

Dr. Manfred Peter
21.10.2018

Das Wiener Modell

Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien. Zustandekommen und Erfahrungen

Als Ende der 1990-iger Jahre öffentlich bekannt wurde, dass der Flughafen Wien beabsichtigt, eine 3. Piste zu errichten, ist im Umland des Flughafens in den Gemeinden und der Bevölkerung Unruhe und Unmut entstanden. Es gab nicht unberechtigte Befürchtungen, dass das zu stetig steigenden Beeinträchtigungen und Belastungen durch Fluglärm führen würde. Eine Reihe von Bürgerinitiativen entstanden, die Bürgermeister der Umlandgemeinden wollten Klarheit.

Damals entstand in Wien ein, ich nenne es so, historisches Fenster. Um eine Entwicklung in Gang zu setzen, wie das Mediationsverfahren am Flughafen Wien, braucht es ein Vorhaben, das einen entsprechenden Druck erzeugt, braucht es Gruppierungen, wie Bürgerinitiativen und Gemeinden, die die Befürchtungen und Ängste der Bevölkerung aufgreifen, artikulieren und weitergeben. Es braucht äußere Umstände, wie z.B. bevorstehende Wahlen, welche die regionalen politisch Verantwortlichen nach Wegen suchen lassen, diesen Druck aus der Bevölkerung nicht politisch wirksam werden zu lassen. Es braucht einen Vorschlag für einen praktikabel scheinenden Weg und es braucht auf allen Seiten Personen, die bereit sind, einen solchen Weg zu gehen. Es sind also durchaus komplexe Voraussetzungen, die ein solches Vorhaben erfordert. Deshalb nenne ich es historisches Fenster. Das war in Wien gegeben, und es hat zur **Einrichtung und Durchführung des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien** geführt. Daran nahmen die Bundesländer Wien und Niederösterreich, die Umweltschutzverbände und politischen Parteien dieser Länder, die Gemeinden rund um den Flughafen, die Bürgerinitiativen gegen Fluglärm rund um den Flughafen teil, ebenso der Flughafenbetreiber, die Fluggesellschaften, vertreten durch den Home Carrier Austrian Airlines und die Flugsicherungsorganisation Austro Control. Dieser Prozess dauerte von 2000 bis 2005 und führte nach intensiven Verhandlungen, die allen Beteiligten viel abverlangten und nicht nur einmal Gefahr liefen, zu scheitern, zum Abschluss der Mediationsvereinbarungen. Es ist wichtig zu erwähnen, dass dieses Mediationsverfahren unter der Leitung eines professionellen Mediators stand. Dadurch gab es einen gewissen Druck, Fortschritte in den Verhandlung zu erzielen und einen gewissen Druck, Kompromisse zu erzielen.

Die wichtigsten Ergebnisse des Mediationsverfahrens am Flughafen Wien sind der Teilvertrag, der allgemeine Mediationsvertrag und die Einrichtung des Umweltfonds. Inhaltlich sind die tragenden Säulen dieser Vereinbarungen die Verkehrsverteilung auf die Pistenrichtungen, die Nachtflugregelung, der technische Lärmschutz und der Umweltfonds.

Die Nachtflugregelung beinhaltet Beschränkungen, die ab Unterzeichnung der Verträge auch schon im 2-Pistensystem gelten und solche, die erst mit Inbetriebnahme der 3. Piste wirksam werden.

Der technische Lärmschutz ist, die Voll- bzw. 50% Finanzierung von lärmindernden Maßnahmen durch den Flughafen, wie dem Einbau von Lärmschutzfenstern und ähnlichem, in Gebäuden, die in den entsprechenden Belastungszonen liegen.

Der Umweltfonds ist eine gemeinnützige Einrichtung die vom Flughafen dotiert wird. Sie bietet den besonders lärmbelasteten Gemeinden einen finanziellen Ausgleich für diese Belastung ihrer Bürger und die durch die Nähe zum Flughafen gegebene Beschränkung ihrer Entwicklungsmöglichkeiten.

Für die Umlandgemeinden und die Bürgerinitiativen, die am Mediationsprozess beteiligt waren, sind diese tragenden Säulen der Mediationsvereinbarungen, die Bedingungen unter denen sie bereit waren, die Errichtung der 3. Piste in Kauf zu nehmen. Sie sagten zu, gegen die Bewilligung und die Errichtung der 3. Piste keine rechtlichen und faktischen Schritte zu setzen.

Zur Umsetzung all dessen, was da vereinbart worden war, zur Beobachtung der weiteren Entwicklung, zur Evaluierung der verschiedensten Parameter und zur Entwicklung und Beratung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lärmbelastung der Bevölkerung wurde das **Dialogforum** am Flughafen Wien geschaffen. In diesem sind alle wesentlichen Gruppen rund um den Flughafen vertreten. Der Flughafenbetreiber, die Fluggesellschaften vertreten durch den home-carrier AUA, die Umgebungsbundesländer Niederösterreich, Wien und Burgenland, die Umlandgemeinden, die ARGE gegen Fluglärm als Vertretung der Bürgerinitiativen und die Austro Control.

Jetzt, nach mehr als 11 Jahren Erfahrung in der Arbeit des Dialogforums kann mit voller Überzeugung gesagt werden, dass sich die Schaffung dieses Instruments des Interessenausgleichs bewährt hat. Ein großer Teil dessen, was in der gegebenen Situation des 2-Pistensystems an Optimierungen hinsichtlich Lärminderung möglich ist, wurde umgesetzt. Die Umsetzung weiterer Maßnahmen wird immer schwieriger, denn leider bedeutet etwa das Verschieben von Flugrouten auch das Verschieben von Belastungen. Denn die Umgebung von großen Städten ist nicht menschenleer und daher bedeutet das Entlasten von Bevölkerungsgruppen das Belasten anderer. Das Finden von Konsenslösungen erfordert von den Beteiligten daher ein hohes Maß an Bereitschaft zu ganzheitlicher Betrachtung, das heißt zum Zurückstellen von Eigeninteressen zugunsten von Gerechtigkeit und Solidarität.

Ich weiß, dass man mit der Frage, ob das **Wiener Modell ein Vorbild** für andere Flughäfen sein kann sehr vorsichtig umgehen muss, weil die speziellen Voraussetzungen die wir in Wien hatten, an anderen Flughäfen nicht in gleicher Weise gegeben sein müssen.

Lassen Sie mich Folgendes dazu anmerken.

Wenn man den Experten für die weitere Entwicklung, in diesem Fall von Zivilgesellschaft und Bürgerbeteiligung glauben kann, wird die Zivilgesellschaft an Stärke weiter zunehmen. Ebenso der Anspruch der Bürger, in die Entscheidungsprozesse sie unmittelbar betreffender Angelegenheiten, wie Großinvestitionen, von deren Emissionen sie berührt werden, eingebunden zu werden. Die rechtzeitige und richtige Einbindung der Bürger in solche Entscheidungsprozesse schafft für alle Beteiligten ein höheres Maß an Information, gegenseitigem Verständnis und Vertrauen. Im Falle von Entscheidungsprozessen mit

Vereinbarungen über Betriebsbedingungen solcher Investitionen auch deren Akzeptanz bis hin zur Vermeidung von organisiertem Bürgerwiderstand. Auch hier muss eingefügt werden, dass die Bürgerinitiativen, die gegen die Zunahme von Lärmbelastung kämpfen, dies für die Wahrung der Gesundheit der Menschen tun. Denn wir wissen: Lärm macht krank! Damit können solche Prozesse ein Beitrag zur Erhaltung des sozialen Friedens sein.

Wenn ich vorhin den Begriff richtige Einbindung der Bürger verwendet habe, habe ich damit gemeint, dass das Ziel eines solchen Beteiligungsprozesses das Erreichen eines Einvernehmens sein sollte. Das geht aber nur im Wege eines Interessensausgleichs. Wenn die Bürgerinitiativen den Eindruck gewinnen, dass sie als Feigenblatt benutzt werden und keine Ergebnisse in ihrem Interesse erreichen können, fühlen sie sich verschaukelt und missbraucht. Die Projektbetreiber müssen also bereit sein, in diesem Beteiligungsprozess auch etwas zu geben, den beteiligten Bürgern bei der Erfüllung ihrer Interessen entgegenzukommen.

Wo immer ein Flughafen eine derartige Großinvestition, wie etwa die Errichtung einer weiteren Piste beabsichtigt, ist ein solches Modell einer Bürgerbeteiligung nicht nur den Versuch, sondern auch die damit verbundenen Mühen wert.

Das Wiener Beispiel zeigt, dass das letztlich zum Vorteil aller Beteiligten ist.