tabuisierte Emotion.
- u.ä.

Parteien tendieren dazu, die Verantwortung für den Konflikt der Gegenseite zuzuschreiben. Das entspricht dem so genannten *fundamentalen Attributionsfehler*.³⁷

Viele Konflikte sind auch bewusst herbei geführt z.B. um die andere Seite einzuschüchtern, oder eine Entscheidung zu einer wichtigen Frage zu erzwingen.³⁸

Die Themenliste³⁹ stellt eine Art Inhaltsverzeichnis des Verfahrens dar. Die Parteien definieren hier ihr Arbeitsfeld und stellen damit klar, worüber verhandelt werden soll. Um zu vermeiden, dass Themenvorschläge nicht klar ausgedrückt sind oder eher Lösungsvorschläge als zu behandelnde Themen darstellen, gibt es folgende Kriterien für die Aufnahme eines Themas in die Themenliste:⁴⁰

- *es passt zum Gesamtziel des Verfahrens,*
- *ist im Rahmen der Mediation bewältigbar,*
- *Beteiligte decken die dahinter liegenden Interessen ab,*
- *es kann von allen akzeptiert werden, ohne dass die Behandlung allen ein Anliegen sein muss – benötigt eine neutrale Formulierung,*
- *man weiß genau, was gemeint ist – benötigt eine treffsichere Formulierung,*
- *Entscheidungen in der Gruppe sind möglich und*
- *eine Lösung hat Chance auf Umsetzung.*

³⁷ Vgl. JONES, E. E., Nisbett, R.E.: The actor and the observer: Divergent perceptions of the causes of behaviour, General Learning Press, Morristown, 1971

³⁸ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 232f

³⁹ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 29

⁴⁰ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 30

4.3.3 Produktive Beilegung der Konflikte – Interessensklärung⁴¹

Ziel einer Mediation ist es, die Konflikte zwischen den einzelnen Parteien mit Hilfe einer Vereinbarung, die allseits als fair und produktiv angesehen wird, beizulegen (= Gewinner-Gewinner-Vereinbarung).

Es gibt jedoch mehrere Arten von Konfliktausgängen – nicht nur den Gewinner-Gewinner-Ausgang.

- **Verlierer-Verlierer-Ausgang**

Zahlreiche Konflikte sind für alle beteiligten Parteien verlustreich. Das heißt, dass beide Parteien eine bessere Alternative als den abgeschlossenen Vertrag hatten.

- **Gewinner-Verlierer-Ausgang**

Hier geht, wie der Name schon sagt, eine Partei als Sieger über die andere Partei hervor. Der Gewinner hat ein vorteilhafteres Ergebnis erzielt als der Verlierer.

Viele Konflikte werden so entschieden, eine Partei setzt sich durch, die andere verliert. Besser ist ein einfacher Kompromiss, bei dem alle beteiligten Parteien etwas nachgeben.

- **Einfache Kompromisse**

Diese Art von Ausgang stellt nicht die bestmögliche Version dar, aber sie ist „einfach“ im Sinne von – die Parteien können sich ohne große Verluste an beiden Fronten in der Mitte treffen.

- **Gewinner-Gewinner-Ausgänge**

Dies ist der Fall, wenn keine Partei mehr Nachteile als Vorteile sieht. Es haben alle Konfliktparteien in subjektiver Wertung mehr Gewinne als Kosten/Verluste.

- **Abbruch ohne Ergebnis**

Verhandlungen und Mediationen können einseitig oder allseitig abgebrochen werden. Wie danach mit dem Problem umgegangen wird (z.B. eine Klage vor Gericht, eine Fortsetzung des Konflikts mit anderen Mitteln u.ä.) kann frei gewählt werden.

Um Konflikte produktiv beizulegen, sollen im Vorfeld die unproduktiven Annahmen und Überzeugungen aufgeklärt werden. Solche Annahmen können die Überschätzung des Eigennutzens sein, welche die Strategie „Wie du mir, so ich dir“ zur Folge haben kann. *„Die Erwartung, dass der andere eigennützig handelt, kann zu ebensolchem Handeln motivieren.“*⁴²

⁴¹ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 247-270

⁴² Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 251

Eine weitere unproduktive Annahme ist, dass die Verteilung des Kuchens von Anfang an gegeben ist. Der Sinn einer optimalen Lösung für alle Beteiligten liegt jedoch darin, auf die anderen Kuchenarten zu kommen, die verteilt werden können (materielle Ressourcen, Wissen, Kompetenzen, soziale Beziehungen, Zeit, etc.).

Menschen benutzen meist – anstatt vorher systematisch nach relevanten Informationen, anderen Sichtweisen und Meinungen zu suchen - die ihnen mental vorliegenden Informationen für die Urteilsbildung und das darauf folgende Entscheiden und danach Handeln.

In den meisten Fällen sind die Konflikte zwischen den Parteien so heftig, dass sich die Beteiligten auf ihre Position sehr fixiert haben. Sie erleben die durch die Probleme entstandene Situation dramatisierend - dass jede Partei eigene Beiträge zur Lösung des Konfliktes liefern kann, wird meist bereits übersehen. Das Anliegen zu gewinnen, die Gegenseite zu bestrafen, schwächen, verlieren zu lassen – die mentale Einengung – beherrscht die Beteiligten.

4.3.4 Optionensammlung⁴³

Um auf eine produktive Lösung zu kommen, bedarf es zunächst einer Entwicklung mehrerer Ansätze. Je größer die Anzahl der Lösungsalternativen ist, umso besser.

Zunächst ist die Kreativität der Parteien gefragt. Die Sammlung von Lösungsoptionen soll kreativ sein und ohne jegliche Bewertung erfolgen. Anhand der dadurch entstehenden Liste werden die unterschiedlichen Möglichkeiten anschließend nach diversen Kriterien – vor allem aber nach ihrer Passung - bewertet. Möglichkeiten für Bewertungskriterien sind z.B. positive Nebeneffekte, Machbarkeit, Ethik und Recht, etc.

4.3.5 Optionenbewertung

Die endgültige Lösung soll dann in 2 Schritten ausgewählt werden. Zunächst werden die Lösungsalternativen eingegrenzt und dann eine der noch offenen Lösungen ausgewählt.

4.3.6 Ergebnisse, Umsetzung und Evaluation⁴⁴

Das Ergebnis bei einem Mediationsverfahren ist die Mediationsvereinbarung. Sie soll folgende 3 Punkte umfassen:

1. Eine Erläuterung der ethischen Prinzipien, welche für Vereinbarungen einzuhalten sind,
2. die Umsetzung und die Kontrolle der vereinbarten Realisierung und
3. die vertragliche Sicherung der Ergebnisse des Verfahrens.

⁴³ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 270

⁴⁴ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 271-275

Vorgeschlagen für die Festhaltung der Übereinkunft wird das SMART-Modell von Filner und O'Brien, welches aus folgenden 5 Punkten⁴⁵ besteht:

1. wer tut was, in welcher Form und zu welchem Zeitpunkt?
2. messbar/nachprüfbar
3. erzielbar/ausführbar
4. realistisch (auch die Betrachtung der Schwierigkeiten)
5. geplant (Zeitplan)

Für den Vertragsschluss gelten folgende Regeln:

- *Der Vertrag muss gerecht sein.*
- *Die Parteien müssen gleiche Freiheit haben, den Vertrag zu schließen, und*
- *sie müssen gleich informiert sein.*⁴⁶

Bei der Evaluation ist nun nachzuprüfen, ob die Lösungen, welche von allen beteiligten Parteien diskutiert und anschließend akzeptiert wurden, so durchgeführt werden, wie geplant und entschieden wurde.

Auch das gesamte Verfahren soll in diesem Punkt nach seinem Erfolg bewertet werden. Dafür müssen zunächst Kriterien festgelegt werden, nach denen mit einem festgelegten Instrument evaluiert werden kann.

Die Ergebnisse der Evaluierung sollen anschließend interpretiert und allen Beteiligten mitgeteilt werden.

4.4 Stellungnahme - Hypothesen

„Wie war es möglich so viele Parteien an einen Tisch zu bekommen und mit diesen zu reden.“

In Kapitel 4.2. werden die Besonderheiten der Umweltmediation angesprochen. Hier wird erwähnt, dass eine Umweltmediation meist im Zusammenhang mit großen Bau- oder Wirtschaftsprojekten durchgeführt wird, die durch ihre Auswirkungen und die große Anzahl an beteiligten Personen viele Parteien hervorrufen.

Beim VIE-Verfahren war es dem Flughafen Wien sehr wichtig, dass jeder, der wollte, seine Meinung, seine Ängste und Sorgen darlegen konnte und diese im Mediationsverfahren berücksichtigt wurden. Die Teilnahme war für Bürgerinitiativen genauso möglich wie für die Parteien, die Bürgermeister, Gemeindevertreter und für jegliche Anrainer.

⁴⁵ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 274

⁴⁶ Vgl. MONTADA, L.; Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001, S 273

Um möglichst viele Personen zu erreichen, wurde in der am Standort Flughafen Wien-Schwechat kostenfrei verteilten NÖN-Airport, diversen Presseaussendungen, -konferenzen und -gesprächen, über die offizielle Homepage des Mediationsverfahrens, in der Zeitschrift VIE-Aktuell und über die Medien auf das Mediationsverfahren aufmerksam gemacht und über den aktuellen Status informiert.

„Wie kann man unter tausenden Personen einen gemeinsamen Konsens finden?“

Durch das Aufspalten der unterschiedlichen Interessensgebiete in Arbeitsgruppen, war ein konstruktives Arbeiten und miteinander Reden möglich. Da innerhalb der Arbeitsgruppen Personen aus den unterschiedlichsten Interessensvertretungen tätig waren, wurde auch gesichert, dass jegliche Blinkwinkel des Zuständigkeitsbereiches beleuchtet wurden und versucht wurde einen für alle akzeptablen Lösungsweg zu finden.

Bei den Treffen aller Parteien wurden die in den Arbeitsgruppen hervorgebrachten Ergebnisse präsentiert, sodass auch Parteien, die in dieser Arbeitsgruppe vielleicht nicht vertreten waren, die Möglichkeit hatten berücksichtigt zu werden.

Hätte man versucht jedes Thema von der Wiege bis zur Bahre mit allen beteiligten Parteien durchzudiskutieren, hätte man heute noch keinerlei Lösung.

„Ist die Mediation mit der Unterschrift der Abschlussverträge tatsächlich vorbei?“

Es gibt 3 Punkte, welche in Kapitel 4.3.6. erwähnt wurden, die das Ergebnis eines Mediationsverfahrens deklarieren:

- die Erläuterung der ethischen Prinzipien, welche für Vereinbarungen einzuhalten sind,
- die Umsetzung und die Kontrolle der vereinbarten Realisierung und
- die vertragliche Sicherung der Ergebnisse des Verfahrens.

Legt man diese 3 Punkte auf das VIE-Mediationsverfahren um, so ist es mit der Unterschrift der Mediationsvereinbarung beendet. Die Umsetzung und Kontrolle der Entwicklungen am Flughafen hinsichtlich der getroffenen Vereinbarungen wird weiterhin jährlich evaluiert.

Weiters gibt es nach wie vor das Dialogforum, welches über die Einhaltung der abgeschlossenen Verträge wacht, Fragen und Konflikte im Bezug auf den Ausbau des Flughafens behandelt und der Bevölkerung als Ansprechpartner zur Verfügung steht.⁴⁷

„Wäre es möglich gewesen die Mediation in einer kürzeren Zeit durchzuführen?“

Bei der Flughafenmediation waren 58 Parteien – vertreten von 66 Personen, welche unzählige Anrainer oder Betroffene vertreten haben, beteiligt. Die Interessen lagen nicht dicht beieinander, sie lagen nicht etwas entfernt von einander, sondern sie waren die Gegenpole zueinander.

⁴⁷ <http://www.dialogforum.at> (30.06.2011)

Die Themen (technische und wirtschaftliche) sind komplex und daher nicht so rasch abzuhandeln. Die Folgewirkungen von solchen Großprojekten sind oft unbekannt bzw. ist man sich der schon sehr angespannten IST-Situation nicht bewusst – wie auch hier im Mediationsverfahren.

Das diese Art von Problem-Lösungs-Erarbeitung nicht von heute auf morgen passieren kann, schon gar nicht mit einem dermaßen großen Beteiligungskreis, ist klar. Auch treten bei so vielen Betroffenen und Beteiligten immer wieder Probleme auf, die die Entwicklung eines Konsens verzögern.

Hätte man nicht versucht wirklich alle einzubeziehen und eine Lösung zu finden, mit der alle leben können, so wäre das Mediationsverfahren wahrscheinlich in einer deutlich geringeren Zeit durchführbar gewesen – doch dann wäre es nicht das Verfahren gewesen, welches sich der Flughafen vorgestellt hatte.

5 Fallbeispiel: Mediationsverfahren Flughafen Wien-Schwechat⁴⁸

5.1 Einführung

Die Erweiterung eines Flughafens, besonders der Bau einer weiteren Start- und Landepiste, ist ein Thema, das zwangsläufig in der Öffentlichkeit diskutiert wird. Die Flughafen Wien AG hat es sich daher von vornherein zum Ziel gemacht, durch eine umfangreiche und intensive Öffentlichkeitsarbeit alle zu informieren und betroffenen Personen durch das Mediationsverfahren auch eine Möglichkeit der Mitsprache zu geben.

5.2 Ausgangssituation

Im April 1998 wurde seitens des Flughafen Wien der Masterplan 2015 veröffentlicht. In diesem wurde der geplante Ausbau bis 2015 beschrieben.

5.2.1 Masterplan 2015⁴⁹

Hauptteil dieses Masterplanes war der Bau einer weiteren Start- und Landepiste, um auch der steigenden Nachfrage im Flugverkehr nachkommen zu können. Weitere Ausbaumaßnahmen waren z.B. der „Skylink“ und der Flugsicherheitstower.

Durch die Veröffentlichung des Masterplanes ließen die Sorgen und Bedenken der Anrainer nicht lange auf sich warten. Die Anrainer waren bereits damals durch die Lärmemissionen des Flugverkehrs in ihrer Lebensqualität deutlich beeinträchtigt.

Es bildeten sich zahlreiche Bürgerinitiativen, die die Interessen der Anrainer vertreten sollten, welche absolut gegen eine 3. Piste gerichtet waren. Aufgrund der Kapazitätsprognosen war diese jedoch in ökonomischer Sicht notwendig.

Obwohl vor allem die Bürgermeister der betroffenen Gemeinden sich der wirtschaftlichen Bedeutung eines Ausbaues des Flughafens bewusst waren, erkannte man, dass die Region sich nur dann im positiven Sinne weiter entwickeln kann, wenn Unternehmen und Bewohner gleichberechtigt in die Planung miteinbezogen werden.

5.2.2 Kapazitätsprognose

Die Flughafen Wien AG entwickelte mit der British Airports in Zusammenarbeit eine Kapazitätsprognose.

Nachdem mittlerweile bereits die tatsächliche Entwicklung des Passagieraufkommens vorliegt, möchte ich diese anstatt der damaligen Prognosen einbringen:

⁴⁸ Vgl. FALK, Gerhard: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006

⁴⁹ <http://www.vienna.at> - Mediationsverfahren - Ergebnisse

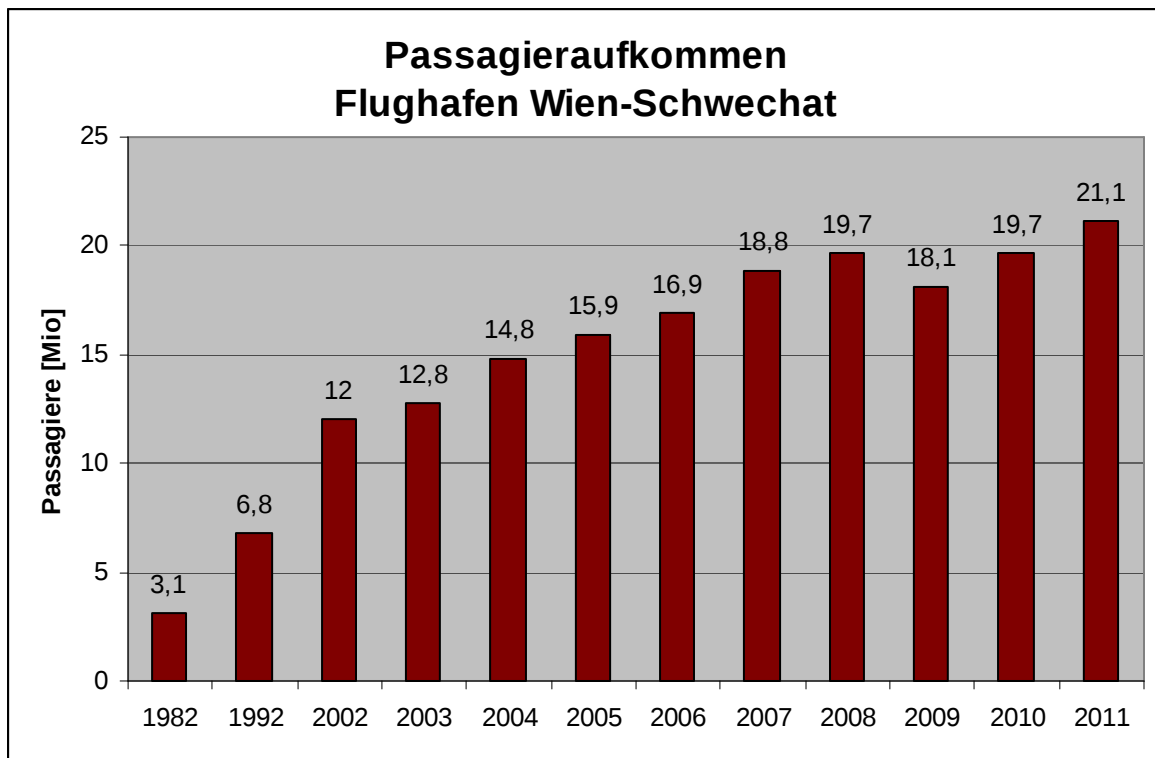


Abbildung 2: Passagieraufkommen Flughafen Wien-Schwechat⁵⁰

Bis auf das Jahr 2009, welches einen Rückgang im Passagieraufkommen zu verzeichnen hat, ist deutlich zu erkennen, dass die Passagierzahlen stetig steigen.

Eine weitere Ursache für den Bau der 3. Piste stellte die momentane Lage der beiden bereits vorhandenen Pisten dar. Diese schneiden sich in ihrer gedachten Verlängerung und können dadurch nicht uneingeschränkt befliegen und benutzt werden, weil die startenden und landenden Flugzeuge sich gegenseitig behindern.

Warum hat man diese Pisten dann so angelegt?

Grund dafür sind die Windverhältnisse in Wien. Die Lage der beiden Pisten ermöglicht es, bei nicht idealen Windverhältnissen auf die jeweils andere Piste auszuweichen.

Die Grundstücke, welche für die 3. Piste notwendig wären, sind noch in privaten Händen. 740 Grundstücke von 250 Eigentümern müssen seitens des Flughafens noch erworben werden. Die Widmung jener Flächen lautet bisher auf Landwirtschaft.⁵¹

⁵⁰ <http://www.statistik.at> und <http://www.noel.gv.at> (10.12.2010)

⁵¹ Vgl. Interview – Ing. Franz Jöchlinger, Leiter Umlandkoordination & 3. Piste 12.Juli 2010

5.3 Mediationsverfahren Step by Step

Im März 2000 wurde der Wiener Rechtsanwalt Dr. Thomas Prader „als Begleiter und Berater für diesen sensiblen Kommunikationsprozess“⁵² (Prozessprovider) beauftragt. Dies gilt als einer der zentralen Schritte auf dem Weg zum Mediationsverfahren.

Die FWAG (Flughafen Wien AG) hält in einem offiziellen Statement Praders Aufgaben und Intentionen wie folgt fest: *„Aufgrund des zu erwartenden Verkehrsaufkommens plant die Flughafen Wien AG seit geraumer Zeit umfangreiche Infrastrukturerweiterungen. Sollten die derzeitigen Verkehrswachstumsprognosen eintreffen und die technischen Voraussetzungen gleich bleiben, geht die Flughafen Wien AG davon aus, dass ab 2010 zusätzliche Start- und Landekapazitäten erforderlich sind. Teile der Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden rund um den Flughafen sind bereits jetzt durch die Lärmemissionen infolge des steigenden Flugverkehrs belastet und in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Die unmittelbaren Anrainergemeinden sehen trotz der positiven Impulse eine Einschränkung ihrer räumlichen Weiterentwicklung. Es haben sich auch regionale und überregionale Bürgerinitiativen gebildet, die sich gegen die bestehenden und zukünftigen Belastungen durch das Flugverkehrsaufkommen, insbesondere jedoch gegen die Errichtung einer dritten Piste wenden. Die Flughafen Wien AG war und ist sich ihrer Bedeutung und damit auch Verantwortung für den Großraum Wien bewusst. Sie nahm die Befürchtungen und Ängste der Gemeinden und der Bevölkerung ernst und wollte mit dieser in einen ernsthaften Dialog treten.“*⁵³

5.3.1 Eckdaten

Der Auftakt für das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat fand am 18. Jänner 2001 statt und war der Auftakt für ein öffentliches Verfahren, welches beinahe 4,5 Jahre dauerte. Am 22. Juni 2005 wurde es dann feierlich beendet.

Verhandelt wurden einerseits der Bau der 3. Lande- und Startpiste am Flughafen VIE, die zukünftige Lage dieser Piste und die Verteilung des steigenden Flugverkehrs über die – nach dem Ausbau – bestehenden drei Pisten. Jedoch war nicht nur der verkehrsplanerische Aspekt Mittelpunkt des Mediationsverfahrens, es wurde auch die Lebensqualität jener Menschen verhandelt, welche in den durch steigenden Fluglärm betroffenen und belasteten Gemeinden wohnen.

Um neuerlichen Konfliktfällen zu entgehen, und die Umsetzung der Ergebnisse zu kontrollieren, wurden eigens dafür zuständige Strukturen geschaffen und eine Evaluation angesetzt.

In den nächsten Kapitel sollen die einzelnen Phasen eines Mediationsverfahrens, welche in der Theorie bereits im Kapitel 4.3. erklärt wurden, am Fallbeispiel genauer erläutert werden.

⁵² <http://www.viemediation.at> Chronologie: Initiativen und Vorarbeiten zum Mediationsverfahren

⁵³ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Initiativen und Vorarbeiten zum Mediationsverfahren

5.3.2 Phasen der VIE-Mediation

5.3.2.1 Prämediation – Vorphase

Die Vorphase dieses Mediationsverfahren hat schon vor der Ausschreibung eines Mediationsteams begonnen. Zunächst wurde aus PR-Überlegungen ein Berater für das sensible Vorhaben der Errichtung einer 3. Piste gesucht. Herr Dr. Thomas Prader selbst offerierte dann ein Angebot für „Öffentlichkeitsarbeit und Prozessbegleitung“.⁵⁴ Er überzeugte die Flughafen Wien AG und die betroffenen Gemeinden von der Durchführung eines Mediationsverfahrens, indem „über die aktuellen und zukünftigen Probleme und Konflikte fair verhandelt und eine gemeinsame Lösung erarbeitet werden“⁵⁵ sollte.

Prader wurde zum Prozessprovider und bildete mit folgenden 12 Konfliktparteien die **Vorbereitungsgruppe**:

- Flughafen Wien AG (2)
- Plattform der Bürgerinitiativen gegen die dritte Piste (2)
- BürgermeisterInnen der am meisten betroffenen Gemeinden (Nachbarschaftsbeirat) (4)
- Umweltschutzverbände von Wien und Niederösterreich (je 1)
- Länder Wien und Niederösterreich (je 1)

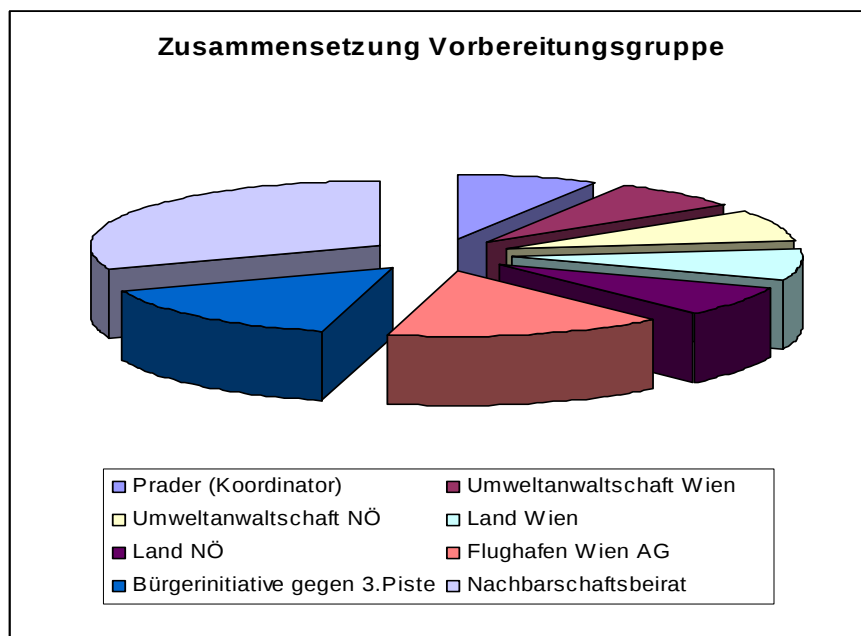


Abbildung 3: Zusammensetzung Vorbereitungsgruppe⁵⁶

Die Aufgaben dieser Vorbereitungsgruppe werden wie folgt definiert: „Die Vorbereitungsgruppe übernimmt es, die notwendigen Vorbereitungsarbeiten durchzuführen,

⁵⁴ Vgl. Prader & Plaz: Angebot Öffentlichkeitsarbeit und Prozessbegleitung, 28.01.2000

⁵⁵ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Etablierung der Vorbereitungsgruppe

⁵⁶ Vgl. LENZ, , Christina: Prozessproviding am Beispiel des Mediationsverfahrens Flughafen Wien, Verlag Österreich, Wien 2004, S55

die erforderlich sind, um ein Mediationsverfahren einzuleiten. Gegenstand des Mediationsverfahrens sind die gegenwärtigen Auswirkungen des Flughafens Wien sowie dessen Ausbaupläne und deren Auswirkungen. Ziel des Mediationsverfahrens, in welches alle betroffenen und beteiligten Parteien einzubeziehen sind, ist eine auf kooperative Weise erarbeitete und vertraglich abgesicherte, zukunftsorientierte, konsensuale Konfliktlösung.⁵⁷

Auch Gegenstand und Ziel des Verfahrens sollen von den Mitgliedern der Vorbereitungsgruppe festgelegt werden. Es wurde auch beschlossen „die Öffentlichkeit über das geplante Mediationsverfahren gemeinsam zu informieren“⁵⁸. Dafür wurde eine Auftaktveranstaltung für Herbst 2000 geplant.

Ein von Anfang an sehr wichtiger Punkt, war die Transparenz und Nachvollziehbarkeit für interessierte Personen. Um die Zugänglichkeit der Daten möglichst einfach zu gestalten, wurde eine Web-Site erstellt und Schritt für Schritt dokumentiert (siehe Kapitel 5.5.3.9.).

Bezüglich der Finanzierung wurde folgendes festgelegt:⁵⁹

- Die Kosten sowohl für die Vorbereitungsgruppe als auch für die Informationsveranstaltung übernahm die Flughafen Wien AG.
- Für die Kosten des Mediationsverfahrens wurde ein Co-Finanzierungsmodell erstellt (Flughafen Wien AG 60%, Länder Wien und Niederösterreich jeweils 20%).

Mit dieser Vorbereitungsgruppe bereitete der Prozessprovider die Ausschreibung für das Mediationsteam vor.

Das **Mediationsteam** wurde international ausgeschrieben: „ein dreiköpfiges Mediationsteam mit starkem Österreichbezug, internationalen Erfahrungen und einer gemischtgeschlechtlichen Zusammensetzung“⁶⁰. Im Zuge eines Auswahlverfahrens hat sich die Vorbereitungsgruppe dann für das Mediationsteam mit Mag. Gerhart C. Fürst, Dr. Ursula König und Univ.-Prof. Dr. Horst Zilleßen entschieden.

Von da an war der bisherige Prozessprovider Dr. Prader in keiner Weise mehr für die Prozess- oder Gesprächsleitung zuständig. Er lieferte jedoch eine administrative Prozessbegleitung und führte die Beschlussprotokolle.

Das Mediationsteam übernahm seine Arbeit im Oktober 2000 auf und führte ab da 45 Vorgespräche mit den Konfliktparteien, um Einblicke in die subjektiven Vorgeschichten der Konfliktparteien zu bekommen, deren Interessen und Erwartungen zu klären. Die Teilnehmer wurden über Mediation im Allgemeinen informiert, und auch über die Rolle des Mediators. Die meisten Gespräche endeten mit einer Zustimmung am Verfahren teilzunehmen.

⁵⁷ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Vierte Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 27. September 2000, Vorspann bzw. TOP4

⁵⁸ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Erste Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 12. Juli 2000, Arbeitsübereinkommen, Protokoll

⁵⁹ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Vierte Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 27. September 2000, Vorspann bzw. TOP4

⁶⁰ <http://www.viemediation.at> chronologie: Zweite Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 13. September 2000, Vorspann

Das Mediationsforum (MF) bildet das größte und zugleich ranghöchste Gremium.

„Das Verhandlungsgremium im Mediationsverfahren, in dem alle Beteiligten mit Stimmrecht vertreten sind und eine einvernehmliche Lösung erarbeiten.“⁶¹

Um die richtige Zusammensetzung für das Mediationsforum zu finden, einigte sich die Vorbereitungsgruppe auf 2 wichtige Punkte:

- die Vorbereitungsgruppe sollte um weitere Konfliktparteien (InteressensvertreterInnen) erweitert werden und
- diese Einheit sollte jedoch noch „arbeitsfähig“ sein.

Die Besetzung des Mediationsforums umfasste letztendlich 53 beteiligte Parteien (Körperschaften, Institutionen, etc.). In folgender Abbildung sind die Parteien festgehalten und auch ab und bis wann sie am Verfahren teilgenommen haben:

Flugbetrieb	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Austrian Airlines	2							
	Austro Control	3							
	Flughafen Wien AG	3							

Politische Parteien	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	FPÖ NÖ	1							
	FPÖ Wien	1							
	Grüne NÖ	1							
	Grüne Wien	1							
	LIF Wien	1							
	OVP NÖ	2							
	ÖVP Wien	1							
	SPÖ NÖ	2							
	SPÖ Wien	2							

UA	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Umweltanwaltschaft NÖ	1							
	Umweltanwaltschaft Wien	1							

Länder	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Land NÖ	1							

⁶¹ <http://www.umweltdatenbank.de>

	Land Wien	1							
	Land Burgenland	1							
Wiener Bezirke	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	10.Bezirk - Favoriten								
	11.Bezirk - Simmering								
	13.Bezirk - Hietzing								
	14.Bezirk - Penzing								
	15.Bezirk - Rudolfheim-Fünfhaus								
	22.Bezirk - Donaustadt								
	23.Bezirk - Liesing								

Bezirkskonferenz (BK)	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Baden								
	Bruck an der Leitha								
	Donaustadt								
	Gänserndorf								
	Mödling								
	Wien Umgebung Süd								

Nachbarschaftsbeirat (NBR)	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Enzersdorf an der Fischa								
	Fischamend								
	Groß-Enzersdorf								
	Gemeindeamt Klein-Neusiedl								
	Raichenwarth								
	Schwadorf								
	Schwechat								
	Wien								
	Zwölfaxing								
	Himberg								
	Trautmannsdorf								
	Bruck an der Leitha								
	Maria Ellend/Haslau								

	Arbesthal/Göttlesbrunn								
	Grammatneusiedl								

Bezirkskonferenz (BK)	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Alternative Liste Schwechat	1							
	Enzersdorf/Margarethen	1							
	Bürgerliste Fischamend	1							
	pro Margarethen	1							
	Bürgerlärm gegen Fluglärm	1							
	Plattform Fluglärm Österreich	1							
	Plattform gegen die 3. Piste	1							
	Überparteiliche Plattform gegen Fluglärm in Wien und Umgebung	1							
	Götzendorf/Pischelsdorf								
	Bürgerforum Haslau/Maria Ellend								
	Verein aktiver Umweltschützer Himberg								
	"trau.di"								

Siedlerverbände (SI)	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Eßling	1							
	Lobau	1							
	Zentralverband der Kleingärtner Österreich	1							

Kammern, Verbände, Interessensvertretungen	Partei	SMF	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Arbeiterkammer Österreich	1							
	Landes-Landwirtschafts-kammer Niederösterreich	1							
	Bezirksbauernkammer Schwechat	1							
	Wirtschaftskammer Österreich	1							
	Standort-ArbeitnehmerInnen-vertreter	1							
	Standort Unternehmens-vertreter/Airport Jet-Set-Service	1							
	Niederösterreich-Werbung GmbH	1							
	Tourismusverband Wien	1							
	Nationalpark Donau-Auen GmbH	1							

Abbildung 4: Beteiligte Parteien Mediationsforum

Um ein leichteres, übersichtlicheres Arbeiten zu ermöglichen, sollte das Mediationsforum in einen inneren und einen äußeren Kreis geteilt werden, wobei der Kern 25 Personen umfassen sollte. Die Personen des äußeren Kreises sollten nur zu bestimmten Sitzungen eingeladen und bei bestimmten Themen involviert werden.

Das Mediationsforum war Entscheidungsinstanz, wohingegen die in der Folge beschriebenen Gremien entscheidungsvorbereitend wirkten. Das heißt, dass jegliche Beschlüsse, welche im MF in der Zeit von Jänner 2001 bis Juni 2005 gefasst wurden, zuvor von den einzelnen Arbeitskreisen und Arbeitsgruppen vorbereitet wurden.

Das zweitgrößte Gremium stellte der **Arbeitsausschuss (AA)** dar. Dieser umfasste die Personen des äußeren Kreises des MF.

Der Arbeitsausschuss beschäftigte sich mit den vom Mediationsforum vorgegebenen Themen und bereitete diese zur Beschlussfassung durch das Mediationsforum vor. Weiters hatte der Ausschuss auch eine Kontrollfunktion und die Berechtigung, Arbeitskreise für spezielle Aufträge einzurichten.

Die Sitzungen des AA fanden monatlich statt, die Leitung hatte das gesamte Mediationsteam, welches sich aus folgenden Interessensgruppen zusammensetzte:

- Nachbarschaftsbeirat
- Bezirksvorstehungen
- Bürgerinitiativen
- Siedlerverein
- Land Wien und Niederösterreich
- Umwelthanwaltschaft Wien und Niederösterreich
- Aviation Group

Im AA wurden die Ergebnisse der unterschiedlichen Arbeitskreise diskutiert. Er wurde aufgrund einer Umstrukturierung des Verfahrens (ab Jänner 2003) aufgelöst.

Die **Prozesssteuerungsgruppe (PSG)** wurde erst ein halbes Jahr nach Verfahrensbeginn eingerichtet, da man den Arbeitsausschuss mit 28 Mitgliedern und zusätzlichen acht Beobachtern als zu großes Gremium für das Verfahren erachtete.

Die Prozesssteuerungsgruppe hatte folgende Hauptaufgaben:

- die Beobachtung des Verfahrens
- ein frühzeitiges Erkennen von Irritationen
- die Steuerung des Ablauf des Mediationsverfahren
- die Strukturierung der Arbeit und Abläufe zwischen den einzelnen Gremien
- den Dialog zu allen Interessensgruppen
- das Ermöglichen eines Feedback für das Mediationsteam

Die Prozesssteuerungsgruppe war somit ein Instrument zur Steuerung als auch zur Reflexion – eine Art Lenkungsgruppe. Sie setzte sich aus Vertretern der Verfahrensparteien zusammen und aus Vertretern der Flughafen Wien AG, der Austro Control, der Bürgerinitiativen, des Nachbarschaftsbeirates, Vertreter der Länder Wien und Niederösterreich und dem Prozess-Provider, welcher zum Leiter der Prozesssteuerungsgruppe gewählt wurde.

Arbeitskreise (AK) und Arbeitsgruppen (AG) wurden zu unterschiedlichen Zeitpunkten mit verschiedenen Hintergründen eingerichtet. Meistens war der Grund jedoch die detaillierte Bearbeitung eines Problems oder eines Themas. Diese AK und AG waren ausschließlich für den jeweiligen Bereich zuständig und wurden oft nur kurzfristig eingesetzt. Sie wirkten meist vorbereitend. In diversen Klausuren wurden die jeweiligen vorbereiteten Themen verhandelt.

Ausschließlich der Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“ hat das Verfahren kontinuierlich von September 2001 bis Juni 2005 in 23 Sitzungen begleitet.

Arbeitskreise sollten die Anzahl von 20 Mitgliedern nicht überschreiten. Es musste jedoch mindestens ein Vertreter der Flughafen Wien AG, einer des Nachbarschaftsbeirates und einer der Bürgerinitiativen beteiligt sein. Den Vorsitz des Arbeitskreises hatten jeweils zwei Mediatoren des Mediationsteams.⁶²

Die folgende Tabelle zeigt, welche Arbeitskreise gegründet wurden, wie viele Sitzungen es gab, wann sie gegründet wurden, wie lange sie gearbeitet haben und welche Arbeitsgruppen dazu gehörten.

	Namen / Thema		Ab	Bis	Sitzungen
AG	Mediationsvertrag		Februar 2001		2 Sitzungen
AK	Inhalt und Struktur		März 2001		2 Sitzungen
AK	Öffentlichkeitsarbeit		September 2001	Juni 2005	23 Sitzungen
	AG	Dokumentation			
	AG	Messplan			
	AG	Gleitwinkel			
	AG	Lärmkriterien			
	AG	Lärberechnungen			
AK	Entwicklungsszenarien		April 2001	Jänner 2002	8 Sitzungen
	AG	Kriterien der Nachhaltigkeit			
AK	Ökologie		September 2001	Juni 2002	4 Sitzungen
AK	Aktuelle Maßnahmen		März 2002	Nov.2002	8 Sitzungen
	AG	Redaktionelle Überarbeitung und Systematisierung			
	AG	Lärmkarten			
AG	Lärmgrenzwerte		März 2002	März 2003	14 Sitzungen
	Untergruppe Durchrechnungszeitraum				
AK	„Szenarien 2010 – 2020“		Mai 2003	Nov. 2003	4 Sitzungen
AG	Seibersdorf				
AG	Vorbereitungsgruppe Starts und Verkehrsverteilung		Jänner 2003	März 2003	3 Sitzungen
AG	Vorbereitungsgruppe Landungen und Verkehrsverteilung		Jänner 2003	März 2003	3 Sitzungen
AG	Regionales Vergleichsmodell		Februar 2003		1 Sitzung
AG	Korridore / Sichtanflüge		Februar 2003	März 2003	3 Sitzungen

⁶² Vgl. LENZ, Christina: Prozessproviding am Beispiel des Mediationsverfahrens Flughafen Wien, Verlag Österreich, Wien, 2004 S66f

	Namen / Thema	Ab	Bis	Sitzungen
AG	Bodenlärm	Februar 2003	April 2003	2 Sitzungen
AG	Lärmindernde An- und Abflugverfahren bordseitig	Jänner 2003	Februar 2003	2 Sitzungen
AG	Lärmarme Flugzeuge	Februar 2003	März 2003	2 Sitzungen
AG	Evaluierung Arbeitsergebnisse Seibersdorf	Februar 2003		1 Sitzung
AG	Beschwerde- und Informationsstelle	März 2003	Juni 2003	3 Sitzungen
	Redaktionsgruppe zum Teilvertrag	Mai 2003		1 Sitzung
AG	Landungen	August 2003	Jänner 2005	3 Sitzungen
AG	Way-point Zwölfaxing	Sommer 2003		1 Sitzung
AG	Incentive-Modell	September 2003		1 Sitzung
AG	Vorbereitungsgruppe Szenarien und Nachtflug	Juni 2003	September 2003	2 Sitzungen
AG	Umweltfonds	Juni 2003	März 2005	7 Sitzungen
	Arbeitsausschuss zur AG Umweltfonds	August 2003		1 Sitzung
AG	Arbeitsstruktur – Systemopt.	Oktober 2003		1 Sitzung
AG	Deckelungen	November 2003	April 2004	4 Sitzungen
AG	Ost-West-Verschiebung 11/20 2220m	Dezember 2003	Jänner 2004	3 Sitzungen
AG	Analyse – Verkehrsverteilung 11/29 2220m	Dezember 2003	Jänner 2004	2 Sitzungen
AG	Technischer Lärmschutz	Dezember 2003	Mai 2004	6 Sitzungen
	Evaluierungsgruppe	März 2004	Mai 2005	12 Sitzungen
AG	Nachtflug	Oktober 2003	Dez.2003	4 Sitzungen
	Redaktionsgruppe zu „Stukturierung u. Zusammenfassung der Nachtflugthemen	Dezember 2003		2 Sitzungen
AG	Nachtflug/Korridore	April 2004	Mai 2004	2 Sitzungen
AG	Nachtflug/Lärm	Mai 2004	Jänner 2005	4 Sitzungen
AG	3-P/Verkehrsverteilung	Juni 2004		1 Sitzung
UVE	Begleitgruppe	September 2004	April 2005	5 Sitzungen
AG	Landwirtschaft	Mai 2005		1 Sitzung
AG	Regionales Konfliktmanagement	September 2004	März 2005	5 Sitzungen
AG	Flächenwidmungsplan Enzersdorf/Margarethen	November 2004		1 Sitzung

Abbildung 5: Arbeitskreise und Arbeitsgruppen⁶³

⁶³ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006, S26-27

Letztendlich wurde am 22. November 2000 eine Auftaktveranstaltung gestartet, welche über das Verfahren informieren, eventuell noch unbekannte Gruppierungen erkennen und Vertrauen in das Verfahren und die Methode erreichen sollte.⁶⁴

Die Prämediation endete mit der Unterzeichnung der **Mediationsvereinbarung** – eine der Besonderheiten im VIE-Verfahren. In der Phase der Vorgespräche wollten die beteiligten Verfahrensparteien den vom Mediationsteam routinemäßig vorgelegten Entwurf eines Mediationsvertrages nicht akzeptieren. Sie wollten ein Arbeitsübereinkommen, welches dann als Mediationsvereinbarung bezeichnet wurde, selbst erarbeiten. Man schloss letztendlich nicht nur ein Arbeitsübereinkommen ab, sondern regelte das Mediationsverfahren gleich in drei Verträgen:⁶⁵

- Vereinbarung zur Durchführung eines Mediationsverfahrens

Geregelt wurden hier der Streitgegenstand, das Ziel der Mediation, die Beteiligten, die Arbeitsweisen, die Gremien, das Mediationsteam und seine Aufgaben und die Art der Öffentlichkeitsarbeit.

- Werkvertrag

Dieser diente zur konkreten Beauftragung des Mediationsteams.

- Honorarvereinbarung

Diese regelte alle Leistungen und finanziellen Gegenleistungen und wurde zwischen den zahlenden Parteien (Flughafen Wien AG, Land Wien, Land NÖ) getroffen.

5.3.2.2 Themensammlung⁶⁶

Ein paar Wochen nach Beginn der VIE-Flughafen-Mediation lud man zu einer öffentlichen Veranstaltung, bei welcher das Mediationsteam, die Methode der Mediation und die Teilnehmer vorgestellt wurden. Weiters informierte man über den Letztstand und diesem zuvor gegangene Ereignisse, und nannte den anwesenden Ansprechpartner für eventuelle Fragen und Probleme.

Die an diesem Tag gesammelten Themen wurden in einem Arbeitskreis noch einmal überarbeitet und ergänzt, und dann unter der Beachtung der Nachhaltigkeit einer der drei Säulen - Ökonomie, Ökologie und Soziales - zugeordnet.

So entstand eine Themenliste, welche via Internet veröffentlicht wurde, um zu zeigen, dass die Öffentlichkeit am Prozess beteiligt ist und das Verfahren mitgestaltet.

⁶⁴ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Vierte Sitzung der Vorbereitungsgruppe am 27. September 2000, Top 4

⁶⁵ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 28

⁶⁶ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 31

5.3.2.3 Interessensklärung⁶⁷

In jedem Prozess, in den mehrere Parteien involviert sind, kommt es zu Konflikten. Jede Partei hat ihre festgefahrene Meinung und auch Standpunkt. So bestand in diesem Fall der Flughafen Wien-Schwechat auf die Errichtung einer 3. Piste und für die Anrainer kam diese nicht in Frage.

Ziel der Interessensklärung war daher, die Positionen zu erweichen, um die tatsächlich dahinter liegenden Interessen wahrnehmen zu können und das Verständnis für die Gegenpartei zu erhöhen. Der Flughafen wollte dem mit den Jahren deutlich steigenden Passagieraufkommen gerecht werden und damit auch Arbeitsplätze errichten, wohingegen die Bürger ihre momentane Lebensqualität erhalten wollten.

Durch die Klärung der Interessen der Parteien, wurde klar, dass nicht nur der Ausbau durch die 3. Piste diskutiert werden musste, sondern auch die bereits vorhandene Fluglärm- und auch Umweltbelastung.

5.3.2.4 Optionensammlung

Da die Klärung der Interessen zu der Erkenntnis führte, dass es eigentlich nicht nur den Problembereich, welcher den Bau einer dritten Piste betraf, gab, sondern auch einen, welcher die momentane Situation betraf, wurden zwei Arbeitsbereiche eingeführt.

Der Arbeitskreis „Lärmszenarien“ beschäftigte sich mit der Auswertung von Wunschflugrouten und deren theoretischen Auswirkungen – dargestellt in Lärmkarten. Mit Hilfe dieses Verfahrens konnten bestimmte Routen ausgewählt werden bzw. bestehende Flugrouten abgeändert und damit lärmtechnisch optimiert werden.

Der Arbeitskreis „Entwicklungsszenarien“ brachte acht Szenarien⁶⁸ hervor, welche genauer untersucht werden sollten:

- Der Flughafen bleibt wie er ist – Null-Variante.
- Der Flughafen erhält eine weitere Piste, die südlich parallel zu einer der bestehenden Pisten in einem Abstand von 2.220 Metern verläuft.
- Der Flughafen erhält eine weitere Piste, die ebenfalls südlich parallel zu einer der bestehenden verläuft jedoch im Abstand von 1.035 Metern.
- Der Flughafen erhält eine weitere Piste, die westlich parallel zu einer der bestehenden Pisten verläuft. Der Abstand beträgt 2.220 Meter.
- Der Flughafen Wien-Schwechat geht mit dem Flughafen Bratislava eine Kooperation ein und erspart sich dadurch die Erweiterung um eine Piste.

⁶⁷ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 33-34

⁶⁸ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S 36

- Der Flughafen Wien-Schwechat findet andere internationale Partner-Flughäfen in Österreich.
- Wien bekommt einen zweiten Flughafen an einem anderen Standort.
- Der Flughafen Wien-Schwechat wird um eine Piste in Nordost-Südwestlage erweitert, welche zu keiner der bereits vorhandenen Pisten parallel liegt.

Obgleich manche dieser Lösungsvorschläge dem Einen oder Anderen absurd erschienen, wurden alle untersucht, um die Fairness zu wahren.

5.3.2.5 Optionenbewertung

Um eine objektive Beurteilung der einzelnen Szenarien zu erhalten, musste man sich zuvor auf Bewertungskriterien einigen. Oftmals werden dafür Richtlinien oder Fachliteratur als externe Quellen herangezogen.

Im Bezug auf die Auswirkungen der unterschiedlichen Flugrouten auf die Umgebung wurden die Lärmkarten eingesetzt, welche von der zuständigen Abteilung der Flughafen Wien AG eigens erstellt wurden. Weiters gab es ein Team, welches das, während des Verfahrens zusammen getragene Datenmaterial für das Mediationsforum aufarbeitete. Zusätzlich zu diesen beiden internen Quellen wurden Richtlinien, Studien, Dissertationen, Forschungsberichte sowie Sachverständige aus dem In- und Ausland zu Rate gezogen.⁶⁹

Im Mai 2003 lag der erste Teilvertrag zur Unterzeichnung vor. Dieser beinhaltet die Änderungen von An- und Abflugrouten und sollte rund 50.000 Menschen in Wien und Niederösterreich vom Fluglärm entlasten. Auch für eine Gruppe, welche für die Beobachtung und Kontrolle der Durchführung und Einhaltung zuständig ist, wurde in diesem Teilvertrag bereits gesorgt.⁷⁰

5.3.2.6 Ergebnisse, Umsetzung und Evaluation

Während des Verfahrens gab es bereits einen Teilvertrag, der die ersten Maßnahmen, auf die man sich geeinigt hatte, festhält.

Um die Ergebnisse des Verfahrens in einem rechtlich verbindlichen Vertrag festzuhalten, einigte man sich bereits zu Beginn auf die Erstellung eines Mediationsvertrages. Um diesen zu erstellen wurde eine eigene Arbeitsgruppe eingerichtet, die sich ausschließlich mit der Erarbeitung der notwendigen Dokumente für den Mediationsvertrag beschäftigte.⁷¹

Um nach dem Verfahren die Evaluierung der vereinbarten Maßnahmen durchzuführen, wurde eine Evaluierungsgruppe gegründet.

⁶⁹ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006

⁷⁰ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien-AG)

⁷¹ Vgl. Endbericht der Wissenschaftlichen Begleitforschung, 2005, S85

5.4 Nachhaltigkeit bei den Entscheidungen

Der AK „Entwicklungsszenarien“ brachte – wie bereits in Kapitel 5.3.2.4. erwähnt – 8 Szenarien hervor, welche alle untersucht wurden.

Diese Entwicklungsmöglichkeiten lassen sich in 4 Gruppen unterteilen:

- der Flughafen behält das bestehende System
- der Flughafen baut eine 3. Piste
- der Flughafen kooperiert mit Bratislava
- der Flughafen setzt sonstige Maßnahmen

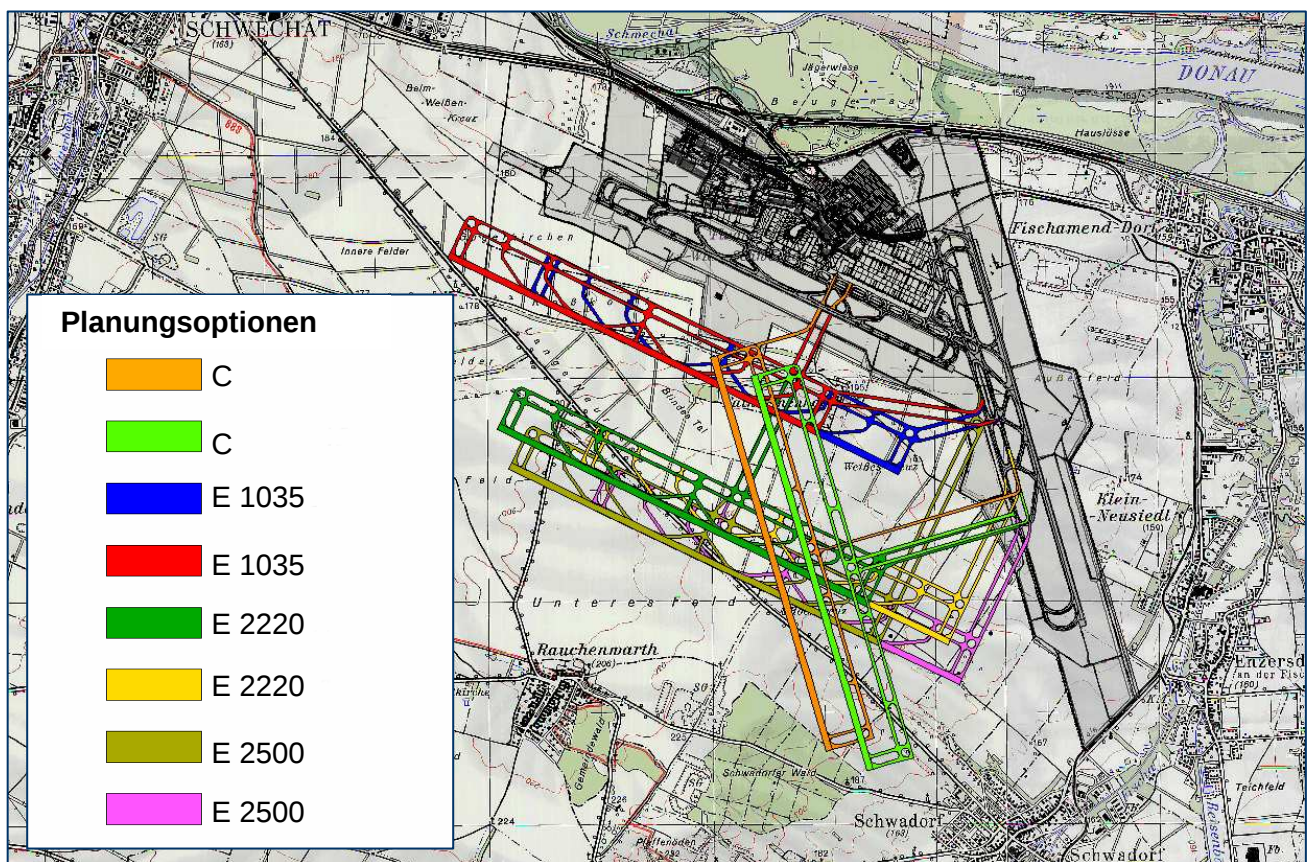


Abbildung 6: Planungsoptionen⁷²

Diese möglichen Versionen wurden dann anhand ökonomischer, ökologischer und sozialer Richtwerte geprüft und gemeinsam von allen am Mediationsverfahren beteiligten Personen bewertet und ausgewählt.

⁷² erhalten von Herrn Ing. Jöchlinger, Flughafen Wien AG

5.4.1 Indikatoren der Nachhaltigkeit



Abbildung 7: Indikatoren zu Szenarienbewertung⁷³

Wie in Abbildung 7 ersichtlich, lassen sich die Indikatoren der Nachhaltigkeit in drei Gruppen unterteilen:

- Indikatoren der Ökonomie
- Indikatoren der Ökologie
- Indikatoren des Sozialen

Da diese jedoch sehr eng zusammenhängen und teilweise einander überlappen, wurden die für das Mediationsverfahren wichtigen Punkte alle im Arbeitskreis Ökologie abgehandelt.

Der Arbeitskreis „Ökologie“, welcher vier Mal tagte, widmete sich Themen wie Abfallaufkommen, Abwasser und Grundwasser, Ressourcenverbrauch (Energie, Boden), der Flora und Fauna, der Klimabeeinflussung, den Schadstoffemissionen und der Landwirtschaft.

Um möglichst umweltfreundlich zu agieren, wurden diverse Gutachten von Sachverständigen und Experten in folgenden Bereichen⁷⁴ eingeholt:

- Potentielle Gefährdung von Menschen und Sachgütern durch Flugverkehr
- Natur- und Biotopschutz
- Avifaunistik
- Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft und Wildbiologie

⁷³ <http://www.viemediation.at> – Presse - Mediationsverfahren – Ergebnisse 2005

⁷⁴ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Erste Sitzung des AK ÖK 24.09.2001

- Boden, Landwirtschaft und Fischerei
- Luftreinhaltetechnik
- Geologie und Hydrogeologie

In einigen Bereichen wurden sofort ausgezeichnete Ergebnisse erzielt, in anderen Bereichen wurden Bedingungen in den Gutachten angeführt, unter denen in Zukunft gute Ergebnisse erzielt werden können.

Da im Laufe der Prämediation bereits deutlich wurde, dass das Thema Lärm nicht nur in Bezug auf die geplante 3. Piste ein Problem für die Anrainer darstellt, sondern bereits mit den bestehenden zwei Pisten ein Problem ist, wurde ein eigener Arbeitskreis „Lärm“ gebildet.

Um über die Auswirkungen von Lärm zu diskutieren, muss man den Begriff zunächst definieren:

„Lärm ist – im weitesten Sinn – unerwünschter Schall, der Menschen belästigen, ihre Gesundheit stören, gefährden oder schädigen kann.“⁷⁵

Flugzeuge erzeugen Lärm. Allein durch die Inbetriebnahme eines Flugzeuges wird Lärm erzeugt, bei der einen Flugzeugtype mehr, bei der anderen weniger.

Lärm bei Bewegungen auf den Rollwegen, in den Warteschlangen vor dem Start, bei der Enteisung der Tragflächen, usw. wurde im Mediationsverfahren unter dem Begriff „Bodenlärm“ zusammengefasst.

Der meiste Lärm entsteht beim Starten und Landen der Flugzeuge.

Für jede dieser Lärmarten wurden Arbeitsgruppen eingerichtet, um den genauen Ursachen auf den Grund zu gehen und Minimierungsvorschläge zu erarbeiten.

5.4.1.1 Lärmmessung⁷⁶

Die Lärmbelastung wird grundsätzlich durch den energieäquivalenten Dauerschallpegel (L_{eq}) und nach dem Sydney-Modell dargestellt. Durch den L_{eq} sind insbesondere jene Gebiete erfasst, welche über einen Großteil des Jahres einer starken Lärmbelastung ausgesetzt sind.

- Dauerschallpegel:

Hierbei wird die Dauer der Lärmbelastung ermittelt.

- „Sydney Modell“

Bei diesem System wird die Zahl der Einzelereignisse ermittelt, welche eine vereinbarte Maximalgrenze des Lärmpegels überschreiten. Durch die Anwendung des Sydney Modells wurde die Erstellung von Lärmkarten möglich.

⁷⁵ Vgl. Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung – Richtlinie 6/18, S11

⁷⁶ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren – Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“

Um den Lärm zu messen wurden unterschiedliche Messverfahren und Systeme geprüft und schließlich folgende Systeme eingesetzt:

- FANMOS (Flight Track And NOise MOonitoring System), während des gesamten Mediationsverfahrens angewandt. FANMOS ist ein Kontrollsystem mit mehreren fixen Messstellen, welches zusätzlich die Überflüge aufzeichnet.

Um sicher zu gehen, dass FANMOS das ideale Einsatzsystem ist, wurden eine Vielzahl möglicher Einflussfaktoren auf das System getestet, wie z.B.:

- An- und Ablughöhe
- Bodenbeschaffenheit
- Bebauung rund um die Messstation
- u.ä.

Da man im AK „Lärm“ im Laufe seiner Datenermittlungen feststellte, dass Berechnungen, welche taugliche Durchschnittswerte hervorbringen, nur wenig Aussage über die subjektive Lärmempfindung machen, wurden drei Möglichkeiten der Beschreibung des Fluglärms unterschieden:

- jene anhand von Messdaten
- jene, die sich aus Lärmberechnungen erfassen lässt
- jene, welche die subjektive Wahrnehmung von Anrainern beschreibt

Die AG „Lärmkriterien“ legte für Lärm reduzierende Maßnahmen folgende Bereiche als relevante Punkte fest: Lärm, Sicherheit, Wirtschaftlichkeit, Luftschadstoffe und Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden. Anschließend wurden Indikatoren und dazugehörige Kriterien in diesen Bereichen festgelegt, um die Zustände messbar und vergleichbar zu machen.

5.4.1.2 Lärmreduktion

Um Lärm zu reduzieren, muss zunächst die Quelle festgestellt werden. Im Mediationsverfahren waren diesen Quellen mehrere Arbeitsgruppen auf der Spur:

AG „Lärmarme Flugzeuge“, AG „Lärm mindernde An- und Abflugverfahren bordseitig“, AG „Bodenlärm“, AG „Gleitwinkel“.

Es wurden unterschiedliche Start- und Landeverfahren und unterschiedliche Anflugvarianten getestet, um die Lärmentwicklung beim Landen und Starten möglichst gering zu halten und auch eine Änderung des „Gleitwinkels“ untersucht. Schließlich empfahl man zwei Verfahren von Anflugverfahren, bei denen möglichst gering Schub gegeben wird, wodurch weniger Lärm entsteht. Zusätzlich sollen die Fahrwerke möglichst über unbebautem Gebiet ausgefahren werden.

5.4.1.3 Lärmgrenzen⁷⁷

Was genau ist Lärm, was noch nicht?

Die verschiedenen Arten von Lebewesen haben ein unterschiedlich gut ausgeprägtes Hörvermögen. Wann ist ein Geräusch daher Lärm?

Im Bezug auf Lärm sind keine natürlichen Grenzen gesetzt, d.h. man muss welche erschaffen. Im Mediationsverfahren bedeutete dies, dass man sich auf eine Grenze einigen musste, die für alle zumutbar ist. Doch was heißt zumutbar?

Zumutbarkeit ist, wenn nach übereinstimmender Auffassung der Mehrheit der Betroffenen unter den gegebenen Bedingungen ein Wohnen und Leben ohne erhebliche Belastung (psychische und physische Gesundheitsbeeinträchtigung) möglich ist.

Im Laufe diverser Sitzungen einigte man sich auf folgende Grenzen:

⁷⁷ Vgl. Ergebnisprotokoll der 1.Sitzung der AG „Lärmgrenzwerte“ – 27.03.2002

Stufen der Zumutbarkeit	Medizinische Schädigungen	Psychosoziale Schädigungen	Anteil der „erheblich belastigten“ Bevölkerung	Verbale Beschreibung	VIE	BI (1)	UA NÖ	BGM	Wien
					bis 59 [dB]	bis 50 [dB]	bis 50 [dB]	[dB]	[dB]
Zumutbar	Können ausgeschlossen werden	Können ausgeschlossen werden	< 8%	Auch zumutbarer Lärm ist Lärm (also nicht Stille), alle damit verbundenen Störungen werden aber als akzeptabel angesehen	59 - 62	50 - 54	50 - 55	bis 50	bis 50
Bedingt zumutbar	Können mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden	können nicht ausgeschlossen werden; sind zu erwarten	8% - 16%	Die Nutzung der Freiräume (Garten, Erholungsgebiete) wird eingeschränkt, Erholung beeinträchtigt Kommunikation außen reduziert Die Außenpegel können auch in den Innenräumen zu Störungen führen (Lernen, Schlafen, Erholung).	62 - 65	54 - 57	55 - 57	50 - 55	50 – 55
Kaum zumutbar	Können nicht ausgeschlossen werden; sind in zu erwarten	sind in erheblichem Ausmaß gegeben	16% - 25%	Nutzung der Freiräume nur mehr teilweise möglich. Kommunikation außen erheblich gestört Die Außenpegel führen in den Innenräumen zu Störungen und Beeinträchtigungen des gesamten Lebensablaufes.	65 - 70	57 - 60	57 - 60	55 - 60	55 – 60

Abbildung 8: Zumutbarkeit – Lärmgrenzen – Teil 1⁷⁸

⁷⁸ Vgl. Ergebnisprotokoll der 2. Sitzung der AG „Lärmgrenzwerte“ – 29.05.2002

Stufen der Zumutbarkeit	Medizinische Schädigungen	Psychosoziale Schädigungen	Anteil der „erheblich belästigten“ Bevölkerung	Verbale Beschreibung	VIE	BI (1)	UA NÖ	BGM	Wien
					bis 59 [dB]	bis 50 [dB]	bis 50 [dB]	[dB]	[dB]
Unzumutbar	Sind mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten	sind in hohem Ausmaß gegeben	> 25%	Hohe Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Herz- und Kreislauferkrankungen. Nutzung der Freiräume nicht mehr möglich. Die Außenpegel führen in den Innenräumen zu erheblichen Störungen und Beeinträchtigungen des gesamten Lebensablaufes.	> 70	> 60	> 60	> 60	> 60

Abbildung 9: Zumutbarkeit – Lärmgrenzen – Teil 2⁷⁹

⁷⁹ Vgl. Ergebnisprotokoll der 2. Sitzung der AG „Lärmgrenzwerte“ – 29.05.2002

Aufgrund dieser Grenzwerte wurden die betroffenen Gebiete untersucht und nach Kriterien, wie Stärke der Beeinträchtigung der Lebensqualität und gesundheitliche Folgen in folgende Zonen unterteilt:

Lärmzonen	Risiko von medizinischen Schädigungen	Risiko von psychosozialen Schädigungen	Verbale Beschreibung der Lärmempfindung	Werte L_{eq} Tag außen [dB]	Maßnahmen
(0) Nicht beobachtete Zone	Nicht gegeben	Nicht gegeben	Kein Fluglärm, der nennenswerte Störungen verursacht	≤ 50	Keine
(1) Beobachtungszone	Können ausgeschlossen werden	Können weitgehend ausgeschlossen werden, sind im Einzelfall aber möglich.	Es ist nennenswert viel Lärm gegeben, alle damit verbundenen Störungen werden zwar als gesundheitlich unbedenklich gesehen, sollen aber dennoch soweit wie möglich vermieden werden.	≤ 54 (50,1 – 54) Und/oder die jeweils verordnete Sicherheitszone	Emissionsorientierte Maßnahmen zur Reduktion des Lärms
(2) Fluglärmzone (FLZ) 1	Können mit hoher Wahrscheinlichkeit ausgeschlossen werden	Können nicht ausgeschlossen werden; sind zu erwarten, insbesondere bei vulnerablen Personen (Kinder, Kranke, Alte, Personen in Stressphasen)	Die Nutzung der Freiräume (Garten, Erholungsgebiete) wird eingeschränkt, Erholung beeinträchtigt. Kommunikation außen ist beeinträchtigt. Die Außenpegel führen auch in den Innenräumen zu Störungen bei sensiblen Tätigkeiten (Lernen, Schlafen, Erholung)	≤ 57 (54,1 – 57)	Emissionsorientierte Maßnahmen Immissionsorientiertes Maßnahmenpaket 1 Konventionalstrafe 1

Abbildung 10: Lärmzonen – Teil 1⁸⁰

⁸⁰ Vgl. Protokoll 11.Sitzung AG Lärmgrenzwerte – 06.12.2002

Lärmzonen	Risiko von medizinischen Schädigungen	Risiko von psychosozialen Schädigungen	Verbale Beschreibung der Lärmempfindung	Werte L_{eq} Tag außen [dB]	Maßnahmen
(3) Fluglärmzone (FLZ) 2	Können nicht ausgeschlossen werden; Sind mittel- bis langfristig mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit zu erwarten	Sind in einem erheblichen Ausmaß gegeben, auch bei der erwachsenen Durchschnittsbevölkerung	Nutzung der Freiräume ist nur mehr teilweise möglich. Kommunikation außen ist erheblich gestört. Die Außenpegel führen in den Innenräumen zu Störungen und Beeinträchtigungen des gesamten Lebensablaufes auch bei geschlossenen Fenstern.	≤ 60 (57,1 – 60)	Emissionsorientierte Maßnahmen Immissionsorientiertes Maßnahmenpaket 2 Konventionalstrafe 2
(4) Fluglärmzone (FLZ) 3	Sind mittel- bis langfristig mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.	Sind in einem sehr hohen Ausmaß gegeben.	Gesteigertes Auftreten von Herz- und Kreislauferkrankungen. Nutzung der Freiräume ist nicht mehr möglich. Die Außenpegel führen in den Innenräumen zu erheblichen Störungen und Beeinträchtigungen des gesamten Lebensablaufes auch bei geschlossenen Fenstern.	≤ 65 (60,1 – 65)	Emissionsorientierte Maßnahmen Immissionsorientiertes Maßnahmenpaket 3 Konventionalstrafe 3
(5) Kritische Zone	Sind mittel- bis langfristig mit hoher Wahrscheinlichkeit zu erwarten.	Sind in einem unverträglich hohen Ausmaß gegeben.	Als Wohngebiet grundsätzlich ungeeignet.	> 65 65,1 u.m.	Ablöse bzw. Servitutentschädigung

Abbildung 11: Lärmzonen – Teil 2⁸¹

⁸¹ Vgl. Protokoll 11. Sitzung AG Lärmgrenzwerte – 06.12.2002

5.4.1.4 Lärmschutz⁸²

In Abbildung 10 und 11, welche die Lärmzonen aufführt, sind auch Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensqualität bzw. gegen die Beeinträchtigungen angeführt.

Um diese zu erarbeiten, wurde der Arbeitskreis „Aktuelle Maßnahmen“ eingeführt, welcher in erster Linie zur Erhebung der Wünsche der betroffenen Bevölkerung diente. Diese Vorschläge, Forderungen und Wünsche wurden in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst, welcher sich in folgende Themenbereiche untergliedert:

- „Verursacherseitige Maßnahmen“
- „Schutzmaßnahmen“
- „Sonstige Maßnahmen“

Zu den verursacherseitigen Maßnahmen zählen unter anderem Flugrouten, Flughöhen, Maßnahmen für Piloten, Pistennutzung und Flugzeuge. Zu den Schutzmaßnahmen werden die Lärmschutzfenster und Schutz von besonderen Objekten gezählt und unter sonstigen Maßnahmen versteht man Entschädigungsmaßnahmen, Regelungen für Grenzüberschreitungen, Nutzung alternativer Verkehrssysteme und ähnliches.

Sind die verursachenden Maßnahmen jedoch nicht zu beseitigen, so kann technischer Lärmschutz angewendet werden.

Was genau ist „Technischer Lärmschutz“? Um dies zu klären wurde eine Arbeitsgruppe eingerichtet, welche sich um folgende drei Aufgaben kümmerte:

- die Definition der Begriffe „Aufenthaltsräume“ und „sensible Objekte“,
- die Festlegung der Richtwerte für die Förderungen der Lärmschutzmaßnahmen und
- die Erstellung einer Übersicht der bisherigen Maßnahmen.

Ziel war es, Fluglärmzonen festzulegen, in denen genau festgehalten wird, in welcher Zone welche Lärmschutzmaßnahmen gefördert werden (siehe Abbildung 10 und 11 Lärmzonen FLZ1-FLZ3).

5.4.1.5 Lärmverteilung⁸³

Die am Mediationsverfahren beteiligten Gemeinden und Gruppierungen sind in unterschiedlichster Weise vom momentan bestehenden Flugverkehr, aber auch vom bevorstehenden Flugverkehr nach Errichtung der 3. Piste betroffen. Einige liegen näher der Einflugschneise, manche etwas weiter entfernt. Doch kann man Lärm gerecht verteilen? Würde die Situation dadurch verbessert werden? Und was heißt „besser“? Ist besser, wenn

⁸² Vgl. FALK, Gerhard, H.P., L.K.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S43 und folgende

⁸³ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., L.K.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S46 und folgende

möglichst wenige Menschen vom Lärm betroffen sind oder wenn besonders belastete Regionen auf Kosten der anderen entlastet werden?

5.4.1.6 Starten – Landen

Wie bereits in Kapitel 5.4.1. erwähnt, erzeugt das Starten und Landen die höchste Lärmentwicklung. Da die vom Lärm betroffenen Gebiete nicht abgesiedelt werden können, versucht man durch Verändern der Lande- und Startverfahren und -routen die Lärmentwicklung möglichst zu optimieren.

Die AG „Landungen/Verkehrsverteilung“ (AG LV) erläuterte die unterschiedlichen Arten von Landungen. Es wurde der Unterschied zwischen Sichtflug und Instrumentenflug hervorgehoben, da der Sichtflug zwar eine Flexibilität im Anflug ermöglicht, da nicht alles standardmäßig verlaufen muss, es jedoch dadurch zu einer Ausdehnung der vom Lärm betroffenen Gebiete kommt. Der Instrumentenanflug hingegen erfolgt durch Radarunterstützung. Das Flugzeug muss sich auf einem bestimmten Gleitstrahl befinden, wodurch eine Abweichung der Route und damit eine Ausdehnung des Lärmes auf sonst weniger betroffene Gebiete nicht möglich ist.

Die AG „Korridore/Sichtanflüge“ (AG KS) kam schließlich zu folgenden Einigungen:⁸⁴

- einer Mindesthöhe, ab der die Korridore von Flugzeugen frühestens verlassen werden dürfen,
- einer neuen (engeren) Breitenangabe für Korridore, wodurch die Lärmverteilung geringer wird,
- und, dass 95% aller Flugzeuge die Korridore einhalten müssen.

Bei den Besprechungen der AG „Starts/Verteilung“ (AG SV) wird deutlich, dass es nicht möglich ist, neue Flugrouten zu definieren, bei denen für alle betroffenen Gemeinden Verbesserungen erzielt werden. Es wird auch zu Verschlechterungen kommen, die jedoch für alle nachvollziehbar sein müssen.

5.4.1.7 Nachtverkehr⁸⁵

Der Nachtflugverkehr ist mit Sicherheit eines der heikleren Diskussionsthemen im Laufe des Mediationsverfahrens gewesen. Dennoch konnten Einigungen erzielt werden.

Die AG „Nachtflug/Korridore“ (AG NK) befasste sich in zwei Sitzungen von April bis Mai 2004 mit Vorschlägen der FWAG, in denen einerseits die Anzahl und andererseits die Richtung von Starts und Landungen auf den einzelnen Pisten Thema war. Zusätzlich beschäftigte man sich mit den Stellungnahmen seitens der betroffenen Gruppierungen dazu.

Gesucht wurde darauf hin nach einem unbesiedelten Gebiet, welches als Korridor dienen sollte und möglichst unproblematisch überflogen werden kann. Da aufgrund der rechtlichen

⁸⁴ <http://www.viemediation.at> Chronologie: Dritte Sitzung der AG Korridore Sichtanflüge vom 20.3.2003

⁸⁵ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S52 und folgende

Situation Instrumente bezüglich einer zwangsweisen Absiedlung (= Enteignung) nicht gegeben waren, gab es die Möglichkeit, solche siedlungsfreien Korridore mittels dreier Maßnahmen zu schaffen:

- Raumplanung,
- Absiedelung (bei Entschädigung der Objekte) und
- technischem Lärmschutz.

Mit Hilfe der AG „Nachtflug/Lärm“ (AG NL) einigte man sich auch Grundstücke, die bereits abgelöst wurden, auch in Zukunft nicht mehr zur Bebauung für Wohnzwecke zu nutzen.

Weiters wurde beschlossen, den Flughafen Wien Schwechat zwar auch nächtens in Betrieb zu behalten, jedoch den Flugverkehr auf die Zeit zwischen 06:00 und 22:00 einzuschränken. In Notfällen durfte ohne Rücksicht auf die Uhrzeit geflogen werden und Verfrühungen bzw. Verspätungen wurden ab 05:30 bzw. bis 23:00 toleriert.

Die Interessen hinsichtlich der Flugzeiten und der Anzahl der Flugbewegungen divergierten stark – z.B. die AUA und der Flughafen wären für engere Kernzeiten mit höheren Flugzahlen gewesen wohingegen die Lärmbetroffenen für die Ausdehnung der Zeiten und eine möglichst gering gehaltene Anzahl von Überflügen war.

5.4.1.8 Konfliktlösungen für die Zukunft⁸⁶

Um laufenden und zukünftigen Problemen vorab entgegen zu wirken, wurden folgende Arbeitsgruppen gegründet:

- Die AG „Beschwerde- und Informationsstelle“ (AG B&I), welche zwei zentrale Ziele hatte:
 - Es sollte sich hierbei um eine zentrale Stelle handeln, bei der man sich umfassend und kompetent informieren kann und
 - sie sollte unabhängig sein.

Die Beschwerde- und Informationsstelle sollte 24 Stunden in Betrieb sein, die Öffentlichkeit informieren und - für die beschlossenen Maßnahmen aus dem laufenden Mediationsverfahren - eine systematische Erfassung und Beobachtung mit der Möglichkeit auf Meinungsäußerung bieten.

- Die AG „UVE“, sollte das Einreichverfahren begleiten und sicher stellen, dass die Entscheidungen aus dem Mediationsverfahren ausreichend berücksichtigt wurden und auch umsetzbar sind.
- Die AG „Regionales Konfliktmanagement“ (RKM), welche zukünftige regionale Konflikte behandeln sollte.

⁸⁶ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006., S54 und folgende

- Der Verein „Dialogforum Flughafen Wien“, welcher einerseits möglichst unabhängig sein, andererseits sehr eng mit dem Flughafen Wien zusammenarbeiten sollte. Für die Gründung des Dialogforums wurde ein Wiener Rechtsanwalt zu Hilfe gezogen.

5.5 Ergebnisse

Ein derartig aufwendiges und langes Verfahren hat nicht nur ein Ergebnis, sondern derer zahlreiche. In den nächsten Kapiteln wird auf jedes der Abschlussdokumente eingegangen.

Um eine bessere Übersicht zu ermöglichen, welche der beteiligten Parteien welchen Vertrag, welche Vereinbarung oder welches Abkommen unterschrieben hat, dient die folgende Abbildung:

Beteiligte Partei	Mediationsvereinbarung	Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen	Allg. Mediationsvertrag	Schiedsgerichtvertrag	Einzelverträge	Kooperationsvertrag Dialogforum	Leistungsvertrag Umweltfonds	Vorbehaltvereinbarung
Flughafen Wien AG	X	X	X	X	X	X	X	X
Land Wien	X	X	X	X				X
Land Niederösterreich	X	X	X	X				X
Land Burgenland	X			X				
Nachbarschaftsgemeinden	X	X	X	X	X			X
Dachverband Bürgerinitiativen	X	X	X	X				X
Austro Control	X	X		X				
AAG	X	X		X				
Verein Dialogforum				X		X		X
Umweltfonds				X			X	X

Abbildung 12: Verträge zwischen welchen Parteien

5.5.1 Verträge und Vereinbarungen

Die am Mediationsverfahren beteiligten Parteien haben jegliche Verträge, Vereinbarungen und Dokumente mit Unterstützung durch qualifizierte Juristen selbst erarbeitet. Die Vorschläge wurden vor der Unterfertigung an die zuständigen Behörden zur Überprüfung weitergeleitet.

Einige Mitglieder unterzeichneten die Dokumente nur mit Vorbehalt, wie auch den Teilvertrag, die Abschlusserklärung und den Allgemeinen Mediationsvertrag.

5.5.1.1 Mediationsvereinbarung⁸⁷

Inhaltlich

Die Mediationsvereinbarung, *das Abkommen zwischen den Medianden über die Zusammenarbeit der Mediation*⁸⁸, war das erste von vielen Abschlusssdokumenten des Mediationsverfahrens der 3. Lande- und Startpiste am Flughafen Wien-Schwechat.

Sie stellt den Abschluss der Prämediationsphase dar und beinhaltet folgende wichtige drei Punkte:

- Die „Vereinbarung über die Durchführung eines Mediationsverfahrens“, in welcher wichtige Punkte wie die Konfliktbeschreibung, Gegenstand und Ziel des Mediationsverfahrens, die beteiligten Parteien, die Regeln der Zusammenarbeit, die Struktur in Form eines Organigramms, das Mediationsforum und der Arbeitsausschuss hinsichtlich ihrer Aufgaben und Rechte, ihrer Zusammensetzung und Funktionen, AG und AK bezüglich Zusammensetzung, Leitung und Aufgabe, das Mediationsteam nicht nur auf die Rechte und Pflichten bezogen, sondern auch auf die Finanzierung, Protokolle, Sachverständige und die Öffentlichkeitsarbeit genauestens festgehalten werden. Weiters beinhaltet die Mediationsvereinbarung auch Änderungen wie das Ausscheiden einzelner Parteien und die Abänderung der beschlossenen Vereinbarung.
- Den „Werkvertrag“, in dem das Mediationsteam beauftragt wurde.
- Die Honorarvereinbarung zwischen den beteiligten Parteien und dem Mediationsteam. In dieser sind jegliche Zahlungen und Leistungen geregelt. Diese Vereinbarung war nur den zahlenden Parteien bekannt, also der Flughafen Wien AG und den Länder Wien und Niederösterreich. Alle übrigen Parteien wurden nur darüber informiert, wer die zahlenden Parteien waren, nicht über den vereinbarten Schlüssel der Kostenteilung.

Die Mediationsvereinbarung wurde zwischen allen Parteien abgeschlossen, wenn auch einige Mitglieder nur mit Vorbehalt unterzeichneten.⁸⁹ Es wurde festgehalten, dass die bereits vorhandenen Auswirkungen des Flughafens auf die Anrainer neben der geplanten

⁸⁷ Vgl. FÜRST Gerhart Conrad: Umweltmediation – Methoden – Verfahren – Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, MANZ, Wien, 2004, S28

⁸⁸ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S233

⁸⁹ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S73

3. Piste das zentrale Thema des Mediationsverfahren darstellen. Weiters wurde vereinbart, dass Zwischenlösungen bereits in Form von Teilverträgen festgehalten werden können, bevor es zum Abschluss des Mediationsverfahrens in Form eines Mediationsvertrages kommt.⁹⁰

Rechtlich

Betrachtet man nun nicht die inhaltliche Seite, sondern die rechtliche, so ist die Mediationsvereinbarung ein Kooperationsvertrag zwischen den beteiligten Parteien. Obwohl dies nicht sofort ersichtlich ist, können sich vertragliche Schutzpflichten füreinander ergeben, die auch zu schadenersatzrechtlichen Ansprüchen führen können.

Die Sachverständigen, die hier als Leiter eingesetzt wurden, haften verschärft für ihre Mitarbeit, weil sie durch ihre Fachkenntnisse besondere Sorgfalt schulden.⁹¹

5.5.1.2 Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“⁹²

Im November 2002 wurde der Forderungskatalog in zwei Teile (Körbe) geteilt. Unter dem Titel „Aktuelle Maßnahmen“ (entsprach Korb I) erarbeiteten die Mitglieder des Mediationsforums Verbesserungsmaßnahmen für die aktuelle Situation.⁹³ In Korb II fanden sich die Forderungen und Themen, die den Bau der 3. Piste betrafen.

Das wesentliche gemeinsame Ziel aller beteiligten Parteien war, durch aktuelle Maßnahmen eine deutlich spürbare Verbesserung gegenüber der momentanen Situation zu erlangen. Besonders die Lärmbelastung war ein großes Anliegen.

Inhaltlich

Es wurden die An- und Abflugrouten sowie die Verkehrsverteilung genau betrachtet und seitens der Austro Control Verbesserungsvorschläge für An- und Abflüge vorgelegt. Diese wurden dann in Gesprächen mit den betroffenen Parteien soweit wie möglich optimiert. Das Ziel war dabei, die größtmögliche Lärmreduzierung bei gleich bleibender Kapazität und Aufrechterhaltung der Sicherheit des Flugverkehrs zu erreichen – kurz: alle möglichst zufrieden zu stellen.⁹⁴

Im Laufe des Verfahrens wurde allen Parteien bewusst, dass es nicht möglich war, es jedem recht zu machen, sondern man die gesteckten Ziele nur erreichen würde, wenn die am stärksten belasteten Siedlungsgebiete gar nicht oder nur gering entlastet werden würden bzw. manche zusätzlich belastet werden würden, und manche Siedlungsgebiete mehr als bisher belastet werden würden.

Zwei Jahre lang wurde verhandelt, um zu einer Lärm-Lösung zu finden. Am 27. März 2003 wurde dann in der 10. Sitzung des Mediationsverfahrens von einem Großteil der Parteien der

⁹⁰ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren – Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“

⁹¹ Vgl. Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch: ABGB §1299

⁹² Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren – Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“

⁹³ <http://www.staedtebund.gv.at> (20.05.2010)

⁹⁴ <http://www.staedtebund.gv.at> (20.05.2010)

Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ unterschrieben. Nur wenige unterzeichneten nur mit Vorbehalt.

Dieser Vertrag sollte gültig bleiben, unabhängig davon, ob das Mediationsverfahren abgeschlossen werden würde, oder nicht. Um die Einhaltung dieser Regelungen zu kontrollieren und zu sichern, wurde ein umfassendes Monitoringsystem vereinbart.

Er wurde unterschiedlich beurteilt. Die einen sagen, man ist an die Grenzen der wirtschaftlichen Machbarkeit gestoßen, die anderen sind der Meinung, dass die Bürgerinitiativen zu sehr nachgegeben haben.⁹⁵

Folgendes wurde vereinbart:

Landungen:

- die Parteien kommen überein, dass die Lärmbelastung nach dem Dauerschallpegel und dem Sydney-Modell⁹⁶ überwacht wird.
- bezüglich der Anflüge und Landungen wird zwischen den Parteien vereinbart, dass nach dem Abschluss des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ im weiteren Mediationsverfahren eine AG eingerichtet wird. Diese bearbeitet die Möglichkeiten die Anflugverfahren abzuwickeln mit dem Ziel einer weiteren Entlastung der, durch die Anflüge betroffenen Anrainer.
- Die Austro Control erklärt, dass sie in Hinkunft bei Landeanflügen Luftfahrzeuge so führt, dass diese den Leitstrahl interceptieren.
- Die Pisten 11, 16 und 34 werden für Landungen zwischen 21:00 und 07:00 nicht freigegeben. (Ausnahmen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, Nichtverfügbarkeit einer anderen Piste, besondere Wetterbedingungen)

Starts:

- Die Pisten 16, 29 und 34 werden für Starts zwischen 21:00 und 07:00 nicht freigegeben. (Ausnahmen sind Ambulanzflüge, Sicherheitserfordernisse, Nichtverfügbarkeit einer anderen Piste, besondere Wetterbedingungen)

Korridore:

- Die Breite und Länge der Korridore und ihre Ausnahmen und die Sichtabflüge sind genau festgehalten.

Fensterförderung:

- Die in Kapitel 5.4.1.3. ausgewiesenen Fluglärmszonen erhalten für die Umsetzung des Technischen Lärmschutzes ein erhöhtes Budget.

⁹⁵ Vgl. Die Presse: Braucht Wien einen Flughafen? – 30.05.2003

⁹⁶ Erklärung Sidney-Modell – vgl. Kapitel 5.4.1.1. Lärmmessung

Bodenlärm

- Die Überprüfung der Möglichkeit einer Errichtung von zwei Lärmschutzwällen wird zugesagt.
- Das Rolling-take-off-Startverfahren ist in Hinkunft bevorzugt anzuwenden.
- Die Schubumkehr beim Landen ist, soweit möglich, nur im Leerlauf durchzuführen.
- Turbinentests sind auf ein Minimum zu reduzieren.

Messstellen - Luftschadstoffe

- Seitens der Flughafen Wien AG werden zu diesem Thema laufend aktualisierte Berichte zur Verfügung gestellt werden.

Abwasserentsorgung

- Eine 100%ige Kanalisierung des Flughafens inkl. aller befestigten Flugbetriebsflächen wurde mit Ende 2005 zugesagt.

Öffentlichkeitsarbeit

- Die Öffentlichkeit soll über die Inhalte des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ informiert werden – auch die zukünftig stärker belasteten Gemeinden.

Evaluierung

- Es wird die Einrichtung einer Evaluierungsgruppe beschlossen, um die Einhaltung der im Vertrag festgehaltenen Vereinbarungen zu sichern und die Auswirkungen zu prüfen.
- Die Evaluierungsgruppe ist auch berechtigt, Empfehlungen auszusprechen.

Monitoring

- Das Monitoring der im Vertrag getroffenen Regelungen und Vereinbarungen erfolgt durch das Umwelt-Controlling der Flughafen Wien AG. Die Ergebnisse sind in einem jährlichen Bericht zusammenzustellen.
- Bei Nicht-Einhaltung der festgelegten An- und Abflugrouten sind Erkundigungen über die Austro Control und über die jeweilige Fluglinie zu holen, um den Grund zu ermitteln.
- Ein Konzept betreffend der Einhaltung der Korridore ist der Evaluierungsgruppe zur Stellungnahme vorzulegen.

Beschwerde und Informationssystem

- Der Flughafen Wien verpflichtet sich, eine zentrale Informations- und Beschwerdestelle einzurichten, welche die in der Bevölkerung aufkommenden Fragen mit spätestens 1.4.2004 kompetent und umfassend bearbeiten kann.

- Die zentrale Informations- und Beschwerdestelle erteilt einmal jährlich der Evaluierungsgruppe schriftlich Bericht über ihre Tätigkeit.

Rechtlich

Im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ wurde festgehalten, dass diese Vereinbarungen eigentlich „behördliches Handeln“ darstellen und daher keiner zivilrechtlichen Vereinbarung zugänglich sind.⁹⁷

5.5.1.3 Abschlusserklärung⁹⁸

Die Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse, jeglicher Verträge, Vereinsstatuten und Erklärungen der am Mediationsverfahren Flughafen Wien beteiligten Parteien wird auch als „Abschlussvereinbarung“ bezeichnet.⁹⁹

Hier wird noch einmal auf die zentralen Verhandlungspunkte des Mediationsverfahrens eingegangen:

- die Nachtflugregelung,
- den technischen Lärmschutz,
- den Bodenlärm,
- die Lärmzonendeckelung und
- die Landwirtschaft.

Anschließend werden die neu ins Leben gerufenen strukturellen Einrichtungen wie der Umweltfonds, das regionale Konfliktmanagement, der Schiedsvertrag und die Verbindlichkeitsklausel beschrieben.

5.5.1.4 Allgemeiner Mediationsvertrag¹⁰⁰

Dieser zivilrechtlich verbindliche Vertrag wurde zwischen Flughafen, Ländern, Gemeinden sowie der Arbeitsgemeinschaft von Bürgerinitiativen und Siedlervereinen um den Flughafen Wien abgeschlossen. Darin sind eine 3. Piste, Nachtflug, Technischer Lärmschutz, Lärmzonendeckelungen, UVP-Verfahren und Prozessvereinbarungen geregelt.¹⁰¹

Die Flughafen Wien AG erklärt sich an die getroffenen Vereinbarungen bezüglich der Einreichunterlagen für das UVP-Verfahren zu halten und die anderen Parteien erklären im Gegenzug dazu, keine Schritte zu unternehmen, welches das UVP-Verfahren verzögern könnte.

⁹⁷ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG) – Teilvertrag (TV) Punkt II

⁹⁸ Vgl. FALK, Gerhard: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006, S75

⁹⁹ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG) - Vereinsstatuten „Verein Dialogforum Flughafen Wien“, S1

¹⁰⁰ Vgl. FALK, Gerhard: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006, S76

¹⁰¹ <http://www.dialogforum.at> – Mediationsverfahren Flughafen Wien 2000-2005

Im Vertrag wurden folgende Punkte festgehalten:

- die Nachtflugregelung inklusive der Nachtflugverbote für die einzelnen Pisten, die Nachtflugregelung für die unterschiedlichen Windverhältnisse, die Nachtflugdeckelungen,
- der Bereich Technischer Lärmschutz geordnet nach Lärmzonen inklusive der Maßnahmen der Flughafen Wien AG und der Vereinbarungen zur Lärmzonendeckelung für besonders betroffene Gebiete.

5.5.1.5 Schiedsgerichtsvertrag¹⁰²

In diesem Dokument ist festgelegt, dass alle Parteien wollen, dass bei jeglichen Streitigkeiten bezüglich der unterzeichneten Verträge im Zusammenhang mit dem Mediationsverfahren ein Schiedsgericht zuständig sein soll.

Weiters sind

- die Zuständigkeit,
- das anzuwendende Recht,
- die Schiedsrichter,
- der Sitz,
- das Verfahrensrecht,
- der Inhalt des Verhandlungsprotokolls,
- die Zustellvorschriften,
- der Schiedsspruch,
- die Vertreter,
- die Kosten,
- die Rechtsmittel,
- die Fälle, in denen eine Aufhebung des Schiedsspruches möglich ist,
- die Aufhebungsklage (Zuständigkeit und Klagefrist)
- die Gültigkeitsklausel (welche besagt, dass im Falle einer Rechtswidrigkeit im Vertrag seitens eines staatlichen Gerichts festgestellt wird, die übrigen Bestimmungen davon unberührt bleiben bzw. die Gültigkeit des Schiedsvertrages in allen übrigen Fällen bestehen bleibt),

¹⁰² Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

- die Änderungen des Vertrages (welche nur im Einvernehmen aller Vertragsbeteiligten möglich sind) und
- die Ausfertigung (welche in einfacher Form erfolgt und dem Vorsitzenden übergeben wird)

festgehalten.

5.5.1.6 Einzelverträge Flughafen Wien AG – Gemeinden¹⁰³

In diesen Verträgen wird festgehalten, dass die Flughafen Wien AG sich verpflichtet, in den vom Fluglärm betroffenen Zonen, welche auf den in den Einzelverträgen enthaltenen Plänen ausgewiesen sind, jene Maßnahmen umzusetzen, die im Allgemeinen Mediationsvertrag unter Punkt III (Technischer Lärmschutz) festgelegt sind.

5.5.1.7 Lärmzonenberechnung¹⁰⁴

Die Flugzeuge werden je nach:

- Antriebsart,
- Anzahl der Triebwerke,
- Lärmzulassung,
- Nebenstromverhältnis der Triebwerke und
- maximales Abfluggewicht

in Gruppen unterteilt. Jeder dieser Gruppen wird ein Profil zugeteilt, welches den Lärm in Abhängigkeit von der Entfernung und dem Schub festlegt.

Nun werden folgende Werte ermittelt:

- der Maximalpegel des Flugzeuges beim Vorbeiflug,
- die Pegelminderung bei sehr flachen Schall-Einfallswinkel,
- die Pegelkorrektur entsprechend der Leistungsstufe und
- die Pegelkorrektur bei gekurvtem Vorbeiflug.

Anschließend wird die Schallenergie berechnet und der Dauerschallpegel gebildet. Wird der Dauerschallpegel über 24 Stunden gebildet, so wird nach den Tageszeiten gewichtet und sowohl in den Abendzeiten als auch in den Nachtzeiten mit einem Zuschlag kalkuliert.

¹⁰³ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

¹⁰⁴ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

5.5.1.8 Sonstige Verträge und Abkommen¹⁰⁵

- **Vereinsstatuten Verein Dialogforum Flughafen Wien**

Das Dialogforum Flughafen Wien ist ein Verein. In den Vereinsstatuten sind folgende Punkte festgehalten:

- Name, Sitz und Tätigkeit,
- Zweck (hier wird festgehalten, ob er gewinnorientiert ist oder einem gemeinnützigen Zweck dient),
- Tätigkeiten und Mittel zur Verwirklichung des Vereins,

(Nach Beendigung des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien Schwechat wurde der Verein damit betraut, sich um jegliche Konflikte, welche im Zusammenhang mit dem Mediationsverfahren oder auch dem Fluggeschehen am und rund um den Flughafen Wien stehen, zu kümmern.

Der Verein hat auch die Aufgabe der Beobachtung und Evaluierung des Fluggeschehens im 2-Pisten-System und auch im 3-Pisten-System, bzw. der Organisation und Steuerung der Kommunikationsprozesse insbesondere hinsichtlich:

- o Verkehrsverteilung Pisten
- o An- und Abflugstrecken
- o Korridore
- o Nachtflugregelung

Die erforderlichen Mittel werden aus den Mitgliedsbeiträgen, Gewinnen aus Veranstaltungen, Subventionen, Spenden usw. finanziert)

- Arten der Mitgliedschaft,

(Folgende Arten der Mitgliedschaft sind im Verein Dialogforum Flughafen Wien möglich:

- o Ordentliche Mitglieder
können juristische Personen oder rechtsfähige Personengesellschaften werden, welche in irgendeiner Art mit dem Mediationsverfahren zu tun haben, sein.
- o Fördernde Mitglieder
können juristische Personen oder rechtsfähige Personengesellschaften werden, welche den Verein finanziell unterstützen.
- o Ehrenmitglieder)

¹⁰⁵ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

- Erwerb und Beendigung der Mitgliedschaft,
- Rechte und Pflichten der Mitglieder,
- Vereinsorgane,
- Generalversammlung und deren Aufgaben,
- Vorstand und erweiterter Vorstand plus deren Aufgaben,
- Rechtsprüfer/Innen,

(Zwei Rechtsprüferinnen, welche ausschließlich der Generalversammlung angehören dürfen, werden für die Funktionsdauer des Vorstandes gewählt. Diese beiden Personen sind für die Geschäftskontrolle und die Prüfung der Finanzgebarung des Vereins hinsichtlich Ordnung und statutengemäßer Verwendung zuständig).

- Geschäftsführer/in,
- Mediationsklausel, in welcher festgehalten ist, dass im Falle eines Konfliktes sich sämtliche Mitglieder verpflichten, an einer Mediationssitzung teilzunehmen,
- Schiedsgerichtvereinbarung, die besagt, dass erst wenn die Mediationssitzung mit sämtlichen Mitgliedern abgehalten wurde, es möglich ist, den Konflikt beim Schiedsgericht einzubringen, und
- die Auflösung des Vereins.

- **Kooperationsvertrag Verein Dialogforum Flughafen Wien – Flughafen Wien AG¹⁰⁶**

Um die Weiterführung des Kommunikationsprozesses mit allen betroffenen Parteien des Mediationsverfahrens durch den Verein Dialogforum Flughafen Wien zu sichern, erklärt sich die Flughafen Wien AG in diesem Vertrag bereit, den Verein durch Personal, Büroräume und dazugehörige Infrastruktur, Auftrittsmöglichkeit im Informationszentrum, Möglichkeit zur Internetpräsenz, usw. zu unterstützen.

Der Verein Dialogforum ist eine eigene Rechtspersönlichkeit und ist ein eingetragener rechtsgültiger Verein.¹⁰⁷ Er besteht aus den Vertretern

- der Gemeinden,
- 13 Bürgerinitiativen und Siedlervereinen (welche gemeinsam eine Arbeitsgemeinschaft [ARGE] gebildet haben),
- der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland,
- der Politik,
- der Umweltschutzverbände,

¹⁰⁶ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

¹⁰⁷ [http:// www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) – Mediationsverfahren Flughafen Wien 2000-2005

- der Wirtschaftsunternehmen,
- der Austro Control und
- der AUA.

Dieser Verein behandelte Themen und Konflikte rund um das Fluggeschehen und den Flughafen Wien und ist auch für die Umsetzung der Ergebnisse nach Beendigung der VIE-Mediation zuständig.

- **Satzung Umweltfonds¹⁰⁸**

Die Umweltfonds wurden geschaffen um jene Gemeinden zu fördern, welche in ihrer Entwicklung durch den Fluglärm deutlich gehemmt werden, und um Projekte zu unterstützen, welche eine nachhaltige Entwicklung der Region fördern.

Finanziert werden die Fonds einerseits durch ein Gründungsvermögen von 100.000€ gestiftet von der Flughafen Wien AG, andererseits durch Zuwendungen von außen.

Die Fondsmittel werden wie folgt verwendet:

- 75% werden direkt an die Gemeinden ausgeschüttet und
- 25% fließen in Projektmittel.

Um die Verteilung gerecht zu gestalten, wird das Aufteilungsprinzip in den Satzungen genau festgehalten und erklärt.

- **Leistungsvertrag Umweltfonds – Flughafen Wien¹⁰⁹**

Der Leistungsvertrag Umweltfonds wurde zwischen der Flughafen Wien AG und dem Umweltfonds abgeschlossen. In diesem Vertrag wird festgehalten:

- welche Lärmzonen auf den täglichen Lärmkarten auszuweisen sind und
- welche Lärmzonen auf den nächtlichen Lärmkarten darzustellen sind.
- dass die Passagierzahlen jährlich bis 31.Jänner des jeweiligen Folgejahres mitzuteilen sind, getrennt ausgewiesen nach Tag und Nacht.
- die Berechnungen pro Passagier,
- die Lärmpunkte (LP) Berechnung. Die Kosten pro Passagier erhöhen bzw. reduzieren sich, je nach Entwicklung der Lärmzonen und der Anzahl der betroffenen Personen. Je höher die Belastung und die Anzahl der Betroffenen umso mehr Lärmpunkte ergibt die Berechnung.
- die Zahlungen seitens des Fonds und die Zahlungen an den Fond.

¹⁰⁸ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

¹⁰⁹ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

- die Mediationsklausel, welche besagt, dass die Vertragsbeteiligten sich verpflichten bei Streitigkeiten aufgrund des Vertrages an einer Mediationssitzung teilzunehmen.
- die Errichtung des Schiedsgerichtes, welches einen Schiedsvertrag errichtet hat, in welchem festgehalten ist, dass das Schiedsgericht für jegliche Streitigkeiten aufgrund des Vertrages zuständig ist (vgl. Kapitel 5.5.1.5.).
- **Vorbehaltsvereinbarung¹¹⁰**

Diese Vereinbarung hat zur Aufgabe, dass alle Verträge aufgeführt sind und als rechtswirksam gelten, sobald alle daran beteiligten Parteien die Vorbehaltsvereinbarung unterzeichnet haben.

5.5.2 Evaluation¹¹¹

Verträge werden schnell aufgestellt und unterzeichnet, ob sie eingehalten werden, die Ideen und Ausarbeitungen hilfreich und wirksam waren, das stellt sich oft erst Jahre wenn nicht Jahrzehnte später heraus.

Um zu beobachten, wie gut die im Laufe des Mediationsverfahrens Flughafen Wien getroffenen Vereinbarungen erfüllt werden, wurde bereits im Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ die Einrichtung einer Evaluierungsgruppe vertraglich festgelegt (vgl. Kapitel 5.5.1.2.).

Es werden besonders folgende Punkte beobachtet:

- die Auswirkungen des Fluglärms auf die Umgebung, welche Gebiete betroffen sind und wie viele Personen,
- die Einhaltung der Nachtflugregelung,
- die Einhaltung der vereinbarten Korridore für Landungen und Starts und
- die Einhaltung der Optimierung der Flugrouten.

Bisher wurden die Vereinbarungen bis auf wetterbedingte Ausnahmen eingehalten.

5.5.3 Besonderheiten

Warum wurde das Mediationsverfahren am Flughafen Wien derart bekannt? Was war daran so besonders, dass es als DAS Vorzeigemodell in Europa gilt?

¹¹⁰ Vgl. Abschlussdokumente Mediationsverfahren (Sammelmappe der Flughafen Wien AG)

¹¹¹ Vgl. Evaluierungsbericht 2004, <http://www.viemediation.at>

5.5.3.1 Ein richtiges Mediationsverfahren¹¹²

Es gibt einige Formen der Bürgerbeteiligung – das der Mediation am nächsten liegende ist die so genannte „Bürgerbeteiligung mit mediativen Elementen“.

Im Mediationsverfahren Flughafen Wien wurde jedoch ein reines Mediationsverfahren durchgezogen. Der Unterschied zur „Bürgerbeteiligung mit mediativen Elementen“ liegt darin, dass das reine Mediationsverfahren nach dem typischen Phasenmodell (vgl. Kapitel 4.3. Ablauf einer Umweltmediation) abläuft.

5.5.3.2 Einsatz Prozess-Provider

Der Einsatz eines Prozess-Providers war nicht neu, aber ungewöhnlich. Daher konnte man auch nicht auf Erfahrungswerte oder „Normverhaltensweisen“ zurückgreifen. In der Literatur wird darauf hingewiesen, dass ein Prozess-Provider ein Verfahren vorbereitet. Im Fallbeispiel des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien Schwechat wurde gezeigt, dass ein Prozess-Provider durchaus auch Ansprüche auf die Mitgestaltung des gesamten Prozesses erheben kann.

In der Mediationsvereinbarung wurde auch schriftlich festgehalten, dass der Prozess-Provider das größte Gremium im Verfahren (= Mediationsforum) bei der Beauftragung von Sachverständigen, bei Pressekonferenzen und anderen Veranstaltungen im Rahmen des Mediationsverfahrens, vertreten sollte.

5.5.3.3 Persönliche Integrität und Unparteilichkeit

Obwohl der Prozessprovider von einer der Konfliktparteien beauftragt wurde, trat er mit allen Beteiligten in Dialog und unterstützte alle gleichermaßen. Dieses neutrale Handeln war für alle Parteien sehr wichtig, um das notwendige Vertrauen aufzubauen.

5.5.3.4 Gemeinsame Auswahl des Mediationsteams¹¹³

Meist werden die Mediatoren allein und direkt vom Baubetreiber ausgewählt. Damit werden sie von Anfang an von allen übrigen beteiligten Parteien als „Beauftragter des Gegners“ gesehen, wodurch bereits zu Beginn des Verfahrens eine Barriere besteht, welche nur durch harte Vertrauensarbeit überwunden werden kann.

Im Mediationsverfahren des Flughafen Wien wurde die Auswahl des Mediators gemeinsam getroffen. Die Vorbereitungsgruppe, welche sich aus Personen der unterschiedlichsten beteiligten Parteien zusammensetzte, traf diese Wahl gemeinsam. Dadurch blieb der Mediator auch subjektiv gesehen für alle unparteiisch.¹¹⁴

¹¹² Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, MANZ, Wien 2004, S116

¹¹³ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S116

¹¹⁴ Vgl. FALK, Gerhard, H.P., L.K.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden, 2006, S16

Ein weiterer Vorteil der gemeinsamen Auswahl war die damit verbundene Zusammenarbeit, wobei sich die einzelnen Gruppierungen bewusst wurden, dass prinzipiell eine Kooperation möglich ist.

5.5.3.5 Authentizität des Teilnehmerkreises

Ein wichtiger Faktor für das erfolgreiche Durchführen eines Unternehmens dieser Größe war, dass alle Betroffenen die Möglichkeit hatten sich daran zu beteiligen. Einerseits durch Vertretung durch die Bürgerinitiativen, die Gemeinden oder auch die Parteien. Dadurch war gesichert, dass alle Problemansichten bei der Entscheidungsfindung vertreten sind.¹¹⁵

5.5.3.6 Sukzessive Vorgehensweise - ALLE Möglichkeiten wurden verhandelt¹¹⁶

Schon vor dem Mediationsverfahren wurde Schritt für Schritt vorgegangen. Im Rahmen diverser Gruppen- und Einzelgespräche mit allen Beteiligten tastete man sich vorsichtig an die Möglichkeit ein Mediationsverfahren durchzuführen heran.

Die Entscheidung dazu wurde von allen Beteiligten ohne Druck gefasst.

Auch im Mediationsverfahren selbst wurde Schritt für Schritt vorgegangen. Ein Mediator wurde ernannt, Arbeitsgruppen gebildet und vor allem wurde nicht von vornherein davon ausgegangen, dass die 3. Piste gebaut wird und man sich nur darüber einigen kann, wie und wo und was gegen den Lärm gemacht wird. Man ist einen Schritt zurückgegangen und hat sich auch eine so genannte „Nullvariante“ überlegt und diese durchgespielt. Es wurde zuerst geklärt, ob es denn Möglichkeiten zur Lösung des steigenden Passagieraufkommens auch ohne den Bau der 3. Piste gäbe. Dies war für viele Bürgerinitiativen eine Bedingung, um sich am Verfahren zu beteiligen.

5.5.3.7 Erstes Mal in der Praxis¹¹⁷

In diversen Büchern kann man zum Thema Mediation einiges nachlesen – und da darf der Prozess-Provider auch nie fehlen. Er ist laut Literatur ein Mentor, ein Vorbereiter, ein Leiter der Mediation, der alle beteiligten Parteien in heiklen Fragen an einen Tisch bringt und versucht den Konflikt zu lösen. In der Praxis jedoch war das Mediationsverfahren am Flughafen Wien das erste Mal, dass dieses theoretische Modell tatsächlich zum Einsatz gelangte.

5.5.3.8 Die Dimension

Nach dem Grundprinzip der Mediation sollen alle betroffenen und beteiligten Parteien vertreten werden, um erfolgreich an einer Konfliktsituation zu arbeiten. Im Falle der VIE-Mediation hat sich dies als nicht so einfach herausgestellt. Letztendlich hat man 54 Verfahrensparteien an einen Tisch zusammengesetzt.

¹¹⁵ Vgl. Interview Ing. Franz Jöchlinger, Flughafen Wien AG

¹¹⁶ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S117

¹¹⁷ Vgl. FÜRST, Gerhard Conrad: Umweltmediation: Methoden-Verfahren-Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, Manz-Verlag, Wien 2004, S117

Um die Teilnehmeranzahl überschaubar zu gestalten, wurden Gremien und Arbeitskreise eingerichtet, die auch eine bessere Arbeits- und Gesprächsatmosphäre boten.

Die Anzahl der an der Mediation teilnehmenden Personen brachte auch das Problem mit sich, dass die Beschlüsse nicht einstimmig gefasst werden konnten. Mit dem Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ war die erste Entscheidung seitens der Verfahrensteilnehmer fällig. Der Maßnahmenkatalog brachte neue Belastungen für bisher nicht betroffene Gebiete, um andere Ortschaften zu entlasten. Die Parteien wurden sich nicht einig – es gab keinen einstimmigen Beschluss.

Wäre man der traditionellen Mediationsdefinitionen gefolgt, so hätte man die Mediation an diesem Punkt abbrechen müssen. Doch die VIE-Mediation ging weiter:

Das Mediationsforum als oberstes Gremium verfasste daraufhin folgende einstimmige Erklärung:

*„Das Mediationsforum bekräftigt den Grundsatz der Einstimmigkeit (im Sinne von Einmütigkeit) von Beschlüssen. Das Mediationsforum hält es für sinnvoll, dass angesichts der vielen Menschen, die durch die folgenden Ergebnisse der Verhandlungen eine Verbesserung ihrer Lebensqualität erfahren, sowie der Tatsache, dass keine Konfliktpartei nachweisen kann, ihre Interessen seien im Vertrag nicht bedacht worden, der Teilvertrag abgeschlossen wird, obwohl einzelne Konfliktparteien nicht unterschreiben“.*¹¹⁸

5.5.3.9 Die Öffentlichkeitsarbeit¹¹⁹

Der Beschluss, ein Mediationsverfahren durchzuführen, hat die Notwendigkeit für eine umfassende Öffentlichkeitsarbeit noch verstärkt. Ziel des Verfahrens war es, mit der Öffentlichkeit und allen vom Fluglärm Betroffenen bzw. deren Vertretern, einen Konsens zu finden. Es war daher eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit notwendig, um alle Interessierten und Beteiligten über den Fortgang des Mediationsverfahrens zu unterrichten und am Laufenden zu halten.

Im Konzept der Öffentlichkeitsarbeit war geplant, dass die Informationsverteilung auf mehreren Ebenen stattfinden sollte:

- über die am Standort Flughafen Wien-Schwechat kostenfrei verteilte NÖN-Airport. Diese erreichte 100% der Unternehmen und damit nahezu sämtliche Mitarbeiter am Standort.
- über Pressekonferenzen, Presseaussendungen und Pressegespräche.
- über die Parteien des Mediationsverfahrens welche über den „Newsletter Mediation“ informierten.

¹¹⁸ Vgl. Beschlussprotokoll der 10. Sitzung des Mediationsforums vom 27.05.2003

¹¹⁹ Interview – Flughafen Wien AG – Leiter Herr Ing. Franz Jöchlinger – Leiter Umlandkoordination & 3. Piste – 12.07.2010

- über die offizielle Internetseite <http://www.viemediation.at> auf der jegliche Protokolle, etc. veröffentlicht wurden.
- über die Zeitschrift „VIE-Aktuell“, welche gratis abonniert werden konnte.
- und über die traditionellen Publikationen der Region, welche sich im Mediationszeitraum regelmäßig diesem Thema widmeten.

5.6 Stellungnahme – Hypothesen

„Wieso durften „alle“ mitreden und nicht ausschließlich die direkt Betroffenen (Anrainer, Bürgerinitiativen und der Flughafen)?“

„Wieso sind Vertreter der Parteien mit dabei gewesen? Hat die Politik in so einer Konfliktsituation wirklich etwas zu suchen? Macht sie die Lösung nicht nur schwerer?“

Jeder Bürger sollte sich durch eine Person/einen Repräsentanten seines Vertrauens vertreten lassen können. Dies musste nicht eine Einzelperson sein, es war durchaus möglich sich von mehreren Personen vertreten zu lassen. Ziel war es, dass niemand sagen konnte, dass er sich nicht vertreten gefühlt habe.

„Und wenn die Bürgermeister der Gemeinden zu deren Vertretern gewählt wurden, wieso hat es dann noch Bürgerinitiativen gebraucht, um die Anrainer zu vertreten?“

Der Konkurrenzkampf zwischen Bürgermeister und Bürgerinitiativen ist sehr hoch. Oft ist die Leitung einer Bürgerinitiative die Vorstufe zum Gemeinderat.

Durch die Einbeziehung beider Vertreter waren beide stets bei den Sitzungen und Treffen vertreten und stellten teilweise fest, dass sie einer Meinung waren. Dies führte auch zu regelmäßigen Sitzungen zwischen Bürgermeistern und Bürgerinitiativen, welche positiv zum Klima in der Gemeinde beitrug.

Die Bürgermeister fürchten Bürgerinitiativen nicht mehr – die Arbeit wurde durch die Zusammenarbeit beim Mediationsverfahren von der emotionalen Ebene auf die sachliche Ebene gebracht.

„Wurde tatsächlich ein Konsens gefunden?“

Der Abschluss des Mediationsverfahrens – also die Unterschrift der Mediationsvereinbarung - ist zivilrechtlich bindend. Mit den Unterzeichnenden ist vereinbart, wie es im UVP-Verfahren weiter gehen wird - was wird eingereicht, was wird gezahlt, usw. Hält Flughafen diese „Versprechungen“ ein, so müssen auch andere Vertragspartner die Vereinbarungen einhalten.

Der Flughafen hat sich zu folgenden Punkten verpflichtet:

- Förderung Lärmschutzprogramm
- Einhaltung Nachtflugregelungen
- Einhaltung Lärmdeckelung
- Förderung Umweltfonds
- Fixierung der Pistenlage

Die Bürger erhalten:

- Infrastrukturunterstützung in den Gemeinden und
- finanzielle Unterstützung bei Lärmschutzmaßnahmen (Fenster, Wintergärten, usw.)

6 Regionale Entwicklung rund um den Flughafen

6.1 Übersicht

Ebene	Instrument	Zuständig	Verpflichtend oder empfehlend
Bundesebene	Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK)	Koordination der Raumordnung auf gesamtstaatlicher Ebene	Empfehlenden Charakter
Landesebene	Landesenwicklungsprogramme Regionale Entwicklungsprogramme	(Landesplanung ist auch für Überprüfung und Genehmigung der Planungen auf Gemeindeebene zuständig)	für Gemeinde verbindlich
Gemeindeebene	Örtliches Entwicklungskonzept Flächenwidmungsplan Bebauungsplan	Örtliche Raumplanung	Können Entscheidungen für den eigenen Wirkungsbereich treffen – teilweise muss Landesregierung genehmigen

Abbildung 13: Ebenen der Raumplanung

In Österreich ist das Raumordnungsgesetz länderspezifisch. Darin werden die Anforderungen an die Landesraumordnungsprogramme oder Landesraumpläne gestellt.

Die Wiener Bauordnung, deren Wurzeln bis ins Jahr 1930 zurückreichen, enthält keinerlei Rechtsgrundlage für die Instrumente Stadtentwicklungsplan, Strategieplan oder Bezirksentwicklungsplan.

6.1.1 Landesraumordnungsprogramm, Landesentwicklungsleitbild, Landesentwicklungskonzept

Detaillierte Vorgaben für die genaue Gestaltung gelten nur für das Burgenland, Salzburg, die Steiermark und Tirol.

Folgende wesentliche Punkte sollen beinhaltet sein:¹²⁰

- *die Verpflichtung zur Erlassung einer Verordnung*

¹²⁰ <http://www.raumordnung-noe.at>: Das österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 – Ein Rahmen für das NÖ-Landesentwicklungskonzept

- *die Festlegung der angestrebten Ziele (und Grundsätze) sowie die zu deren Erreichung erforderlichen Maßnahmen*
- *Festlegung von Grundsätzen für die örtliche Raumplanung (nur in den zuvor genannten 4 Ländern)*
- *Berücksichtigung von Planungen des Bundes (soweit diese verpflichtend sind)*

6.1.2 LEK-Niederösterreich – Projekt w.i.N. Strategie Niederösterreich¹²¹

In Österreich ist die Erstellung eines Landesentwicklungskonzeptes (LEK) nicht verpflichtend. Es ist ein Dokument, in dem die zukünftige Entwicklung eines Landes – mit seinen Zielen und Grundsätzen – schriftlich festgehalten ist und dient der Steuerung der landesweiten Raumordnung und -entwicklung.

Ein Landesentwicklungskonzept muss stets aktuell sein und wird daher in regelmäßigen Zeitabschnitten überarbeitet. Es beinhaltet folgende Schwerpunkte:

- *Darstellung neuer Herausforderungen*
- *Generelles Leitbild der Raumordnung*
- *Präsentation der räumlichen Strukturen und deren Entwicklungsperspektiven*
- *Sektorale Herausforderungen und Entwicklungsziele*
- *Umsetzung¹²²*

Sehr hervorgehoben werden auch die Herausforderungen, denen sich das Land NÖ stellen muss. Die EU-Erweiterung bringt Konkurrenz. Die Mobilität des Kapitals hat seine Grenzen erweitert, die Arbeitskräfte sind an den neuen Standorten größtenteils billiger, internationale Unternehmen können sich ihren Hauptsitz aussuchen.

Hinzu kommt, dass Flächen ein begrenztes Gut sind. Sie sind nicht mehr vermehrbar. Aus diesem Grund wird eine effektive Raumnutzung immer erstrebenswerter. Der immer stärker vertretene Umweltgedanke hat zur Folge, dass die vorhandenen Flächen nicht nur effektiv genutzt werden, sondern auch - durch die steigende Verantwortung gegenüber der Natur - darauf geachtet wird, dass nicht jegliche Flächen beliebig genutzt werden.

Die Flucht der Städter aufs Land hat ein steigendes Verkehrsaufkommen - morgens in die Stadt und abends aus der Stadt - mit sich gebracht. Anschlüsse sollen daher nur mehr an jenen Stellen erfolgen, an denen eine Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz gewährt ist. Die Pendelstrecken werden immer weiter, die Aktionsradien immer größer – die Menschen arbeiten nicht mehr da, wo sie wohnen oder umgekehrt. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer höheren Kooperation zwischen den Gemeinden.

¹²¹ Vgl. Amt der NÖ Landesregierung: Strategie Niederösterreich – Landesentwicklungskonzept, St.Pölten, 2004

¹²² Vgl. Amt der NÖ Landesregierung: Strategie Niederösterreich – Landesentwicklungskonzept, St.Pölten, 2004, S 11

Ein weiterer Punkt sind die räumlichen Strukturen.

Die Gemeinden sollen sich ihrer Stärken bewusst werden und diese nach außen tragen. Die bereits vorhandenen Standortvorteile sollen genutzt werden und das Potential der einzelnen Gemeinden verstärkt werden. Den schwächeren Regionen soll jedoch auch geholfen werden.

6.1.3 Betrachtung der Flughafen-Region hinsichtlich des LEK-NÖ

Die Flughafenregion ist – was die Standortfaktoren betrifft – eine stark gespaltene Region. Einerseits bietet sie durch den Flughafen, die S1 und die A4 eine sehr gute Verkehrsanbindung, welche für Betriebe – auch internationale – sehr von Interesse ist. Durch die Nähe zu Wien, die Nähe des Naturschutzgebietes, die schnelle Erreichbarkeit der Arbeitsplätze und dem Gefühl dennoch am Land zu wohnen – sind auch für das Wohnen die Standortfaktoren gegeben.

Der Flughafen, die Bahn und auch die Autobahn bzw. Schnellstraße bringen in Teilen der Region jedoch auch eine hohe Lärmbelastung mit sich.

Im Hinblick auf das LEK sollte in dieser Region überlegt werden, welche Gebiete in Hinkunft für die Ansiedlung von Betrieben, welche für die Schaffung von Wohnraum genutzt werden. Gemeinden, welche für die Ansiedlung von Betrieben durch ihre Lage abseits der Verkehrsanbindungen nicht geschaffen sind, sollten sich ihrer Stärken bewusst werden und könnten z.B. als Naherholungszentrum punkten.

6.1.4 LEADER - Allgemeines¹²³

Im Interview mit Herrn DI Andreas Hacker, dem Stadt-Umland Manager für Niederösterreich, wurde mir auf die Frage hin, ob denn die einzelnen Gemeinden in der Region Schwechat hinsichtlich ihrer kommunalen und regionalen Planung zusammen arbeiten, der Name „LEADER-Region - Römerland Carnuntum“ genannt.

6.1.5 LEADER was ist das?

Für die Entwicklung des ländlichen Raumes gibt es in Österreich seit 2007 ein Programm, welches folgende Punkte zum Ziel hat:

- der Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft,
- der Verbesserung von Umwelt und Landschaft und
- der Verbesserung der Lebensqualität im ländlichen Raum und der Förderung der Spezialisierung der ländlichen Wirtschaft.

Um zu analysieren woran es liegt, wie und in welche Richtung die Entwicklung des Raumes geht, wurde bei der Ausarbeitung des Programms zunächst eine IST-Zustandsanalyse

¹²³ <http://www.netzwerk-land.at/leader/leader-in-oesterreich> (29.06.2011)

gemacht. Anschließend wurden die Stärken/Schwächen analysiert, es wurden jene Faktoren notiert und für alle Einzelbereiche Beurteilungskriterien festgelegt.

Das LEADER-Programm soll zur

- Umsetzung lokaler Entwicklungsstrategien (Wettbewerbsfähigkeit, Umwelt und Landwirtschaft, Lebensqualität im ländlichen Raum und Spezialisierung der ländlichen Wirtschaft),
- Umsetzung von Kooperationsprojekten und
- Arbeit der lokalen Aktionsgruppen

beitragen.

6.1.6 LEADER was heißt das?¹²⁴

Liaison entre actions de développement de l'économie rurale“ (= Verbindung zwischen Aktionen zur Entwicklung der ländlichen Wirtschaft)¹²⁵

Bereits 1991 gab es ein LEADER I, welchem ein LEADER II folgte, welches in der Zeit von 2000 – 2006 als LEADER+ umgesetzt wurde.

Die LEADER-Methode ist gekennzeichnet von 7 Handlungsmerkmalen:

- Jede Region ist anders. Es soll konkret auf die besonderen Gegebenheiten eingegangen werden, Stärken und Schwächen erkannt werden, Traditionen, Kultur und Landschaft bewusst genutzt werden
- Da es in diesem Programm darum geht eine Region enger zueinander zu führen und die Vorzüge hervorzukehren, ist es wichtig die Bevölkerung, die Aktionsgruppen mit einzubinden.
- Um zu guten Ergebnissen zu kommen, ist eine partnerschaftliche Zusammenarbeit aller Betroffenen anzustreben – der Aktionsgruppen und der öffentlichen und privaten Sektoren.
- Die gesetzten Aktionen sollen die Region nicht nur einmalig in Schwung bringen, sondern den Anfang bilden.
- Nicht Einzelaktionen sollen gesetzt werden, sondern viele Aktionen im Rahmen eines Gesamtkonzeptes sollen zu neuen Entwicklungen führen.
- Je mehr Personen an einem Projekt arbeiten, umso schwieriger wird es. Dennoch ist eine regionsübergreifende oder gar länderübergreifende Kooperation wünschenswert.

¹²⁴ <http://archiv.leader-austria.at/network/leaderplus.html#LEADER+> (29.06.2011)

¹²⁵ <http://www.leader-sauerland.de/was-ist-leader/index.htm> (29.06.2010)

- Innovationen und Veränderungen gehören auch finanziert. Diesbezüglich gibt es einige Förderungsmöglichkeiten:

6.1.7 LEADER-Region Römerland-Carnuntum¹²⁶

Pro Bundesland gibt es in Österreich mehrere solcher LEADER-Regionen. Unter dem Namen Römerland Carnuntum haben sich 27 Gemeinden zusammengeschlossen, welche eine intensivere Zusammenarbeit in verschiedenen Bereichen anstreben.

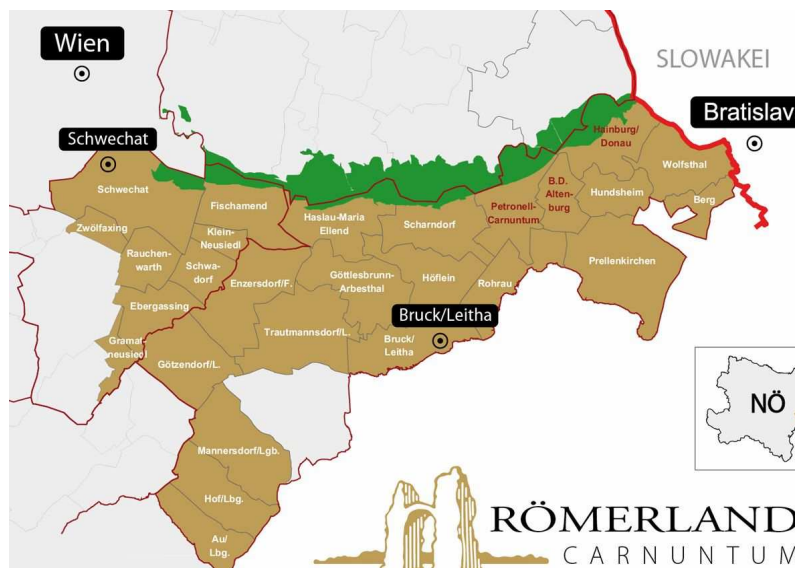


Abbildung 14: Regionen der LEADER-Region Römerland Carnuntum¹²⁷

Die in dieser LEADER-Region zusammengeschlossenen Gemeinden liegen in einem Gebiet, welches im Westen von Wien, im Osten von der Slowakei, im Norden vom Marchfeld und im Süden durch das Leithagebirge abgegrenzt wird.

Die Orte Schwechat und Bruck an der Leitha werden als zentrale Orte der Stufe IV eingestuft – das heißt, dass sie neben den in größerer Zahl angebotenen zentralen Einrichtungen der Grundversorgung, höherrangigen Schul-, Gesundheits- und Verwaltungseinrichtungen, Erholungs-, Vergnügungs-, Freizeit- und Sporteinrichtungen auch die im Gemeindegebiet wohnende Bevölkerung mit öffentlichen und privaten zentralen Einrichtungen versorgt und zumindest ein Grundversorgungs Krankenhaus besitzt.

Hainburg befindet sich in der Stufe III und die Gemeinden Fischamend, Himberg und Mannersdorf in der Stufe II. Alle übrigen Mitglieder der LEADER-Region Römerland Carnuntum sind zentrale Orte der Stufe I – sie bieten der ortsansässigen Bevölkerung ausschließlich die notwendige Grundversorgung.

¹²⁶ <http://www.roemerland-carnuntum.at> (30.06.2011)
¹²⁷ <http://auland-carnuntum.riskommunal.net> (30.06.2011)
<http://www.roemerland-carnuntum.at> (30.06.2011)

Ort	Bevölkerungsentwicklung 2006-2008
Au am Leithaberge	-4
Bad Deutsch-Altenburg	17
Berg	16
Bruck an der Leitha	67
Ebergassing	105
Engelhartstetten	11
Enzersdorf an der Fischa	76
Fischamend	115
Göttlesbrunn-Arbesthal	-2
Götzendorf an der Leitha	-14
Gramatneusiedl	207
Hof am Leithaberge	2
Höflein	24
Klein-Neusiedl	-19
Lanzendorf	39
Leopoldsdorf	252
Mannersdorf am Leithagebirge	38
Maria-Lanzendorf	-14
Prellenkirchen	44
Rauchenwarth	24
Rohrau	3
Scharndorf	53
Schwadorf	55
Schwechat	230
Trautmannsdorf an der Leitha	38
Wolfsthal	43
Zwölfaxing	55

Abbildung 15: Bevölkerungsentwicklung der LEADER-Region Römerland-Carnuntum nach Gemeinden¹²⁸

Anhand der Abbildung 15 ist zu erkennen, dass die Entwicklungstendenz der Region – bis auf vier Gemeinden – eine sehr positive ist.

Die Bevölkerungsstruktur lässt auf eine Veralterung der Gemeinden schließen. Der Anteil an 0 – 44 Jährigen nimmt niederösterreichweit ab.

Die Beschäftigtenquote ist in der Region sehr hoch – mit nur 2,6 % Arbeitslosigkeit darf man von Vollbeschäftigung sprechen. Die OMV-Raffinerie Schwechat und der Flughafen Schwechat sind für das Römerland Carnuntum sehr bedeutend – sie bieten einen Großteil an Arbeitsplätzen.¹²⁹

¹²⁸ Daten lt. Statistik-Austria <http://www.statistik.at> (30.6.2011)

¹²⁹ <http://auland-carnuntum.riskommunal.net> (30.06.2011)

7 Antworten auf meine Fragen?

Obwohl die vier interviewten Personen in unterschiedlichem Kontext mit der Raumplanung in Niederösterreich zu tun haben - sind sie alle sehr ähnlicher Meinung.

Der Flughafen ist ein für die Region sehr wichtiger Arbeitgeber. „Der Bau der 3. Piste erhöht die Standortqualität“, betont Herr Univ. Prof. DI Dr. Franz Zibuschka in seinem Interview. Er denkt dabei an die internationale Erreichbarkeit des Wiener Flughafens, je mehr Fluggäste, umso mehr Beschäftigte benötigt der Flughafen – mehr Lärm bedeutet auf der anderen Seite also mehr Arbeitsplätze.

Der Region selbst geht es gut. Die Gemeinden verzeichnen Zuwachs, es herrscht Vollbeschäftigung, einziger Punkt, der etwas Besorgnis erregt, ist die Veralterung der Gemeinden. Jeder lebt neben dem Anderen, eine gemeinsame Aktivität gibt es kaum.

Das Mediationsverfahren hat die Gemeinden einander einen großen Schritt näher gebracht. Hier haben die Gemeinden einander gebraucht, eine alleine wäre zu klein gewesen um sich gegen den „Gegner“ aufzulehnen – in dieser Situation gab es ein Miteinander – Gemeinden und Bürgerinitiativen, alle zogen an einem Strang.

Seither gibt es zwar das Römerland Carnuntum – jedoch nicht jede Gemeinde ist Mitglied davon. In dieser Beziehung sind sich die Interviewpartner alle einig: den Gemeinden geht es zu gut. Sie haben die Zusammenarbeit noch nicht nötig. Sie sind phantasielos und sehen eine interkommunale Zusammenarbeit nicht als Mehrwert für die Gemeinde.

Herr DI Hacker versucht persönlich mit dem Flughafen gemeinsam den Gemeinden eine gemeinsame Siedlungsentwicklung näher zu bringen. Seit dem Flächenwidmungsstopp für Bauland-Wohngebiet müssen die Gemeinden von ihren Baulandreserven leben. Von Stillstand kann jedoch keine Rede sein. Die Gemeinden wachsen, die Wanderungszahlen sind sehr positiv, die Nachfrage ist durchaus vorhanden. Gründe dafür sind die verkehrsgünstige Lage durch die gute Anbindung an Wien, die Gründe sind relativ günstig und die Nähe zum Arbeitgeber (häufig der Flughafen oder die OMV). Noch sind die Baulandreserven recht hoch, wodurch die einzelnen Orte die Notwendigkeit einer gemeinsamen Siedlungsentwicklung in der Region noch nicht sehen. Auch hat sich die Nachfrage hinsichtlich der Wohnimmobilien verändert. Laut Herrn DI Pozarek geht die Nachfrage im Bereich Eigenheimbau zurück, Mehrgeschoßbauten und bestehende Substanzen werden verstärkt gewünscht und genutzt.

Ein weiterer Punkt die gemeinsame Siedlungsentwicklung betreffend ist, die Veränderung der momentanen Lärmsituation mit Errichtung und Inbetriebnahme der 3. Piste. Es wird Gemeinden geben, die danach stärker vom Fluglärm betroffen sind als momentan und umgekehrt. Hier sollten sich die Gemeinden im Klaren sein, dass es Orte geben wird, an denen nur mehr eine Betriebsansiedelung möglich sein wird und Orte, wo man hingegen sehr schön und auch ruhig wohnen kann. Um dieses Konzept durchzusetzen, muss es jedoch auch eine Art Finanzausgleich zwischen den Gemeinden geben – dies ist jedoch

nicht so einfach zu handhaben. Niemand ist schließlich bereit von seinem Ruhm etwas abzugeben.

Das Mediationsverfahren kann daher leider nur sehr bedingt als Grundstein für eine interkommunale Planung gesehen werden. Die im Mediationsvertrag festgehaltenen Vereinbarungen werden die Gemeinden in kürzerer oder längerer Zeit zu einer Zusammenarbeit bringen – nur leider weil sie dann keine andere Möglichkeit mehr haben, und nicht weil sie es wollen.

Auch wenn die Gemeinden interkommunal noch nicht so zusammenarbeiten, wie es sich die österreichische Raumplanung wünschen würde, so haben sie durch das Mediationsverfahren gelernt, wer in den regionalen Gemeinden die Ansprechpartner sind und dass es hinter dem Tellerrand auch noch eine Welt gibt.

Die 3. Piste ist genehmigt, aber noch nicht im Bau. Die Lärmwerte kann man daher abschätzen, aber noch nicht messen. Die Flugrouten hat man bestimmt, die Auswirkungen bedacht und Maßnahmen festgelegt, welche der Region das Leben in der teils direkten Umgebung des Flughafens angenehmer gestalten sollen. Doch wie wird alles tatsächlich weitergehen? Wie wird es in 50 Jahren in dieser Region aussehen? Gibt es dann noch eine 4. Piste? Gibt es nur mehr den Flughafen? Hat man sich diesbezüglich schon etwas überlegt?

Auf diese Fragen reagierten die vier Interviewpartner sehr ähnlich. Denn 50 Jahre sind in der heutigen schnelllebigen Zeit eine sehr lange Zeitspanne. Denn sogar in den letzten Jahren hat sich viel verändert:

Die Anreisenden reisen heute oft bereits mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zum Flughafen. Gründe dafür sind die mittlerweile äußerst teuren Parkplätze, aber auch der direkte Anschluss an das Wiener U-Bahn-Netz durch den CAT (City Airport Train).

Flugzeuge werden mit Kerosin betrieben – sieht man sich die Entwicklung der Benzinpreise der letzten Jahre an, so ist es nur mehr eine Frage der Zeit, bis sich die Preissteigerungen auf die Preise der Flugtickets auswirken. Heute gibt es noch Billigtickets, die – so man früh genug bucht – man für 29€ (inkl. jeglicher Abgaben) erstehen kann. Dadurch kann sich jeder das Fliegen leisten. Werden die Tickets jedoch teurer, so fallen auch die Fluggastzahlen, ein weiterer Ausbau würde nicht mehr von Nöten sein.

Die AUA ist vielleicht nicht ewig die AUSTRIAN Airlines. Sollte sich der Name ändern, gibt es auch keinen Grund mehr Wien als ihren Heimatflughafen zu wählen. Wien hat im Vergleich zu Bratislava sehr hohe Landegebühren, die man mit einer Verlegung der AUA auf einen anderen Heimatflughafen einsparen könnte.

Der geplante neue Skylink ist – laut AUA – bereits in der Planung zu klein konzeptioniert. Man weiß jedoch heute noch nicht, wie die Gepäckabfertigung aussehen wird, bis der Skylink tatsächlich gebaut wird und es ist nicht vorhersehbar, wie viele Fluggäste es dann

tatsächlich geben wird. Kann man daher tatsächlich sagen, welche Größe zu klein und welche passend ist?

Als man den Flughafen-Schwechat begonnen hat auszubauen, hat man auf seine eventuelle zukünftige Entwicklung keinerlei Rücksicht genommen. Auch heute ist dies noch so. Herr Pozarek betitelte all diese „was könnte in 50 Jahren einmal sein“-Hypothesen als „Kaffesudlesen“.

8 Zusammenfassung

Da die vorliegende Arbeit aus privaten Gründen über einen längeren Zeitraum gewachsen ist, haben sich auch die Forschungsfragen rein vom Mediationsverfahren über die Region Schwechat hin zur interkommunalen Zusammenarbeit entwickelt.

Das Mediationsverfahren hat viele Parteien an einen Tisch gebracht – viele, die sonst wahrscheinlich nie miteinander geredet hätten. Ziel davon war, jedem die Möglichkeit und das Gefühl zu geben sich von jemandem oder auch von mehreren vertreten zu lassen. Doch die Mediation ist auch an ihre Grenzen gestoßen. Denn wenn auch nun das Verständnis der Situation der anderen bei allen Beteiligten deutlich gestiegen ist, so gibt es nach wie vor Gewinner und Verlierer. Diese sollte es nach einer Mediation jedoch nicht geben.

Als der Vorschlag zur Durchführung einer Mediation aufkam, gab es noch keinerlei rechtliche Grundlagen, die den Flughafen zu einem Mediationsverfahren hätten zwingen können. Das UVP-Gesetz, indem die Mediation verankert ist – als Möglichkeit, falls zu viele Einsprüche sind – gab es damals noch nicht. Dennoch hat der Flughafen Wien darin seine einzige Chance gesehen sein Ziel, ein Projekt von solcher Größe zu gestalten, ohne dass das Umland dagegen protestiert. Dieses Ziel ist – mit jenen, die die Mediationsvereinbarung unterzeichnet haben – gelungen. Jene, die sich nicht angeschlossen haben, kämpfen weiter um ihre Rechte.

Im Bezug auf ihren Ablauf und ihre Struktur war die VIE-Mediation ein Mediationsverfahren im klassischen Sinn. Die in den Kapiteln 3 und 4 angeführten Richtlinien für Struktur und Ablauf einer Mediation sind also nicht von der Anzahl der beteiligten Parteien abhängig – sondern immer gleich. Die Anzahl der Parteien erhöht lediglich den Aufwand und die Dauer des Verfahrens – was bei einer Dauer von 5 Jahren auch schon knapp an der Grenze war.

Nach meiner Grundlagenforschung bezüglich des Mediationsverfahrens habe ich erwartet, dass die umliegenden Gemeinden starke Probleme verzeichnen wie Abwanderung, Verringerung der Nachfrage nach Bauland, Veralterung u.ä. Ich durfte jedoch zu meinem Erstaunen feststellen, dass nur sehr wenige Gemeinden schrumpfen und die Nachfrage nach Bauland im Allgemeinen steigt. Der Flughafen Wien wird von Raumplanern als Pluspunkt für die Region gesehen – er schafft sehr viele Arbeitsplätze und ist auch als internationale Verbindung ein wichtiger Standortfaktor für internationale Unternehmen.

Bezüglich meiner Sorge, dass die Gemeinden in den nächsten Jahren einen Stillstand erleben werden, wurde ich beruhigt, als ich die Baulandreserven der Region Schwechat erforscht hatte. Es gibt zwar einen Widmungsstopp für Bauland für Wohnzwecke in jenen Gebieten, welche vom Fluglärm stark betroffen sind, die Gemeinden haben jedoch genügend Reserven, um den nach wie vor vorhandenen Nachfragen nachkommen zu können.

Die nach wie vor vorhandenen Baulandnachfragen, die Vollbeschäftigung und auch die Nähe zu Wien lassen es den Gemeinden gut gehen, wodurch sie nicht genötigt sind zusammen zu

arbeiten. Sie sehen keinerlei Grund dazu. Das Mediationsverfahren war ein Grund. Dieser ist mittlerweile nicht mehr vorhanden. Einige Gemeinden haben sich in LEADER-Regionen zusammen geschlossen – doch lange nicht alle. Erst in einigen Jahren, wenn die Baulandreserven aufgebraucht sind und die 3. Piste vielleicht in Betrieb geht, werden die Gemeinden beginnen, miteinander zu reden und zu arbeiten.

Ob und wann es eine 3. Piste geben wird, kann keiner sagen. Dies ist eine finanzielle und politische Sache. Für den Flughafen ist die Bewilligung einer 3. Piste eine Sicherheit – ob er die tatsächlich zugestanden bekommt, wird sich weisen.

Die Frage nach der Berücksichtigung eines eventuellen weiteren Ausbaus des Flughafens ist ebenfalls eine politische. 50 Jahre ist in der heutigen schnelllebigen Zeit eine Ewigkeit. Kein Politiker würde sich trauen ein Gebiet frei zu halten, damit der Flughafen vielleicht in 50 Jahren darauf bauen könnte. Genauso hat man sichtlich schon vor 50 Jahren gedacht – sonst wäre die Region um den Flughafen nicht so besiedelt, wie sie das heute ist.

Natürlich kann keiner wissen, wie es in 50 Jahren sein wird – doch kann man tatsächlich alles, was man nicht wissen kann, einfach außer Acht lassen?

9 Abkürzungsverzeichnis

AA	Arbeitsausschuss
AG	Arbeitsgruppe
AG B&I	Arbeitsgruppe Beschwerde- und Informationsstelle
AG KS	Arbeitsgruppe Korridore/Sichtanflüge
AG LV	Arbeitsgruppe Landungen/Verkehrsverteilung
AG NK	Arbeitsgruppe Nachtflug/Korridore
AG NL	Arbeitsgruppe Nachtflug/Lärm
AG RKM	Arbeitsgruppe Regionales Konfliktmanagement
AG SV	Arbeitsgruppe Starts/Verteilung
AK	Arbeitskreis
ARGE	Arbeitsgemeinschaft
FANMOS	Flight Track And NOise MONitoring System
FLZ	Fluglärmzone
FWAG	Flughafen Wien AG
LP	Lärmpunkte
MF	Mediationsforum
NÖN	Niederösterreichische Nachrichten
PSG	Prozesssteuerungsgruppe
UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVG	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung

Abbildung 16: Abkürzungen

10 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Viertel und Bezirke Niederösterreich	6
Abbildung 2:	Passagieraufkommen Flughafen Wien-Schwechat	31
Abbildung 3:	Zusammensetzung Vorbereitungsgruppe	33
Abbildung 4:	Beteiligte Parteien Mediationsverfahren	38
Abbildung 5:	Arbeitskreise und Arbeitsgruppen	41
Abbildung 6:	Planungsoptionen	45
Abbildung 7:	Indikatoren zu Szenarienbewertung	46
Abbildung 8:	Zumutbarkeit – Lärmgrenzen – Teil 1	50
Abbildung 9:	Zumutbarkeit – Lärmgrenzen – Teil 2	51
Abbildung 10:	Lärmzonen – Teil 1	52
Abbildung 11:	Lärmzonen – Teil 2	53
Abbildung 12:	Verträge zwischen welchen Parteien	57
Abbildung 13:	Ebenen der Raumplanung	74
Abbildung 14:	Regionen der LEADER-Region Römerland Carnuntum	78
Abbildung 15:	Bevölkerungsentwicklung der LEADER-Region Römerland- Carnuntum nach Gemeinden	79
Abbildung 16:	Abkürzungen	85

11 Quellenverzeichnis

Literatur:

DULABAUM, Nina L., Mediation: Das ABC – Die Kunst, in Konflikten erfolgreich zu vermitteln, Weinheim und Basel, 2000

DUSS-von Werdt, Joseph: „Einführung in die Mediation“, Carl-Auer Verlag, Heidelberg, 1.Auflage 2008

DUVE, Christian/Eidenmüller, Horst/Hacke, Andreas: Mediation in der Wirtschaft. Wege zum professionellen Konfliktmanagement, Dr. Otto Schmidt KG Verlag, Köln 2003

EYER, Eckhard: Mediation und ihre Arbeitsfelder; in Eyer Eckhard: Report Wirtschaftsmediation. Krisen meistern durch professionelles Konfliktmanagement, Düsseldorf, 2001

FALK, Gerhard, H.P, K.L.: Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat, Deutscher Universitätsverlag, Wiesbaden 2006

FÜRST, Gerhart Conrad : Umweltmediation – Methoden – Verfahren – Lösungswege für Entscheidungsträger und Mediatoren, MANZ, Wien 2004

JONES, E. E./Nisbett, R.E.: The actor and the observer: Divergent perceptions of the causes of behaviour, General Learning Press, Morristown, 1971

JUNGBAUER-KOMAREK, Andra/Gobiet, Andreas: Konfliktlösung im Bauwesen und Projektmediation, neuer Wissenschaftlicher Verlag, Graz 2005

KLAMMER, Gerda: Was ist Mediation? in: Klammer, Gerda; Geißler, Peter: Mediation. Einblicke in Theorie und Praxis professioneller Konfliktregelung, Wien, 1999

KRABBE, Heiner: Was ist Mediation? Praktische Gebrauchsanleitung für ein Außergerichtliches Vermittlungsverfahren; In: Krabbe (Hrsg.): Scheidung ohne Richter; Hamburg 1993, S 109-131

LENZ, Christina: Prozessproviding am Beispiel des Mediationsverfahrens Flughafen Wien, Verlag Österreich, Wien 2004

MONTADA, L./Kals, E.: Mediation-Lehrbuch für Psychologen und Juristen, Psychologische Verlags Union, Verlagsgruppe Beltz, Weinheim 2001

SCHWARZ, Sigrid/Starkl Fritz/Costan Ingrid, Mediation (Präsentation), BOKU Wien, 2007

TÖPEL, Elisabeth: Mediation in Österreich – Die Kunst der Konsensfindung, LexisNexis-Verl. ARD Orac, 2005

Internetquellen:

<http://auland-carnuntum.riskommunal.net>

<http://de.wikipedia.org>

<http://www.dialogforum.at>

<http://www.integrierte-mediation.net>

<http://archiv.leader-austria.at>

<http://www.leader-sauerland.de>

<http://www.netzwerk-land.at>

<http://www.raumordnung-noe.at>

<http://www.roemerland-carnuntum.at>

<http://www.statistik.at>

<http://www.umweltdatenbank.de>

<http://www.viemediation.at>

<http://www.vienna.at>

<http://www.wien-konkret.at/verkehr/fliegen/flughafen-wien/geschichte-flughafen-wien-schwechat/http://www.noel.gv.at>

Gesetze:

ABGB §1299: Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch

BGBL. I Nr. 23/1999: Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Familienlastenausgleichsgesetz

BGBL. I Nr. 29/2003: Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Zivilrechts-Mediations-Gesetz

BGBL. I Nr. 91/2003: Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, Zivilrechtsgesetz – Nachbarschaftsrecht

UVP-G 2000: Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit

Printmedien:

Die Presse: Braucht Wien einen Flughafen? – 30.05.2003

Sonstige Quellen:

Deutscher Förderverein Umweltmediation e.V. Bonn (Hrsg.): Broschüre Umweltmediation, Wilke Druck, Hilchenbach, 2.Auflage 1999

Prader & Plaz: Angebot Öffentlichkeitsarbeit und Prozessbegleitung, 28.01.2000

Abschlussdokumente der VIE Mediation – Sammelmappe der Flughafen Wien AG - 2006

12 Anhang

12.1 Interview Juli 2010 – Flughafen AG – Ing. Fanz Jöchlinger¹³⁰

Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien gilt als das Paradebeispiel einer Umweltmediation. Es ist das erste seiner Größe und Dimension. Wie sehen Sie das?

Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien ist einzigartig als Großgruppenmediation – überhaupt im Umweltbereich.

Das Thema wurde mit nachhaltig wirksamem Ergebnis abgesichert und auch die postmediative Phase wurde innerhalb der Mediation geregelt.

Am Mediationsverfahren waren – wie Sie sagen – sehr viele Personen beteiligt: Anrainer, Bürgerinitiativen, Bürgermeister, Parteien, selbstverständlich die Projektwerber, usw.

Wieso hat man – obwohl sich das österreichische Volk seine Vertreter demokratisch wählt – sprich die Bewohner der Anrainergemeinden ihre Bürgermeister selbst gewählt haben – zusätzlich Bürgerinitiativen als Vertreter der Betroffenen zugelassen?

Jeder Bürger sollte durch eine Person/einen Repräsentanten seines Vertrauens vertreten werden. Dies musste nicht nur eine Person sein, jeder durfte auch mehrere wählen. Ziel war es, dass niemand im Nachhinein sagen kann, dass er sich nicht vertreten gefühlt hat.

Hinzu kommt, dass die Konkurrenz zwischen Bürgermeister und Bürgerinitiativen sehr stark ist. Meist ist der Vorsitz einer Bürgerinitiative die Vorstufe zum Gemeinderat. Die Bürgermeister kämpfen mit Aussagen wie: „Ich bin gewählter Vertreter, wozu braucht man Bürgerinitiativen, die vertreten doch nur ihre eigenen Interessen,“ gegen die Bürgerinitiativen an.

Im Mediationsverfahren waren stets sowohl die Bürgermeister als auch den Bürgerinitiativen vorhanden. Und da sie gezwungen waren einander einmal zuzuhören, sind drauf gekommen, dass sie eigentlich auf derselben Seite stehen – sie wollen das Beste für die Gemeindemitglieder. So kam es, dass bereits während des Mediationsverfahrens, es zu regelmäßigen Sitzungen Bürgermeister/Bürgerinitiative und damit zu gemeinsamen Absprachen kam. Die Bürgermeister fürchten Bürgerinitiativen nicht mehr, der Zwist wurde von der emotionalen Ebene auf sachliche Ebene gebracht, welches den Bewohnern der betroffenen Gemeinden von Vorteil war und ist.

Laut UVP-2000 Gesetz ist bei Bauprojekten wie der 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat eine Umweltverträglichkeitsprüfung verpflichtend. In §16 des UVP ist angemerkt, dass sollten sich im Zuge eines Genehmigungsverfahrens große Interessenskonflikte zwischen dem Projektwerber und den betroffenen oder

¹³⁰ Ing. Franz Jöchlinger, Flughafen Wien AG – Leiter Umlandkoordination & 3. Piste – Interviewtermin: 12.07.2010

beteiligten Parteien zeigen, die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers zur Einschaltung eines Mediationsverfahrens unterbrechen kann.

Wieso hat man das Mediationsverfahren nicht im Rahmen der UVP gestartet, sondern bereits vorab?

Zu dem Zeitpunkt, als man sich für das Mediationsverfahren entschieden hat, gab es das UVP-2000 Gesetz noch nicht.

Wieso hat man dann überhaupt ein Mediationsverfahren in die Wege geleitet?

Nach einer missglückten Erstinformation im Jahr 1998 hat man sich nach einem Kommunikationsberater umgesehen. Dr. Prader wurde dafür ausgewählt und hat dann auch die Mediation vorgeschlagen. Er zeigte diesen Weg auf, um die bei den Projektwerbern vorhandene Angst vor Protesten - wie bei anderen Großprojekten mit Umweltauswirkungen wie Hainburg oder Zwentendorf – zu reduzieren.

Als Ziel setzte man sich das Projekt mit dem Umland so zu kommunizieren, dass ein Projekt entsteht, welches vom Umland nicht bekämpft wird.

Das UVP-Verfahren folgt nun dem Mediationsverfahren. Zahlreiche Gegner haben wieder Stellung bezogen. Wie Sie zuvor gesagt haben, hatte man als Ziel, ein Projekt zu schaffen, welches nicht vom Umland bekämpft wird. Dieses Ziel hat man sichtlich nicht erreicht. Ist das Mediationsverfahren gescheitert?

Die Unterschrift der Mediationsvereinbarung ist zivilrechtlich bindend. Mit Unterzeichnenden ist vereinbart, wie das UVP-Verfahren vorangehen wird – das heißt, sie sind informiert darüber, was wird eingereicht, was wird gezahlt, usw. Hält der Flughafen diese „Versprechungen“ ein, so müssen auch andere Vertragspartner die Vereinbarungen einhalten.

Zu den „Versprechungen“ des Flughafens gehören:

- das Lärmschutzprogramm,
- die Nachtflugregelungen,
- die Lärmdeckelung,
- die Umweltfonds und
- die Pistenlage.

Die Bürger erhalten vom Flughafen

- Infrastrukturunterstützung in den Gemeinden und
- Lärmschutzmaßnahmen.

Die Mediationsvereinbarung wurde nicht von allen betroffenen Parteien unterzeichnet. Diese können im Zuge des UVP-Verfahrens natürlich noch aktiv werden. Trotzdem wäre ohne Mediationsverfahren die Protestwelle um ein Vielfaches größer und lauter.

Ist die Mediation mit der Unterschrift der Abschlussverträge zu Ende? Oder wird diese parallel zum UVP-Verfahren weiter geführt?

Laut Mediationsgesetz ist ein Mediationsverfahren offiziell zu Ende mit der Unterschrift des Mediationsvertrags. In diesem Mediationsverfahren hat man vereinbart, dass es ein Dialogforum Flughafen Wien geben wird, deren Gründungsmitglieder die Mediationsparteien sind. Das Dialogforum ist dafür zuständig, die Umsetzung des Mediationsvertrages zu sichern und hält im Jahr zirka 100 Sitzungen.

Dieses Forum bleibt ewig bestehen?

Das Dialogforum bleibt mindestens bis zur Eröffnung der 3. Piste erhalten. Aus Sicht des Flughafens wird dieser Verein dauerhaft vorhanden sein.

12.2 Interviews:

Univ. Prof. DI Dr. Friedrich Zibuschka¹³¹

DI. Ilse Wollansky¹³²

DI. Andreas Hacker¹³³

DI. Walter Pozarek¹³⁴

Frage 1:

„Regionalpolitik bedeutet, die Lebensqualität für die in Österreich lebenden Menschen in allen Regionen zu erhöhen und eine nachhaltige regionale Entwicklung zu ermöglichen.“¹³⁵

Das Mediationsverfahren bezüglich der 3. Piste des Flughafen Wien-Schwechat dauerte mehr als fünf Jahre, in denen sich ein Koordinator, die Länder, der Flughafen, diverse Nachbarschaftsbeiräte und Bezirkskonferenzen bemühten, einen für alle Beteiligten gangbaren Weg zu finden.

- *Wissen die betroffenen Gemeinden, wie sie auf regionalpolitischer Ebene weiter planen müssen?*
- *Gibt es bezüglich der kommunalen und regionalen Ziele und Maßnahmen gemeinsam abgestimmte konkrete Vorstellungen*

¹³¹ Univ. Prof. DI. Dr. Friedrich Zibuschka – Land Niederösterreich – Leiter der Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr - Interviewtermin: 04.05.2011 – 16:00

¹³² DI Ilse Wollansky – Land Niederösterreich – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik – Interviewtermin: 26.05.2011 – 14:30

¹³³ DI Andreas Hacker – Stadt Umland Management - Niederösterreich Wien Süd – Interviewtermin: 11.05.2011 16:00

¹³⁴ DI Walter Pozarek – Planungsgemeinschaft Ost – Interviewtermin: 06.06.2011 14:00

¹³⁵ <http://www.bka.gv.at> (05.05.2011)

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Gemeinden extra Geld und Lärmschutz Flughafen ist Standortfaktor, internationale Erreichbarkeit gewährleistet, AUA bietet viele Direktflüge – für Firmen attraktiv; 3. Piste erhöht die Standortqualität – da sonst Flughafen limitiert ist – pro Millionfluggäste rund 1.000 Beschäftigte am Flughafen – durch 3. Piste noch mehr Arbeitsplätze Für Umland großer Arbeitgeber; ist Gemeinden bewusst – Gemeinden hätten sonst gar nicht zugestimmt. FWP (Flächenwidmungsplan) Absiedelung möglich in Nachtflugkorridor, keine neuen Wohngebiete mehr. Auf Landesentwicklungsebene – Entwicklungsachse: Ostautobahn – Bruck; Keinerlei Aktivitäten und Notwendigkeit, was den Flughafen betrifft. Überregionaler Anlass nicht vorhanden außer dem Flughafen.
DI Hacker	Die Gemeinden bei der LEADER-Region Römerland Carnuntum dabei. Es hat Bestrebung gegeben die LEADER-Region Bruck zu erweitern – Bürgermeister aus Schwechat hat sich darum bemüht auch die Nachbargemeinden mit ins Boot zu holen. Gemeinden sind jedoch sehr phantasielos – haben alles, Flughafen und Nähe zu Wien, denken sie brauchen keine Investoren. Bruck viel kooperativer. Gemeinsame Siedlungsentwicklung wird versucht den Gemeinden von Hrn. Hacker gemeinsam mit dem Flughafen näher zu bringen. Seit Mediationsverfahren im Dialogforum und Nachbarschaftsbeirat sicher ein höhere Zusammenarbeit und Problembewusstsein - dadurch auch eine gute Zusammenarbeit, jedoch fokussiert auf den Flughafen. Derzeitige Projekt unter anderem Verkehrsanbindung an Wien (öffentlicher Verkehr) Römerland Carnuntum – Landesausstellung – wer möchte partizipieren? Zusammenarbeit gering. Gibt es tatsächlich eine Notwendigkeit regional zu kooperieren? Es geht ihnen doch nicht so schlecht.

DI Wollansky	Regionales Raumordnungsprogramm für südliches Wiener Umland; Ziele: Siedlungserweiterung, Materialgewinnung, Grünlandsicherung, usw. – Raumordnungspolitik Lärmwerte vor der Mediation – aufgrund dieser wurde den Gemeinden ein Baulandstop für Wohnwidmung + Sonderwidmungen mit besonderem Schutzbedürfnis erteilt – bereits in den 90er-Jahren (es ist konkret festgelegt, wie hoch Lärmwert in der Nacht sein darf) Gerichtsbezirk Schwechat – Forum gegründet – freiwillig – Plattform für Gemeinden, wie sie regional agieren – gemeinsame Ziele formulieren und umsetzen können. Im Marchfeld schon lange kleinregionale Zusammenarbeit. Ursachen – Ring um Wien (S1/S2), geplante S8.
DI Pozarek	Die Gemeinden sollten wissen, wie sie planen sollen – Kommunikation kommt erst – demnächst Veröffentlichung. „Stadtregion plus“ - Grundzüge der gemeinsamen Entwicklung. Szenario – strukturierte Stadtregion Bevölkerungsprognosen sagen deutliches Wachstum voraus.

Frage 2:

Kann das Mediationsverfahren als Grundstein für eine interkommunale Planung gesehen werden?

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Mediationsverfahren als gruppendynamischer Prozess – Gemeinden haben einander besser kennen gelernt – sind nun besser vernetzt, da sie ein gemeinsames Ziel hatten; Gemeinden kämpfen gemeinsam, da sie zu klein sind und zu schwach alleine – dadurch mehr Zusammenhalt. Im Stadtumlandmanagement sind ALLE Stadtumland-Gemeinden beteiligt; nördlich und südlich der Donau 1x jährlich Treffen über die großregionalen Projekte und 1x jährlich gemeinsame Konferenz – LEK durchgesehen auf Soll/Ist – Situation, Maßnahmen anpassen; Themen an denen gearbeitet wird. Gemeinden, welche am Mediationsverfahren beteiligt waren deutlich bessere Zusammenarbeit und kennen einander besser.
DI Hacker	Dialogforum Römerland Carnuntum
DI Wollansky	Römerland Carnuntum
DI Pozarek	Gesetzesentwurf um auch auf hoheitlicher Ebene zu kooperieren. LEADER-Regionen, regionale Ebene – viele Bemühungen Raumordnung gemeinsam zu betreiben – Pilotprojekt im Norden: regionale Leitplanung – Land & Gemeinde gemeinsam Soll neue Form der Regionalplanung sein – um gemeinsam zu arbeiten.

Frage 3:

Der Flughafen wird als Entwicklungsschwerpunkt im Raum Schwechat gesehen. Eines der Ergebnisse des Mediationsverfahrens ist ein Widmungsaus für Baulandwidmungen für Wohnzwecke in den Gemeinden:

„Die Gemeinden verpflichten sich, Gebiete, die in Lärmzonen >54dB L_{eq} liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen.“

Wie schätzen Sie die weiteren Entwicklungen der betroffenen Gemeinden ein?

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Genug Baulandreserven – Gemeindeentwicklung nicht anders als bisher
DI Hacker	Baulandreserven Betroffene Gemeinden: Klein-Neusiedl, Enzersdorf, usw. Entwicklung zeigt: Nachfrage vorhanden Baulandreserven werden aufgebraucht werden. Wachstum soll an Hauptorten (Schwechat, Himberg, Fischamend) konzentriert werden. Flugverteilung wird sich aufgrund der 3. Piste noch ändern.
DI Wollansky	Alle Gemeinden hoch positive Wanderungssalden. Fischamend +23 (2008), Gramatneusiedl +96, Leopoldsdorf +104, Schwechat +144, Klein-Neusiedl NULL (zu laut) Gründe dafür: verkehrsgünstig, Gründe günstiger, Flughafen als Arbeitgeber; Weiteres Wachstum;
DI Pozarek	Nach wie vor begehrter Wohnraum – Arbeitsplätze, Lage, Anbindung Druck auf die Gemeinden wird kommen – Leute überlegen nicht vorher – Grund ist günstig – warum, wird ihnen erst im Nachhinein klar.

Frage 4:

Wie ist die aktuelle Situation in den betroffenen Gemeinden?

- *Herrscht Stillstand in der Entwicklung?*
- *Gibt es Impulse bezüglich kommunaler und regionaler Entwicklung?*
- *Welche Ziele werden in diesen Gemeinden verfolgt bzw. sind aus Sicht des Landes (oberste Genehmigungsbehörde) sinnvoll und werden eventuell gefördert?*

Univ. Prof. DI. Dr. Zibuschka	Durch Baulandreserven – kein Stillstand Keine Impulse
DI Hacker	Es herrscht kein Stillstand – Himberg, Schwechat entwickeln sich stark – Hauptorte entwickeln sich. Schwechat 20.000 EW – alle Gemeinden Wachstumsziele, Himberg als Industrie/Gewerbestandort durch Lage an der Umfahrung. Betriebsgebiete in den Gemeinden im Überfluss vorhanden – Betriebe haben freie Standortwahl, daher eher Entwicklung an den großen Orten – sind besser an die Hauptverkehrsadern angebunden.
DI Wollansky	Ziele: weiteres Wachstum; es herrscht bereits jetzt kein Arbeitsplatzmangel; Logistikunternehmen – wenn Rothneusiedl/Inzersdorf Güterterminal bekommt; S1 ebenfalls Impuls für Betriebsansiedelungen; Betriebe wandern ostwärts – Flächen im Raum Mödling IZ-Süd zu teuer und wandern daher weiter – auch näher am Flughafen dran.
DI Pozarek	Leuten klar machen – nur gemeinsame Entwicklung möglich, da es Gebiete gibt, die bewohnt werden können – mit Wohnflächen sorgsam umgehen; Gebiete, die nicht für Wohnen geeignet sind - für Betriebe nutzen. Interkommunale Planung Stillstand nicht – man müsste sich Aufgabenteilung überlegen. Betriebsstandorte, die internationale Betriebe aufnehmen könnten bevorzugen - pushen Für kleinregionale Entwicklungsplanung - viele Förderungen möglich. Überlegungsansätze im Bereich Wohnbauförderung – Eigenheimbau geht zurück – Mehrgeschoßbau mehr im Kommen. Sanierungsfälle steigen – bestehende Substanzen werden verstärkt genutzt. Durch berufliche Situation mehr Fluktuation – daher geringere Bindung an den Ort. Bevölkerung im Steigen – denen ist zuvor etwas zu bieten: öffentliche Verkehrsanschließung, Wohnbauten, usw. Gemeinden können sich Infrastruktur nicht mehr leisten – wollen eigentlich nicht mehr wachsen – ist zu teuer. Damit ist der Druck auf die Gemeinden, die wachsen wollen deutlich stärker.

Frage 5:

Aufgrund der bereits vorhandenen Lärmbelastung, welche sich durch den Flughafenausbau deutlich erhöht, gibt es bereits Gebiete der Abwanderung.

- *Wie geht man damit um?*
- *Gibt es hier interkommunale Prozesse, die für die Region bzw. für einzelne Gemeinden einen Entwicklungsausgleich sichern?*
- *Wird im Rahmen eines regionalen Ausgleiches auch über einen regionalen Finanzausgleich gesprochen – um die Begrenzungen einzelner Gemeinden auszugleichen?*

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Abwanderung bisher keine bekannt – nur Stagnation Schwechat entwickelt sich immer weiter – ist auch begehrter Betriebsstandort – ist jedoch nicht bereit etwas von seinem Ruhm (in Form von Finanzausgleich) abzugeben. Kleine Gemeinden haben keine Betriebsstandorte – jedoch bessere Wohngebiete. Finanzausgleich wäre gut – ist jedoch nicht so einfach.
DI Hacker	Klein Neusiedl – Entwicklungskonzept!!!! Entwicklungskosten für Betriebsgebiete anderer Gemeinden mittragen – und dadurch auch am Gewinn beteiligen. Prinzipiell mehr Theorie – da wachsende Gemeinden auch viele Kosten tragen, sind sie nicht bereit davon etwas abzugeben. Politische Ebene fehlt.
DI Wollansky	Gemeindevertreter – interkommunaler Finanzausgleich gefordert Für Gemeinden mit geringem Bevölkerungswachstum, ohne Betriebsansiedelungen von Vorteil; Starke Gemeinden dagegen – haben viel Geld und Kraft aufgewendet um Zuwachs zu erhalten – sehen nicht ein, warum sie jetzt teilen sollen. Finanzausgleichsgesetz nicht ohne weiters von den Ländern änderbar. Bräuchte viel Lobbing;

DI Pozarek	Abwanderung Lilienfeld usw. Die Gemeinde in Flughafennähe – zwar Abwanderung, jedoch nicht tragisch in diesem Raum. Ist nicht „lebensgefährdend“, da Infrastruktur erhalten bleibt. Problem der Gemeinden: tagsüber niemand mehr zuhause – Geschäfte würden sterben, Menschen kaufen am Arbeitsort ein. Bevölkerungssubstanz gut genug – ist nicht dramatisch regional gesehen. Regionale Projekte dürfen nicht auf pro Kopf abzielen. Finanzausgleich - höhere Wertigkeit des Standortes - Sog-Wirkung auf andere Gemeinden. Gemeinden sprechen immer wieder über Finanzausgleich - ihre finanzielle Handlungsfähigkeit ist noch nicht groß genug.
--------------------------	---

Frage 6:

Kann ein Raum, in dem es einen Wohnbau-Stop gibt, in dem es Abwanderung gibt, eine Veralterung der Gemeinden gibt, noch ein Entwicklungsschwerpunkt sein?

- *Welche Entwicklungschancen werden für eine derartige Gemeinde noch gesehen?*

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Wohnbaustop noch keinerlei Auswirkungen – Baulandreserven recht hoch, daher keine Probleme und damit reguläre Entwicklungschancen;
DI Hacker	Für Land NÖ ist Schwechat kein Entwicklungsschwerpunkt. Wirtschaftsfaktor Flughafen
DI Wollansky	Abwanderung gibt es nicht – nach wie vor Wachstum – auch wenn Baulandstop – genug Baulandreserven
DI Pozarek	Region selbst bietet jedem etwas – bietet aber auch Ruhestellen. Einzelne Gemeinden sind an der Dynamik nicht beteiligt. Jede Gemeinde hat ihre Funktion. Es gibt Wachstumspole und es gibt Gemeinden, die am Status bleiben. Qualitatives Wachstum kann auch andere Qualitäten bieten als mengenmäßiger Zuwachs. Regionen bieten sehr viel – nicht jede Gemeinde alles – gemeinsam bieten sie viel. Nicht jeder Standort in der Region muss Entwicklungsschwerpunkt für alles sein.

Frage 7:

Der Flughafen stellt einen wesentlichen Entwicklungsschwerpunkt im Raum „Centrope“ dar und hat aufgrund der Entwicklungsziele nicht nur Verkehrs-/Vernetzungsfunktion. In der Vergangenheit wurde dieser bedeutenden Funktion keine wesentliche Bedeutung beigemessen, eine vorausschauende Raumordnung zur Sicherung entsprechender Entwicklungsmöglichkeiten des größten Flughafens von Österreich hat es nicht gegeben. Der Raum um den Flughafen erfuhr weder eine Entwicklungsbegrenzung, noch wurden spezielle Entwicklungsziele vorgegeben.

- *Welche Vorstellungen haben Sie, wie der Raum um und südlich von Schwechat in 50 Jahren aussieht?*
- *Entwickelt sich dann nur mehr der Flughafen und das Umland ist aufgrund bleibender oder zunehmender Umweltbelastungen nahezu unbewohnbar?*
- *Was würden Sie diesen Gemeinden empfehlen?*

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Eiserner Vorhang zu Osten schon lange weg – Zuzug aus Bratislava (Wolfstal – günstige Gründe) UVP für die 3. Piste läuft – Bau oder nicht ist rein politische und finanzielle Sache: Wien/NÖ reden mit 60% der privaten Eigentümer der Flughafen Wien AG reden mit Baut man die 3. Piste nicht, 25 Mio. Fluggäste (momentan 20 Mio.) möglich – noch Puffer von 5 Mio., aufgrund der Ölpreise/Spritpreise, Terrorsituation usw. Entwicklung der Fluggastzahlen nicht vorhersehbar 3. Piste wird irgendwann kommen; für Flughafen Genehmigung als Sicherheit; als Asset. Keine 3. Piste, so ist Skylink ausreichend. Wie das mit 3. Piste sein würde, weiß man nicht – man weiß auch nicht, wie sich Gepäcksituation, Flugsituation, Abfertigung entwickelt. Keine Strategien vorstellbar – daher auch keine geplant.
-------------------------------------	---

DI Hacker	Jänner Klausur mit Dialogforum: Politische Probleme kommen dann in Gebieten, wo Lärm steigt, aber durch die Nähe von Flughafen trotzdem kein Wirtschafts-“PRO“ da ist. Man lernt jedoch nicht dazu. 54 dB-Zone schon toll. Planungsabteilungen der Länder sind nicht im Dialogforum dabei. Prognosen immer noch steigend – wird jedoch irgendwann gedeckelt; lt. UVP höhere Zuwächse als im Dialogforum vereinbart. Entwicklung kann keiner wirklich einschätzen. 3. Piste wird das Ende des Ausbaues sein – durch Hochleistungsstrecke ganz andere Perspektiven z.B. Götzendorfer Spange – Semmeringtunnel – neue Westbahn Entwicklung zur Zeit auch größere Flugzeuge – weniger Flugbewegungszunahmen als Passierzunahmen (JÖCHLING) Modalsplit der Anreisenden hat sich deutlich auf den öffentlichen Verkehr verlegt – aufgrund teurer Parkplätze, CAT, ... Gemeinden sollen realistisch einschätzen, wo ihre Chancen sind. Sollen nicht mit den Hauptorten konkurrieren – in der Region Schwerpunkte setzen und die anderen finanziell beteiligen. z.B. Rauchenwart ist Landwirtschaftsgemeinde – Grünland sollte hier nicht zu Bauland gewidmet werden. Bauernmärkte und ähnliche Attraktionen wären möglich. Es könnten auch die Gemeinden in Wien-Nähe ihren Erholungswert ausnutzen (Kurzerholung).
-------------------------	--

DI Wollansky	Mehr als 3. Piste nicht möglich – Gemeinden müssten abgesiedelt werden – würde kein Landespolitiker tun – wohin sollen die Menschen gesiedelt werden. In 50 Jahren Energiethema noch viel größer als heute. Mobilität dadurch mit Sicherheit verändert. EU-Rahmenvorgaben im Sinne von Lärmbelastung – wie weit darf sie gehen – dementsprechend ein Stop. Donauauen + Neusiedlersee – begrenzen ebenfalls die Weiterentwicklung des Flughafens. Bratislava - Wien verstärkte Kooperation in Zukunft. Modalsplit der Anreisenden hat sich auf öffentliche Verkehrsmittel verlegt; Gründe dafür: CAT, teure Parkplätze am Flughafen
DI Pozarek	Nur mehr Flughafenregion – unterschätzt man die Sogwirkung an Betrieben, Leben und Attraktivität gewaltig. Es reguliert sich über die Grundpreise – mittlerweile zu teuer. Außer Fluglärmzone und Siedlungsbegrenzung keinerlei Entwicklungsbegrenzungen. Da Zeit lang 3. Piste-Realisierung in Gefahr war – 4.Piste eher unwahrscheinlich. 3. Piste ist sehr optimistisch geplant. AUA vielleicht nicht ewig AUA – daher keine Landungen am Heimatflughafen nötig, usw. Ist eher Kaffeesudlesen. Fliegen wird nicht billiger, Auto ebenfalls nicht; Alles nicht berechenbar/vorhersehbar – neue Systeme müssten überlegt werden. Flugintervall – 2,5 Minuten an manchen Flughäfen. Noch zu wenig Flugverkehr – mit 3. Piste sicherlich genug Kapazitäten Da keine konkreten Planungen vorhanden – dementsprechend keine Empfehlungen machen. Genehmigungsbehörde hat keinerlei Argument in der Hand. Diskussion wäre planungstechnisch nicht bewältigbar.

Frage 8:

Derzeit wird von Seiten der AUA/Lufthansa bereits gesagt, dass der SkyLink zu klein ist und für die künftigen Flugbewegungen – aufgrund einer Reduktion des Ausbaues – nicht ausreicht. Also doch Zunahmen in Zukunft.

- *Wenn doch die 3. Piste neben einem weiteren Ausbau des Abfertigungsgebäudes zum Flughafen erforderlich wird, könnten die derzeit getroffenen Vereinbarungen wieder zu prüfen sein – eine regionale Perspektive für diesen Entwicklungsraum ist erforderlich. Wie könnte diese sein?*

Univ. Prof. DI Dr. Zibuschka	Keine Strategien vorstellbar – daher auch keine geplant.
DI Hacker	Nachtflugregelung: Änderung braucht in Wien Gemeinderatsbeschluss Wann muss man Mediationsvertrag neu schreiben? Beschäftigt Dialogforum. Mediationsvertrag sollte an jetzt-Situation angepasst werden. Mediationsvertrag wird von Seiten der Stadt Wien nicht als dynamisch gesehen – man hat Angst bei Änderungen, nicht mehr alle Unterschriften zu bekommen.
DI Wollansky	Kann man sich nicht vorstellen – Entwicklung der Passagierzahlen steht in den Sternen.
DI Pozarek	Nicht vorstellbar.