

Das Mediationsverfahren Flughafen Wien

Eine empirische Erhebung zur Nachhaltigkeit der
Ergebnisse des Mediationsverfahrens

Ing. Franz Tomancok

Masterlehrgang „Mediation & Konfliktmanagement“

ARGE Bildungsmanagement Wien

2009

Gartengasse 32

2232 Deutsch Wagram

Abstract (deutsch)

Durch die Sprecher-Funktion in einer Bürgerinitiative von Betroffenen ergab sich über mehrere Jahre ein intensiver Kontakt zum Mediationsverfahren Flughafen Wien. Eine zentrale Vorgabe im Verfahren war Nachhaltigkeit.

Die vorliegende Untersuchung hatte das Ziel, nachhaltige Ergebnisse des Mediationsverfahrens zu erforschen. Dazu wurden zwölf Interviews mit verfahrensbeteiligten und unbeteiligten Personen geführt. Als Interviewform diente eine Mischung aus narrativem und Leitfaden- Interview, die Auswertung erfolgte nach Mayring.

Die wichtigsten Ergebnisse sind: Der Flughafen ging durch eine Vielzahl von Maßnahmen auf die Bedürfnisse der Betroffenen ein. Besondere Bedeutung kommt dem Dialogforum als Instrument zur Kommunikation und Konfliktprävention zu. Bei der Neuverteilung der Verkehrsströme waren nicht alle Betroffenen rechtzeitig eingebunden mit dem Ergebnis, dass unzufriedene Gruppierungen rechtliche Schritte einleiteten.

Abstract (english)

The function of spokesman of a citizens` initiative resulted in an intensive contact with the mediation procedure of Vienna Airport, which lasted several years. An essential precondition of this procedure was sustainability.

The aim of this paper was to examine which sustainable results were achieved. Examination was carried out through twelve interviews with people involved and not involved in the procedure. The form of the interviews was a mixture of narrative and guided ones. Their evaluation was carried out according to Mayring.

The most important results are the following: The airport took several measures in order to meet the needs of the people concerned. The dialogue forum as an instrument of communication and preventing conflicts is essential. However, at the re-distribution of air traffic not all the groups affected were informed and involved in time, with the result that unsatisfied groups initiated legal measures.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1. Theoretische Annäherung	5
Grundlagen der Mediation & Konfliktregelung	5
Konflikt und Mediation	5
Merkmale und Potential der Mediation	9
Die Rolle des Mediators	9
Typische Schritte des Mediationsverfahrens	11
Gesetzliche Verankerung der Mediation in Österreich	14
Umweltmediation	14
1.2.1 Voraussetzungen für die Durchführung einer Umweltmediation	16
1.2.2 Ablauf einer Umweltmediation	16
1.2.3 Spezifika in Österreich	20
1.2.4 Ergebnisoffenheit bei der Umweltmediation	20
1.2.5 Erfolgsindikatoren der Umweltmediation	20
1.2.6 Risiken und Grenzen der Umweltmediation	21
1.3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)	23
1.3.1 Ablauf eines UVP-Verfahrens	24
1.4 Nachhaltigkeit	27
1.4.1 Geschichtlicher Hintergrund	27
1.4.2 Generationengerechtigkeit und globale Gerechtigkeit	29
1.4.3 Konzeptionen nachhaltiger Entwicklung	30
1.4.4 Externe Effekte, Suffizienz statt Effizienz	34
1.4.5 Kritische Anmerkungen zum Begriff „nachhaltige Entwicklung“	36
1.5 Konflikttransformation, Prinzipien für einen Veränderungsansatz	37
2. Das Mediationsverfahren Flughafen Wien	40
2.1 Veranlassung	41
2.2 Phasen des Mediationsverfahrens	41
2.2.1 Pre-mediative Phase	41
2.2.2 Auftragsklärung und Strukturierung	42
2.2.3 Entwicklung der Themenbereiche, Organisationsaufbau	45

2.2.4	Nachhaltigkeit, ein zentraler Begriff im Verfahren	45
2.2.5	Entwicklung der Entscheidungsgrundlagen, Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“	46
2.2.6	Aufarbeitung des Teilvertrages, Verhandeln der Abschlusserklärung	47
2.2.7	Abschlusserklärung	47
2.2.8	Ausblick zum Mediationsverfahren	49
2.2.9	Dialogforum	50
3.	Die Forschungsfrage	50
3.1	Empirische Annäherung	51
3.2	Beschreibung und Begründung des gewählten Forschungsdesigns	51
3.2.1	Datenerhebung	52
3.2.2	Inhaltsanalyse	53
4.	Untersuchung	54
4.1	Vorbereitung und Durchführung der Befragung	55
4.2	Interviewleitfaden	58
4.3	Demografische Beschreibung der Stichprobe	61
4.4	Qualitative Inhaltsanalyse	61
4.4.1	Qualitative Inhaltsanalyse 1. Reduktion	62
4.4.2	Qualitative Inhaltsanalyse 2. Reduktion	77
5.	Diskussion der Ergebnisse	83
5.1	Elemente der Mediation, Mängel des Mediationsverfahrens	83
5.2	Elemente der Kommunikation und Konfliktdynamik	88
5.3	Bessere Lösungen als gesetzliche Limits	91
5.4	Soziale Themenfelder der Nachhaltigkeit	93
5.5	Ökologische Themenfelder der Nachhaltigkeit	96
5.6	Ökonomische Themenfelder der Nachhaltigkeit	97
5.7	Generationengerechtigkeit, Globale Gerechtigkeit	100
6.	Zusammenführung der Ergebnisse, Ausblick	102
	Literatur- und Quellenverzeichnis	104
	Online- Quellenverzeichnis	106
	Abbildungsverzeichnis	109
	Eigenständigkeitserklärung	110

Einleitung

Beginnend im Jahr 2004 sah sich meine Heimatgemeinde plötzlich mit Fluglärm konfrontiert, der im Laufe der Zeit massiv zunahm. Die Ursache dafür lag in einer Neuverteilung des Flugverkehrs, die im Mediationsverfahren Flughafen Wien beschlossen worden war. Niemand aus unserer Region war bis zu diesem Zeitpunkt im Mediationsverfahren vertreten oder zur Teilnahme eingeladen worden. So traf uns diese Maßnahme völlig unvorbereitet. Ähnlich wie uns erging es auch etlichen anderen Gemeinden. Nach der Gründung einer Bürgerinitiative vertrete ich seither die Interessen der Fluglärm-betroffenen meiner Heimatgemeinde. Obwohl die Neuverteilung des Flugverkehrs als „gesichertes Ergebnis“ des Mediationsverfahrens bisher keine substantziellen Änderungen zuließ, gilt es doch, künftige Änderungen mitgestalten zu können und diesen nicht völlig wehrlos ausgeliefert zu sein.

Eine zentrale Vorgabe aller Parteien im Mediationsverfahren war Nachhaltigkeit. Die folgende Arbeit versucht nun herauszufinden, welche nachhaltigen Ergebnisse das Mediationsverfahren erreicht hat.

Inhaltlich wird zunächst auf theoretische Hintergründe der Mediation, speziell der Mediation im öffentlichen Bereich, relevante gesetzliche Rahmenbedingungen sowie den Begriff Nachhaltigkeit eingegangen. Darauf folgt ein Überblick zum Mediationsverfahren Flughafen Wien. Im empirischen Teil werden zunächst die methodologischen Überlegungen zur Erhebungsmethode und Analyse vorgestellt und begründet. Nach der Zusammenfassung der Interviewergebnisse und deren Interpretation erfolgt der Versuch einer Beantwortung der Forschungsfrage.

Es ist mir bewusst, dass aufgrund persönlicher Erlebnisse im Mediationsverfahren und im Dialogforum meine Einstellung gegenüber dem gegenständlichen Verfahren kritisch ist. Gerade deshalb bin ich um größtmögliche Fairness in der Darstellung der Fakten und Zusammenhänge bemüht.

In dieser Arbeit wird aus Gründen der besseren Lesbarkeit bei Personen bezogenen Begriffen durchgängig die männliche Form verwendet. Sie steht ausnahmslos gleich bedeutend für weibliche Ausdrücke. Es gilt das Gleichheitsprinzip der Geschlechter und die Wortwahl ist keineswegs als Diskriminierung anzusehen.

1. Theoretische Annäherung

Die folgenden Kapitel führen in die zentralen Begriffe ein, mit denen sich die Arbeit beschäftigt. Neben der Beschreibung der allgemeinen Grundlagen der Mediation und Konfliktregelung wird auf die Umweltmediation als Sonderform der Mediation näher eingegangen. Dies deshalb, da das Mediationsverfahren Flughafen Wien in diese Kategorie fällt. Die Forschungsfrage der Arbeit zielt auf Nachhaltigkeit. Demgemäß ist diesem Thema in der theoretischen Betrachtung viel Raum gewidmet.

1.1 Grundlagen der Mediation & Konfliktmanagement

„Nur das, was Leben besitzt, hat ein Ziel. [...] wo es Ziele gibt, gibt es oft Widersprüche. [...] »Es gibt menschliche Wesen ohne Widersprüche. Man nennt sie Leichen«, sagt ein Chinese“ (Galtung, 2008, S. 14). Widersprüche und Ziele sind untrennbar miteinander verbunden. Dort, wo Menschen einander begegnen, wird es auch immer wieder Widersprüche geben. Die Aufgabe von Konfliktmanagement ist nicht Konfliktprävention. Vielmehr geht es um Gewaltprävention und De-Eskalation von Konflikten. Mediation ist eine Methode zur Konfliktbewältigung. Ziel der Mediation ist eine „konsensuale Vereinbarung“ (Lenz, 2004, S. 10), welche die Interessen und Bedürfnisse aller Beteiligten berücksichtigt. Dazu braucht es Lösungen, die sich an den Interessen der Parteien orientieren müssen. „Es gibt mehr Lösungen als die Parteien als nicht-vereinbare Positionen vertreten (tertium datur)“ (Breidenbach, 2008; zit. n. Greger & Ubenrath, 2008, S. 27). Unter diesem Gesichtspunkt meint Stephan Breidenbach „Mediation ist ein Entdeckungsverfahren“ (ebd.).

1.1.1 Konflikt und Mediation

Worum geht es in einem Konflikt? Der Zugang zum Erreichen eines Zieles wird blockiert: „Das Erreichen des Zieles des einen steht dem Erreichen des Zieles des anderen im Weg“ (Galtung, 2008, S. 17). Und auf einmal ist die Beziehung zu einem Ziel zu einer Beziehung zu einer anderen Person geworden und es ist ein Konflikt entstanden. Konflikte berühren den ganzen Menschen, seine Gefühle und Gedanken. Die Gefühle

können sich schließlich in Form von verbaler oder im Extremfall physischer Gewalt entladen und damit die Erfüllung der Grundbedürfnisse anderer verhindern.

Nicht jedes Problem ist gleich ein Konflikt, obwohl es die Wurzel eines Konfliktes enthalten kann. Um die Begrifflichkeit klar zu stellen, sei daher zunächst der Begriff Konflikt nach Glasl (2008) definiert, wie er in dieser Arbeit zu verstehen ist:

Sozialer Konflikt ist eine Interaktion zwischen Aktoren (Individuen, Gruppen, Organisationen usw.), wobei wenigstens ein Akteur eine Differenz bzw. Unvereinbarkeiten im Wahrnehmen und im Denken bzw. Vorstellen und im Fühlen und im Wollen mit dem anderen Akteur (den anderen Akteuren) in der Art erlebt, dass beim Verwirklichen dessen, was der Akteur denkt, fühlt oder will, eine Beeinträchtigung durch einen anderen Akteur (die anderen Akteuren) erfolge. (Glasl, 2008, S. 17)

Konflikt ist demnach eine Interaktion, d.h. ein aufeinander bezogenes Kommunizieren oder Handeln. Weiters genügt es, dass einer der Akteure die Unvereinbarkeit als solche erlebt. Es muss zu Realisierungshandlungen kommen – dies kann z.B. verbale Kommunikation sein. Schließlich muss die Unvereinbarkeit auch im Gefühlsleben gegeben sein oder sich als Wille äußern (vgl. Glasl, 2008).

Vereinfacht dargestellt, finden sich in sozialen Konflikten immer „Differenzen, die für die beteiligten Menschen zu Spannungen führen, mit denen sie nicht gut umgehen können“ (Ballreich & Glasl, 2007, S. 49).

Ist ein Konflikt aufgetreten sind die häufigsten Reaktionen Vermeidung, Kooperation und Einschaltung einer höheren Instanz.

Im Fall der *Vermeidung* wird der Konfliktgegner ignoriert in der Hoffnung, dass sich der Konflikt von selber löst. Dadurch besteht jedoch kein Einfluss auf den Konflikt und eine Veränderung ist ohne weiteres nicht möglich.

Kooperation bietet die größte Einflussnahme auf den Konflikt. Den Konfliktpartnern wird keine Lösung aufgezwungen, die Beziehung bleibt weiter aufrechterhalten.

Wird nun eine *höhere Instanz eingeschaltet*, erfolgt die Entscheidung nach bestimmten Prinzipien, z.B. auch Gesetzen. Ein Nachteil hierbei ist, dass die Konfliktpartner keinen

Einfluss auf die Entscheidung haben. Im schlechtesten Fall sind beide mit dem Ergebnis unzufrieden, was sich auch negativ auf die weitere Beziehung auswirken kann (vgl. Lenz, 2004).

Betrachtet man beispielsweise den Gerichtsprozess als bekanntes Verfahren zur Konfliktbearbeitung im Vergleich zur Mediation, so ergeben sich folgende Erkenntnisse: In beiden Verfahren ist eine „Dritte Instanz“ eingeschaltet – in einem Fall der Richter, im anderen Fall der Mediator (=Vermittler). Essenziell bestehen jedoch folgende Unterschiede: Der Richter untersucht die Vergangenheit und bewertet, wer im Recht ist und wer nicht. Das Urteil macht in der Regel den einen Konfliktpartner zum Sieger, den anderen zum Verlierer. Die Annahme des Urteils ist nicht in das freie Ermessen der Verurteilten gestellt. Ebenso tritt die Eigenverantwortung durch starke Einflussnahme der Anwälte in den Hintergrund. Galtung bemerkt hierzu: „Die Gerichte haben ein begrenztes Repertoire an Konfliktergebnissen [...] Im Recht geht es um Rechtmäßigkeit, nicht um Lösungen“ (Galtung, 2007, S. 39).

Im Mediationsverfahren geht es nur sekundär um die Vergangenheit, ebenso ist die Schuldfrage nicht Gegenstand der Mediation. Es geht primär um Gegenwart und Zukunft. Die Lösungsfindung in der Mediation ist ein eigenverantwortlicher Prozess der Konfliktpartner. Der Mediator spielt dabei als allparteilicher Vermittler eine unterstützende Rolle indem er zunächst versucht, die eigentlichen Probleme, Gefühle und Interessen herauszuarbeiten und den Konfliktparteien transparent zu machen. Mit Kenntnis dieser erarbeiten die Konfliktparteien schließlich eine Übereinkunft, die alle unterzeichnen und umsetzen. Sie haben dabei größtmöglichen Gestaltungsspielraum. Ziel sind Lösungen, bei denen alle Seiten gewinnen (vgl. Besemer, 2007).

Gerade hier zeigt sich also das hohe Potential der Mediation im Vergleich zu den anderen Möglichkeiten der Konfliktreaktionen. Ballreich & Glasl definieren Mediation als „ein Verfahren der Konfliktbehandlung, das durch vermittelnde Tätigkeiten einer oder mehrerer neutraler Personen, die keinen Anteil am Konflikt haben, [den Mediatoren], durchgeführt wird. Mediation strebt eine gütliche Lösung des Konflikts an durch Aktivieren der Konfliktparteien“ (Ballreich & Glasl, 2007, S. 13). In der Mediation geht es darum, die Konfliktenergie zu nutzen, um kreative Lösungen zu finden anstelle diese

Energie in eine Phase der Gewalt abgleiten zu lassen. Je größer das Spektrum erarbeiteter Lösungsmöglichkeiten wird, desto größer werden auch Chancen der Alternativen zur Gewalt. Wesentlich dabei ist, dass in Form „einer oder mehrerer neutraler Personen“ eine „Höhere Instanz“ eingeschaltet wird. Diese hilft jedoch nur bei der Konfliktbearbeitung. Die Lösungen entwickeln und vereinbaren die Konfliktparteien selbst (vgl. Besemer, 2007).

Vom Denkansatz her ist Mediation keine neue Erfindung, vielmehr kann als wahrscheinlich angenommen werden, dass es Mediation weit vor 1960 gab, als diese zum Fach erhoben wurde. „Sicher ist, dass es Menschen, die vermittelnd dachten und handelten, vor der „Mediation“ als Disziplin schon gab“ (Duss-von Werdt, 2008, S. 14).

Konflikte sind an sich nichts Schlechtes, auch wenn das Wort bei den meisten Menschen zunächst negative Assoziationen auslöst. Wenn Konflikte als Signal dafür betrachtet werden, dass etwas nicht mehr stimmt und verändert werden muss, so bieten sie eine Chance zur Entwicklung gegenseitiger Beziehungen (vgl. Besemer, 2007).

Allerdings ist zu beachten, dass Mediation nicht für jede Art des Konfliktes die geeignete Methode zur Konfliktbearbeitung ist.

Glasl (2004) hat in seinem Phasenmodell der Konflikteskalation 9 Stufen in allen ihren Ausprägungen beschrieben. Hier seien nur die Stufen genannt:

(1) Verhärtung, (2) Debatte, Polemik, (3) Taten statt Worte, (3) Images und Koalitionen, (4) Gesichtsverlust, (5) Drohstrategien, (6) Begrenzte Vernichtungsschläge, (8) Zersplitterung, (9) Gemeinsam in den Abgrund (vgl. Glasl, 2004).

Darauf aufbauend stellten Ballreich & Glasl (2007) Überlegungen an, in welcher Eskalationsstufe eines Konfliktes welches Verfahren die beste Eignung zur Konfliktbearbeitung aufweist. Die Untersuchung ergab, dass der Einsatz der „Klassischen Mediation“ in den Stufen 5 (Gesichtsverlust) bis Stufe 7 (Begrenzte Vernichtungsschläge) sinnvoll ist. In den Stufen 7 und 8 helfen nur Schieds- bzw. Gerichtsverfahren, Stufe 9 ist nur mit Machteingriff zu bewältigen. Die Bandbreite nach unten ist offener, wobei in Stufe 1-3 Moderation und Supervision als geeignete Verfahren angeführt sind (vgl. Ballreich et al., 2007).

1.1.2 Merkmale und Potential der Mediation

Als wichtige Merkmale des Mediationsverfahrens führt Besemer (2007) an:

die Anwesenheit der vermittelnden MediatorInnen; die Einbeziehung aller Konfliktparteien, die in der Regel auch anwesend sind; die informelle, außergerichtliche Ebene; die Freiwilligkeit der Teilnahme am Mediationsverfahren und die Selbstbestimmung bzgl. der Konfliktlösung; die Entscheidungsbefugnis wird nicht an Dritte abgegeben. Das Verhandlungsergebnis ist nicht bindend, solange nicht alle Beteiligten zugestimmt haben. Es muß [sic] also ein Konsens erzielt werden. (Besemer, 2007, S.14)

Wie umfangreich das Spektrum der Potentiale ist, das die Mediation aufgrund ihrer Systematik und der dahinter stehenden Philosophie bietet, beschreibt Lenz (2004):

Ein Konflikt führt in der Regel zur Verminderung der Kommunikation. Informationen werden zurückgehalten, Misstrauen breitet sich aus. Die Mediation hilft zur Wiederherstellung der Kommunikation, Verhinderung weiterer Eskalation des Konflikts.

In der Konfliktsituation reduziert sich die Verständigung der Konfliktpartner oft nur auf einen Austausch von Standpunkten und Positionen. Mediation hilft dabei Interessen heraus zu arbeiten, Positionen aufzulösen und das gegenseitige Verständnis zu verbessern. Wenn dies erreicht ist, unterstützt der Mediator bei der Sammlung von Lösungsmöglichkeiten und Prüfung von Alternativen.

Auch geht es darum, im Mediationsverfahren den Schwerpunkt auf die bestmögliche Lösungsfindung für die Zukunft zu erarbeiten und weniger Sachverhalte der Vergangenheit zu rekonstruieren und aufzuklären. Obwohl das Mediationsverfahren interessenbezogen ist, behält das Recht seine Bedeutung. Es kann jedoch flexibler eingesetzt werden als in einem gerichtlichen Verfahren (vgl. Lenz, 2004).

1.1.3 Die Rolle des Mediators

Der Mediator hat die Rolle eines Vermittlers. Kern des Wortes Mediator ist die „Mitte“, aus dem Lateinischen „medium“, griechisch „mesos“. Das was der Mediator tut, er vermit-

telt, aus dem Lateinischen „mediare“ (vgl. Duss-von Werdt, 2008, S. 12) bzw. aus dem Griechischen „mesiteuein“ (Gemoll, 1965, S. 495). Auch im Deutschen wird Vermitteln mit der Mitte in Zusammenhang gebracht: Der Vermittler, der Mediator, geht in die Mitte zwischen die Konfliktparteien, er rückt Verständigung und Einigung ins Zentrum (vgl. Duss-von Werdt, 2008, S. 12).

Mediationen können von einzelnen Personen oder von Teams durchgeführt werden. Das Setting hängt u.a. von der Komplexität des Konfliktes ab. So ist z.B. in Großgruppen-Mediationen im Umweltbereich der Einsatz von Mediatoren-Teams die Regel. Im gegenständlichen Mediationsverfahren Flughafen Wien waren beispielsweise vier Mediatoren – eine Frau und drei Männer - im Einsatz. Auch bei gemischtgeschlechtlichen Konfliktparteien kann der Einsatz eines gemischt-geschlechtlichen Mediatoren-Teams sinnvoll sein.

Jedenfalls spielt der Mediator eine zentrale Rolle im Mediationsverfahren. Seine Aufgaben liegen zum einen in der organisatorischen Vorbereitung und Durchführung des Mediationsverfahrens sowie in der Vermittlung zwischen Konfliktparteien. Besonders gefordert ist der Mediator bei der Überwindung schwieriger Verhandlungssituationen. Die erste Hürde besteht darin, das Mediationsverfahren überhaupt zustande zu bringen. Dazu müssen die Teilnehmer zur freiwilligen Teilnahme überzeugt werden. Diese Aufgabe wird umso schwieriger, je mehr Teilnehmer am Verfahren beteiligt sind. Um bestehende Hindernisse aufzulösen, ist der Aufbau einer Vertrauensbasis notwendig. Vertrauen und Transparenz sind sowohl bei der Vorbereitung als auch im laufenden Verfahren grundlegende Voraussetzungen für den Erfolg.

Weitere Anforderung an den Mediator sind Neutralität und Allparteilichkeit. Neutralität bedeutet hier, dass der Mediator keine eigenen Interessen in Bezug auf den Konfliktgegenstand haben darf. Diese faktische Neutralität muss auch von den Verfahrensbeteiligten so wahrgenommen werden. Allparteilichkeit äußert sich in der gleichwertigen Behandlung der unterschiedlichen Interessen und Positionen aller Verfahrensbeteiligten. Hier steht das Prinzip der Fairness im Vordergrund. Der Mediator trägt schließlich die Verantwortung dafür, dass das Verfahren den Interessen aller Konfliktparteien dient (vgl. Lenz, 2002).

Der Mediator ist für den Gang des Mediationsgesprächs verantwortlich, er ist der Prozessverantwortliche der Mediation. In dieser Funktion bedient er sich verschiedener Methoden, auf die hier nicht weiter eingegangen wird, die aber in der Literatur ausführlich beschrieben sind (siehe dazu z.B. Besemer, 2007, S. 116ff & Glasl, 2004, S. 313ff).

1.1.4 Typische Schritte des Mediationsverfahrens

Ein Blick auf die verfahrenstechnische Komponente zeigt, dass der Prozess von Stufe zu Stufe vorankommt. Einheitliche Ablaufmodelle liegen nicht vor, stattdessen orientieren sich Hand – und Lehrbücher unterschiedlicher Gliederungsschemata. Dies sollen einige Beispiele veranschaulichen:

Besemer (2007) teilt das Gebiet in drei große Kapitel:

Vorphase – Mediationsgespräch in 5 Phasen – Umsetzungsphase

Fürst (2004) nennt für die Umweltmediation sechs Phasen:

Phase 1: Vom Erstkontakt bis zum Mediationsvertrag, Phase 2: Themensammlung

Phase 3: Interessensklärung, Phase 4: Optionensammlung, Phase 5: Optionenbewertung

Phase 6: Verhandlung, Vereinbarung und Umsetzung

Duss-von Werdt (2008) gliedert sein Modell in 3 Phasen:

Vorbereitungsphase – Sechs Gesprächsphasen – Abschlussphase (Umsetzen der Vereinbarung)

Neuert (2001) strukturiert Umweltmediation in vier Phasen:

Initiierungsphase – Vorbereitungsphase – Erarbeitungs- und Durchführungsphase - Entscheidungs- und Umsetzungsphase

Bei allen vier Beispielen treten keine substanziellen Unterschiede auf, es sind lediglich einmal kontextnahe Prozessschritte in einem Gliederungspunkt zusammengefasst, während sie das andere Mal eine eigene Kategorie bilden.

Für die allgemeine Beschreibung des Mediationsverfahrens folgt die Arbeit dem Gliederungsschema von Besemer (2007), während für die genauere Beschreibung der Um-

weltmediation das Modell nach Fürts (2004) herangezogen wurde, weil sich dieses stark am Mediationsverfahrens Flughafen Wien orientiert und hier gut transformierbar ist.

In der *Vorphase* des Mediationsverfahrens geht es zunächst darum, die Konfliktparteien an einen Tisch zu bekommen. Sind an dem Konflikt mehrere Konfliktparteien beteiligt, kommt der Vorbereitungsphase besondere Bedeutung zu, so wie dies z.B. bei der Umweltmediation der Fall ist (siehe Kapitel 1.2). Voraussetzung für eine erfolgsversprechende Mediation ist die aktive und konstruktive Teilnahme aller Beteiligten am Gespräch und der gemeinsame Wille einer einvernehmlichen Lösungsfindung. Vielfach wird in dieser Phase auch eine Arbeitsvereinbarung vorbereitet (vgl. Besemer, 2007 sowie Duss-von Werth, 2008).

Das *Mediationsgespräch* gliedert sich in Einleitung, Darstellung der Sichtweise der einzelnen Konfliktparteien, Konflikterhellung und Entwicklung von Lösungsansätzen.

In der *Einleitung* soll ein Klima des Vertrauens geschaffen werden. Die Konfliktparteien werden über den Ablauf und die Rolle des Mediators aufgeklärt. Es werden Grundregeln für einen respektvollen Umgang miteinander vereinbart. Schließlich werden die Konfliktparteien nach ihrer Bereitschaft gefragt, sich auf das Verfahren unter den vereinbarten Rahmenbedingungen einzulassen.

In der Phase der *Darstellung der Sichtweise der einzelnen Konfliktparteien* erhält nun jede Partei Gelegenheit, den Konflikt aus eigener Sicht zu erzählen. Der andere hört ihm dabei zu, ohne zu unterbrechen.

In der Phase der *Konflikterhellung* wird mit Unterstützung des Mediators erarbeitet, was hinter den Konflikten steht: Gefühle, Interessen, Wünsche. Erst die Kenntnis der Interessen erlaubt den Konfliktparteien gegenseitiges Verständnis zu erlangen und als Alternative zum Feilschen um die eigenen Positionen an einer konstruktiven Problemlösung mitzuarbeiten.

Jetzt ist es an der Zeit, verschiedene *Lösungsansätze* zu entwickeln. Diese müssen fairen Maßstäben entsprechen, sind somit unabhängig vom bloßen Willen der Parteien. Es

sind dies z.B. Marktwert, Expertenmeinungen, Rechtsnormen etc., also neutrale Beurteilungskriterien (vgl. Besemer, 2007).

Parallelen zu den Vorgehensweisen in den beiden letztgenannten Phasen finden sich in der als „sachbezogenes Verhandeln“ bezeichneten Verhandlungsmethode im „Harvard Negotiation Project“ wieder. Diese Methode beruht im Wesentlichen auf den Aspekten: „Menschen und Probleme getrennt voneinander behandeln. Nicht Positionen, sondern Interessen in den Mittelpunkt stellen. Vor der Entscheidung verschiedene Alternativen entwickeln. Das Ergebnis auf objektiven Entscheidungskriterien aufbauen“ (Fischer & Ury & Patton, 2004, S. 34f).

Besondere Wichtigkeit kommt dem Aspekt zu, dass üblicherweise Emotionen mit der objektiven Sachlage des Problems versponnen werden. Positionen verschlimmern die Sache noch. Vor der Erörterung der Sache soll daher das „menschliche Problem“ behandelt werden um zu ermöglichen dass sich die Partner „Seite an Seite“ sehen, wie sie gemeinsam das Problem angehen und nicht wie sie „aufeinander losgehen“ (vgl. Fisher et al., 2004).

Schließlich kommt es zu einer *Übereinkunft*, die Konfliktparteien einigen sich auf bestimmte Lösungen. Die Übereinkunft wird schriftlich festgehalten und von allen Beteiligten unterschrieben (vgl. Besemer, 2007).

Weitere Formen der Übereinkunft sind die mündliche Vereinbarung, Austausch von Mitschriften, gemeinsames Protokoll bzw. Memorandum oder Letter of Intent. Bei den schriftlichen Formen unterscheidet man die Punktation und den zivilrechtlichen Vertrag. Die Punktation ist eine nicht juristisch abgefasste Niederschrift von Vereinbarungen, die den Willen der Parteien widerspiegelt. Der zivilrechtliche Vertrag ist juristisch abgefasst und verbindlich für alle unterzeichnenden Beteiligten sowie für deren Organisation (vgl. Fürst, 2004).

In der *Umsetzungsphase*, einige Zeit nach Abschluss der Mediation, überprüfen die Parteien gemeinsam mit dem Mediator, ob die Übereinkunft tragfähig war oder ob noch Korrekturen notwendig sind. Hat sich das Verhandlungsergebnis als nicht umsetzbar erwiesen, muss neu verhandelt werden.

1.1.5 Gesetzliche Verankerung der Mediation in Österreich

Die Anerkennung der Mediation als Methode zur Konfliktlösung wird durch deren gesetzliche Verankerung unterstrichen. Das im Jahr 2004 in Kraft getretene Bundesgesetz über Mediation in Zivilrechtssachen regelt Rechte und Pflichten des Mediators (vgl. ZivMediatG, BGBl. I Nr. 29/2003, www.ris.bka.gv.at). Die Ausbildung als Voraussetzung zur Eintragung in die Liste der Mediatoren am Bundesministerium für Justiz ist in der Zivilrechts-Ausbildungsverordnung (vgl. ZivMediat-AV, BGBl. II Nr. 47/2004, www.ris.bka.gv.at) definiert. Mit der Eintragung in die Liste besteht eine Absicherung des Mediators und der von ihm betreuten Klienten besonders hinsichtlich Fristenhemmung bei gerichtsanhängigen Fällen (vgl. ZivmediatG, BGBl. I Nr. 29/2003, www.ris.bka.gv.at., Artikel V., § 22) und Verschwiegenheitspflicht bis hin zu einem Aussage- Entschlagungsrecht vor Gericht (vgl. ebd., Artikel V., § 18). Der Einsatz der Mediation im österreichischen Recht findet sich außerdem in zahlreichen anderen Bereichen, wie außergerichtlicher Tatausgleich, Eherecht, Kindschaftsrecht, Gentechnikgesetz etc., auf die hier nicht näher eingegangen wird. Im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Mediationsverfahren kommt dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz UVP-G 2000 besondere Bedeutung zu (vgl. Kapitel 1.3).

1.2 Umweltmediation

Die Umweltmediation ist eine Sonderform der Mediation, bei der es um öffentliche und private Projekte geht, deren Realisierung möglicherweise erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben. Auf Basis der bestehenden Gesetzeslage in Österreich, die mit dem EU-Recht konform geht, gilt:

Die Umweltauswirkungen eines Projektes müssen mit Rücksicht auf folgende Bestrebungen beurteilt werden: die menschliche Gesundheit zu schützen, durch eine Verbesserung der Umweltbedingungen zur Lebensqualität beizutragen, für die Erhaltung der Artenvielfalt zu sorgen und die Reproduktionsfähigkeit des Ökosystems als Grundlage allen Lebens zu erhalten.

(EG-Richtlinie für die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, CONSLEG: 1985L0337, eur-lex.europa.eu, S.3)

Typisch für Umweltmediationen sind hohe Komplexität und Vielfalt der Themengebiete. Es handelt sich in der Regel um wissenschaftlich – technische, naturwissenschaftlich – ökologische, ökonomische, politische und soziale Themengebiete.

Umweltmediationen finden überwiegend im Vorfeld oder während öffentlicher Verwaltungsverfahren statt (vgl. Förderverein Umweltmediation, e. V., 2000a, S. 61; zit. n. Biermann, 2007). Die Anzahl von Interessensparteien, insbesondere die Bürgerbeteiligung ist in der Regel groß, demzufolge ist die Vertretung durch Repräsentanten mit unterschiedlichen Mandaten und Machtpotentialen verfahrenstypisch „Die Gruppengröße beträgt mehrheitlich zwischen zehn und 60 Personen. Entscheiden ist, dass alle wichtigen Interessen [...] vertreten sind. [...] die Leitung der Umweltmediation obliegt in der Regel einem Mediationsteam von zwei bis vier Personen“ (Fürst, 2004, S. 18). Da die Öffentlichkeitsbeteiligung im Fokus steht, wurde der Begriff Umweltmediation in den Überbegriff „Mediation im öffentlichen Bereich“ integriert (vgl. Biermann, 2007).

Für das österreichische Umweltministerium ist Mediation im öffentlichen Bereich seit 1998 ein wichtiges Anliegen. Kommt es doch in zunehmendem Maße darauf an, wie es Politik und Verwaltung gelingt, ökologische, ökonomische und soziale Interessen miteinander in Einklang zu bringen. Interessenskonflikte sind dabei naturgemäß. In modernen demokratischen Staaten können diese Probleme nur gelöst werden, wenn die gleichberechtigte Beteiligung von verschiedenen Interessen ernst genommen und die Entscheidungsfindung in einem partizipativen Prozess gestaltet wird. „Der Bürger sieht sich gegenüber Politik und Verwaltung nicht mehr als Untertan, sondern erwartet eine Berücksichtigung seiner Interessen. [...] Gleichzeitig steigt das Umwelt- und Gesundheits-Bewusstsein“ (Lenz, 2004, S. 19).

Die Umweltmediation ist als innovatives Verfahren geeignet, die neuen Anforderungen zu erfüllen, sie ist die basisdemokratisch ausgeprägteste Form der Bürgerbeteiligung und räumt den Teilnehmern in der Regel einen großen Gestaltungs-Spielraum ein. Der Preis dafür ist die hohe Arbeitsintensität und ein Vollzeit - Einsatz des Mediations-teams (vgl. Fürst, 2004).

1.2.1 Voraussetzungen für die Durchführung einer Umweltmediation

Um eine Umweltmediation effektiv durchführen zu können, müssen zahlreiche Voraussetzungen erfüllt sein. So ist es notwendig, dass den betroffenen Personengruppen der Konflikt bekannt ist, es muss allen klar sein worum es geht. Bei einem latenten Konflikt (vgl. Kapitel 1.5) besteht die Notwendigkeit diesen erst in einen offenen Konflikt zu transformieren. Die Betroffenen müssen sich identifizieren lassen, ihre Interessen kennen und bereit sein, dafür einzutreten bzw. Vertreter ihrer Interessen zu benennen, die sich in einem Mediationsverfahren engagieren.

Es muss sichergestellt sein, dass Mediation als Form der Konfliktbearbeitung in Frage kommt. Das heißt, es besteht Handlungs- und Entscheidungsfreiraum für Mediation und es besteht keine Ausschließlichkeit einer anderen Instanz für die Problemlösung wie z.B. Behörden oder Gesetze.

Notwendig ist auch ein vollständiges Plenum, in dem alle Interessen abgedeckt sind. Das Plenum einigt sich auf einen Mediator bzw. ein Mediatoren-Team. Die Inhaltliche Entscheidung liegt im Mediationsverfahren bei den Beteiligten. Diese müssen daher über entsprechendes Fachwissen verfügen bzw. Berater oder unparteiliche Sachverständige zu Rate ziehen können. Die Betroffenheit der Beteiligten und deren Teilnahme-Motive müssen dem Plenum bekannt sein. Wichtig ist das Kriterium der tatsächlichen Betroffenheit, also einer persönlichen Betroffenheit oder einer Zuständigkeit. Bereits in den Vorgesprächen ist die Entscheidungskompetenz der Vertreter von Interessensgruppen zu klären und auf möglichst hohe Entscheidungskompetenz zu drängen.

Der Rückbindungsarbeit zwischen Vertreten und der Basis von Bürgerinitiativen ist die gebührende Aufmerksamkeit zu widmen, wenn notwendig durch Unterstützung des Mediators (vgl. Fürst, 2004).

1.2.2 Ablauf einer Umweltmediation

Der Ablauf der Umweltmediation entspricht in groben Zügen dem der allgemeinen Mediation. In der Folge sei deshalb nur auf diesbezügliche Spezifika eingegangen:

Hervorzuheben ist die Vorphase, die so genannten „Premediative Phase“. Dieser kam in Zusammenhang mit dem gegenständlichen Mediationsverfahren Flughafen Wien aufgrund der Komplexität des Verfahrens besondere Bedeutung zu (siehe Kapitel 2.2). Fürst beschreibt zwar mit allgemeiner Gültigkeit für Umweltverfahren aber doch mit häufigem Bezug auf das gegenständliche Mediationsverfahren sechs Phasen der Umweltmediation (vgl. Fürst, 2004).

Phase 1 – Vom Erstkontakt bis zum Mediationsvertrag:

In dieser Phase findet der Erstkontakt mit den Beteiligten und dem Mediationsteam statt. Ziel der Vorgespräche ist zunächst die Klärung der Medierbarkeit des Falles, das Kennen lernen der Beteiligten, deren Situation im Konflikt sowie deren Interessen und Erwartungen an das Verfahren. Während in der allgemeinen Mediation in der Vorphase bewusst sehr wenig über inhaltliche Fragen zum Konflikt gesprochen wird, werden diese bei der Umweltmediation sehr wohl in diesem frühen Stadium thematisiert. Die Notwendigkeit dazu ergibt sich daraus, dass dem Mediatorenteam im Gegensatz zu den Konfliktbeteiligten das Grundwesen des Konfliktes nicht bekannt ist, die Vorbereitung diese Kenntnisse aber erfordert. Aus Gründen der Allparteilichkeit soll die Schilderung des Konfliktes möglichst von allen Teilnehmern bzw. Gruppierungen im Verfahren erfolgen. Dies dient auch dem Kennen lernen der Beteiligten, ihrer Denkweise und Interessen. Da Interessengruppen im Mediationsverfahren vielfach von Delegierten vertreten werden, ist für das Mediatorenteam auch die Form der Rückbindung zwischen Delegierten und Basis der Interessensgruppe sowie eine allfällige Vertretungsregelung von Interesse.

Den Abschluss der ersten Phase bildet der Mediationsvertrag. In diesem werden Grund und Ziel der Mediation sowie die Form der Zusammenarbeit festgeschrieben, organisatorische Fragen und die Kostenaufteilung geregelt und das Mediatorenteam ausdrücklich beauftragt. Der Mediationsvertrag wird von allen verfahrensbeteiligten Parteien unterschrieben.

Die Honorarvereinbarung für das Mediatorenteam wird zwischen den zahlenden Parteien und dem Mediatorenteam getroffen. Den nicht zahlenden Parteien ist diese Vereinbarung nicht zugänglich (vgl. ebd.).

Phase 2 - Themensammlung

In dieser Phase stellen die Parteien einen Konsens her, über welche Themen verhandelt wird. Themen können dann in die Themensammlung aufgenommen werden, wenn sie zum Gesamtziel des Verfahrens passen und im Rahmen der Mediation bewältigbar sind. Die Beteiligten müssen die im Hintergrund liegenden Interessen abdecken. Weiters ist es wichtig, die Themen neutral zu formulieren, sodass sie von allen akzeptiert werden ohne dass die Behandlung allen ein Anliegen sein muss. Die Formulierung muss treffsicher erfolgen, damit alle wissen, was gemeint ist. Schließlich muss die Gruppe autorisiert sein Entscheidung zu treffen und die Lösungen müssen eine Chance auf Umsetzbarkeit haben. Die Themensammlung bleibt während des Verfahrens offen. Später auftauchende Themen können ergänzt werden, ebenso ist eine Streichung nicht relevanter Themen möglich. Die Komplexität der einzelnen Themen erfordert in der Regel die Bearbeitung in verschiedenen Arbeitskreisen, auch mithilfe externer Gutachter. Erst nach Abschluss dieser Phase ist erstmals eine grobe Abschätzung des Ausmaßes der Mediation abschätzbar (vgl. ebd.).

Phase 3 – Interessensklärung

Diese Phase entspricht der Konflikterhellung (vgl. Kapitel 1.1.4). Sie kann dann als positiv abgeschlossen betrachtet werden, wenn die Parteien bereits sind, die Sichtweise des Anderen zu verstehen und nachzuvollziehen, um diese in die spätere gemeinsame Lösungsfindung zu integrieren. Es ist dazu keineswegs erforderlich die jeweiligen Interessen der Gegenseite zu übernehmen und als eigene Interessen zu betrachten. Es reicht, wenn sie verstanden und als für die Gegenseite gültig anerkannt werden (vgl. Biermann, 2007).

Phase 4 – Optionensammlung

Beim Sammeln von Optionen, hier zu verstehen als Sammeln von Lösungsideen, ist durchaus ein Ausflug in die Phantasie erwünscht. Die Methode dient der „Kuchenvergrößerung“ durch Generieren von Ideen, was machbar sein könnte sowie Mischung von Ideen zu neuen Lösungsansätzen. Es können dabei auch Varianten entdeckt werden, die für eine Partei sehr attraktiv sind ohne die anderen etwas zu kosten.

Ein weiterer Sinn besteht auch darin, Optionen zu erkennen, die alle sicher nicht wollen (vgl. Fürst, 2004).

Phase 5 - Optionenbewertung

Vor der Bewertung der Optionen müssen diese nach objektiven Beurteilungskriterien geprüft sein (siehe Kapitel 1.1.4, Phase Lösungsmöglichkeiten). In der Umweltmediation übersteigt die inhaltliche Arbeit oft das fachliche Wissen der Beteiligten. Es werden daher Berater und Gutachter zu Rate gezogen, die zweckmäßigerweise im Konsens der Parteien beauftragt werden, um aus Kosten- und Zeitgründen Gegengutachten zu vermeiden.

Für den eigentlichen Schritt der Optionenbewertung sind zunächst Optionen festzuhalten, die allgemeine Zustimmung finden. Danach Optionen auszuschneiden, die wichtige Interessen einzelner Gruppen oder Beteiligter nicht berücksichtigen. Danach wird untersucht, welche miteinander kompatiblen Optionen in einer Gesamtlösung vereinbar sind. Es ist dann weiters notwendig jene Optionen zu identifizieren, für deren Bewertung weitere Informationen gebraucht werden. Jetzt kann die Reihenfolge der Bearbeitung abgestimmt und überlegt werden, was noch vonnöten ist, um in die Lösungsverhandlung eintreten zu können (vgl. Fürst 2004).

Phase 6 – Verhandlung, Vereinbarung, Umsetzung

Form und Wirksamkeit, in der das Ergebnis der Mediation festgehalten und umgesetzt werden soll, ist Gegenstand des Mediationsvertrages. Auch die Kontrolle der Umsetzung kann darin festgehalten werden.

Da Mediationsverfahren im Umweltbereich vornehmlich dann eingesetzt werden, wenn schwierige Probleme- und Konfliktlagen vorherrschen, „kann nicht davon ausgegangen werden, dass zu allen Streitpunkten einvernehmliche Lösungen gefunden werden. Vor diesem Hintergrund bewertet Günther schon das Erreichen von Teilkonsensen bzw. Teillösungen als Erfolg“ (Günther 1999, S. 82; zit. n. Neuert, 2001, S. 71).

In Umweltverfahren liegt die Entscheidungskompetenz für die Mediationsergebnisse meist im politisch – administrativen Bereich. Die Abschluss-Vereinbarung der Mediation stellt daher lediglich einen Vorschlag dar. Über dessen Berücksichtigung treffen eine oder mehrere Institution im Rahmen eines nachfolgenden Beschlusses eine verbindliche Entscheidung (vgl. Biermann, 2007).

1.2.3 Spezifika in Österreich

Österreich hat seit 1984 den umfassenden Umweltschutz zum Staatsziel im Verfassungsrecht erklärt. Dies verdeutlicht das öffentliche Interesse an umweltschützenden gesetzlichen Maßnahmen. Mit dieser Regelung sind Eingriffe in Grundrechte Dritter wegen eines öffentlichen Interesses gerechtfertigt.

Ergebnisse einer Umweltmediation unterstützen die behördliche Entscheidung. Entsprechend der mediativen Prämisse der Einbeziehung aller Beteiligten und Bearbeitung aller relevanten Themen ist auch im Verwaltungsverfahren allen Parteien in gleicher Weise Gehör zu gewähren. Nach dem Grundsatz der freien Beweiswürdigung kann die Verwaltungsbehörde Ergebnisse der Mediation annehmen oder ablehnen.

Besonders in Umweltverfahren ist die Behörde nicht allein dazu bestimmt, den objektiven Sachverhalt zu klären. Die Verhandlung soll vielmehr einen Ausgleich zwischen unterschiedlichen Interessen herbeiführen helfen (vgl. Lenz, 2004).

1.2.4 Ergebnisoffenheit in der Umweltmediation

Zu den Grundregeln der Mediation zählt unter anderem auch eine möglichst offene Erwartungs-Haltung aller Beteiligten gegenüber dem Ergebnis der Mediation. Einschränkungen müssen vor Beginn der Mediation bekannt gegeben werden. Zu umfassende Vorgaben können unter Umständen die Sinnhaftigkeit der Mediation in Frage stellen. Einer gemeinsamen Beurteilung bedarf die Frage, ob eine „Null-Variante“, also der Verzicht auf ein Vorhaben, überhaupt als Ergebnis in Frage kommt. Realitätsfremde Varianten als Lösungsalternativen anzubieten, nur um Ergebnisoffenheit zu dokumentieren, muss als mögliche Gefahrenquelle beachtet werden (vgl. Fürst, 2004).

1.2.5 Erfolgsindikatoren der Umweltmediation

Ein typisches Verhalten von Konfliktbeteiligten ist, dass jeder nach Möglichkeiten sucht, die eine Konfliktlösung zu eigenen Gunsten unterstützt. Dieser Gesichtspunkt gilt im Grunde auch für die Umweltmediation.

Als Erfolg wird von den Konfliktbeteiligten aber schon gewertet, wenn die eigene Ausgangsposition zumindest im Kern das Endergebnis prägt. In der Praxis existieren typische Indikatoren, die Konfliktbeteiligte aus ihrer subjektiven Sicht ein Verfahren zur Konfliktvermittlung als erfolgreich werten lassen. Lenz (2006) hat diese Indikatoren zusammengefasst:

Nachhaltig tragfähige Umsetzung einer gemeinsamen Vereinbarung, Einigung in strittigen Teilbereichen, Kompensation für Kompromisse, Deeskalation des akuten Konflikts, Vermeidung eines Gerichtsverfahrens, Verbesserung des allgemeinen Informationsgrads, Erweiterte Partizipation und Bürgerbeteiligung, Verbesserung von Einfluss- und Mitwirkungsmöglichkeiten, Optimierung der Sachentscheidungen, Ermöglichung von zumindest Koexistenz statt andauernder Blockade. (Lenz, 2006, S. 24)

Demgegenüber wird bei der Umweltmediation nur selten ein Konsens in der vordergründigen Kernfrage erreicht. Auch Kostenersparnis, Verfahrensbeschleunigung, gute Presse und faktische Bürgermitbestimmung treffen nur manchmal zu (vgl. ebd.).

1.2.6 Risiken und Grenzen der Umweltmediation

Neben den potentiellen Chancen, die sich durch Mitreden, Mitgestalten und Mitwissen in Umweltmediationen bieten, sehen insbesondere Umweltakteure auch Risiken in der Teilnahme an Mediationsverfahren:

So beschreibt Tils (1997), dass der öffentliche Druck zur Teilnahme an einem Mediationsverfahren groß ist. Verweigerung der Teilnahme wird in der Öffentlichkeit leicht als generelle Ablehnung und Blockierung verstanden. Ob das Verfahren jedoch tatsächlich den hohen Ansprüchen entspricht, die an Mediationsverfahren gestellt sind, oder nur so tituliert wird, zeigt sich erst im Verfahren oder danach. Erfolgt aber eine Teilnahme, „so wird alleine diese Tatsache als gleichbedeutend mit der Legitimation des Verfahrens angesehen“ (Tils, 1997, S. 43; zit. n. Neuert, 2001, S. 87). Bei einem späteren Aussteigen eines Beteiligten stellt sich in der Regel gar nicht erst die Frage der Legitimität. „Vielmehr deutet das Verlassen des Verfahrens auf Fehler des entsprechenden Akteurs hin“ (Döbert, 1996, 178 ff.; zit. n. Neuert, 2001, S.88).

Problematisch sind auch Machtunterschiede zwischen den Konfliktparteien. Nach Ansicht von Kasek (1994) wird eine mächtige Konfliktpartei erst dann Gesprächsbereitschaft signalisieren, wenn andere Konfliktparteien ein Mindestmaß an mobilisierbarer Gegenmacht aufzuweisen haben. Beispielsweise ist für Bürgerinitiativen das wichtigste Machtmittel die Mobilisierung der Öffentlichkeit. Fehlt die Gegenmacht, fehlt auch die Kompromissbereitschaft bei der mächtigen Partei, da sie ihre Interessen dann auch so voll durchsetzen kann (vgl. Kasek, 1994, S. 48; zit. n. Neuert, 2001).

Die Unausgewogenheit zur Verfügung stehender Ressourcen zwischen Umweltvertretern und Verfahrensbetreibern stellt ebenso einen nicht unwesentlichen Faktor dar. So ist die Teilnahme der Umweltakteure meist freiwillig und kostenlos, während andere Parteien ihre Vertreter bezahlen und auch entsprechende fachliche Ressourcen zur Verfügung haben. Es besteht somit die Gefahr, dass aufgrund mangelnder inhaltlicher Vorbereitung Umweltakteure „über den Tisch gezogen werden“ (vgl. ebd.).

Die Wahrung der Neutralität des Mediators wird auch angezweifelt, wenn für den Mediator ein *erhöhtes wirtschaftliches Interesse* vorliegen könnte und Beteiligte im Verfahren gleichzeitig ein Mitspracherecht bei der Finanzierung der Mediation haben (vgl. ebd.). In diesem Zusammenhang wird ferner befürchtet, „dass ökonomische Eigeninteressen von Mediatoren und Mediationsinstituten zu einer einseitig-positiven Berichterstattung über Mediationsverfahren führen könnten“ (Fietkau & Weidner, 1998, S. 24; zit. n. Neuert, 2001, S. 94).

Der Umweltmediation sind Grenzen gesetzt, „wenn das Konfliktthema durch einen *Wertekonflikt* beherrscht wird, wie z.B. bei der Streitfrage, ob die Nutzung der Kernenergie zu verantworten sei. An dieser Stelle treffen fundamentale Positionen aufeinander, die [...] nach einer eindeutigen Ja- oder Nein-Lösung verlangen“ (Troja, 1998b, S. 430; zit. n. Neuert, 2001, S. 91).

„Verhandlungen im Rahmen eines Mediationsverfahrens werden ferner dort beschränkt, wo versucht wird, *sich auf Kosten eines unbeteiligten Dritten oder der Umwelt zu einigen*“ (Zilleßen, 1998a, S. 34; zit. n. Neuert, 2001, S. 91).

Mediation verlangt nach einer *überschaubaren Zahl an Teilnehmern* (vgl. Kapitel 1.2). Durch die zahlenmäßige Beschränkung können die unterschiedlichen Interessen der Bevölkerung kaum berücksichtigt werden (vgl. Renn, 1995, S 24; zit. n. Neuert, 2001). Kasek vertritt die Ansicht, „dass Mediationsverfahren, an denen nicht alle der in den Konflikt involvierten Parteien teilnehmen, von ihrem Ergebnis her als nicht repräsentativ eingestuft werden müssen“ (Kasek, 1994, S. 49; zit. n. Neuert, 2001, S. 93).

Allein durch die Teilnahme am Mediationsverfahren wird von Bürgerinitiativen im Interesse eines gemeinsamen Ergebnisses ein gewisses Maß an Entgegenkommen erwartet. Damit verbunden ist die Gefahr für die Bürgerinitiativen, eines ihrer wichtigsten Machtmittel zur Durchsetzung ihrer Forderungen, die *Mobilisierung der Öffentlichkeit, zu verlieren* (vgl. ebd.).

1.3 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)

Die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) wurde in Österreich im Jahr 1994 eingeführt. Ziel der UVP ist es, mögliche Auswirkungen, die Großprojekte bzw. Vorhaben auf die Umwelt haben können, bereits vor deren Verwirklichung zu prüfen. Ergibt die UVP, dass durch das geplante Vorhaben schwer wiegende negative Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind, und können diese nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß reduziert werden, darf das Vorhaben nicht verwirklicht werden. Dieses Vorgehen beruht auf den allgemeinen Leitlinien der Aktionsprogramme der Europäischen Gemeinschaften für den Umweltschutz, wonach die beste Umweltpolitik darin besteht, Umweltbelastungen von vornherein zu vermeiden, statt sie erst nachträglich in ihren Auswirkungen zu bekämpfen.

Mit der Änderung des UVP-G 2000 vom Juli 2000 wurden die Bestimmungen betreffend „Mediation im öffentlichen Bereich“ neu geregelt. Es geht vor allem darum, wie die Behörde ein durch Mediation erzielttes Ergebnis zu behandeln hat. Details dazu sind im letzten Absatz dieses Kapitels beschrieben.

Die Aufgaben der UVP sind im UVP-Gesetz geregelt und nachfolgend beschrieben:

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima, c) auf die Landschaft und d) auf Sach- und Kulturgüter hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffes in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/ von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen. (UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, Fassung vom 13.04.2009, www.ris.bka.at, Abschnitt I., § 1, S. 1f)

Das UVP-Gesetz definiert Projekte, die in das Gesetz fallen. Hierbei handelt es sich um Projekte der Abfallwirtschaft, Energiewirtschaft, Wasserwirtschaft, Land und Forstwirtschaft, des Bergbaus, Anlagen zum Umgang mit radioaktiven Stoffen, Infrastrukturprojekte und vieles mehr (vgl. UVP-G2000, Anhang 1). Partei- und Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis haben Nachbarn, nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehene Parteien, der Umweltanwalt, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, Gemeinden und Bürgerinitiativen sowie anerkannte Umweltorganisationen (vgl. UVP-G 2000, § 19).

1.3.1 Ablauf eines UVP-Verfahrens

Die Verfahrensschritte des UVP-Verfahrens sind im UVP-G 2000 definiert (vgl. UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, www.ris.bka.at, § 4 – 23). Die Umweltverträglichkeitsprüfung wird in ein konzentriertes Verfahren eingebettet.

Der Ablauf in Abb. 1 ist für Ausbauvorhaben von Infrastrukturprojekten typisch:

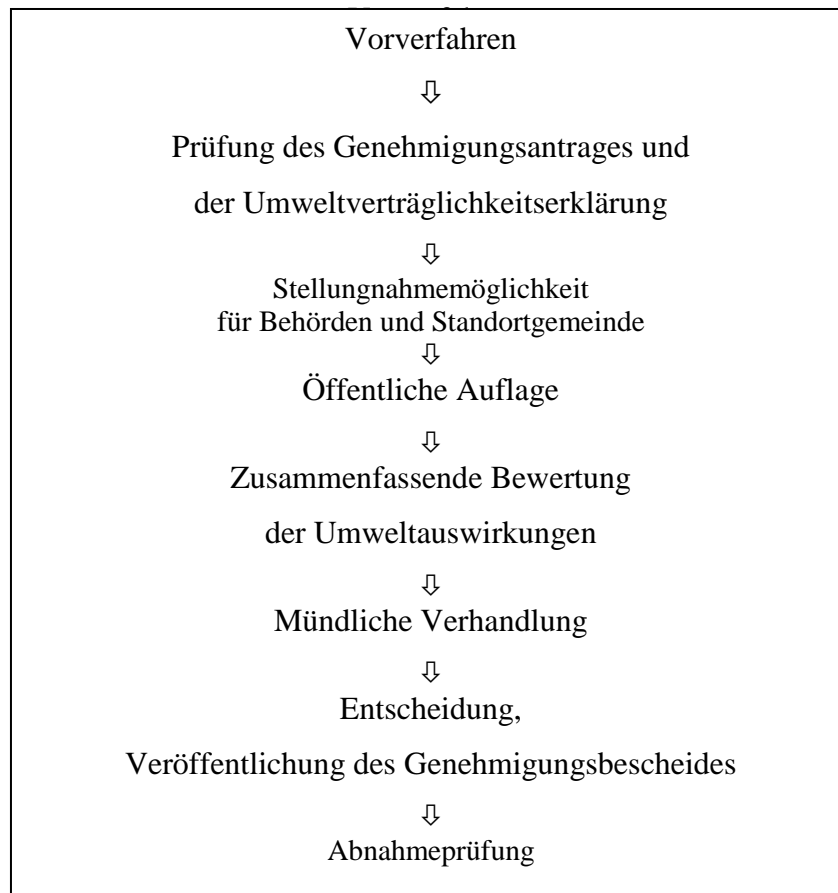


Abb. 1

Nachfolgend sind die wesentlichsten Inhalte der einzelnen Verfahrensschritte beschrieben: Das UVP-Verfahren beginnt mit einem *Vorverfahren*, in dem der Projektwerber sein Vorhaben präsentiert und ein Konzept für die UVP vorlegt. Die Behörde hat innerhalb drei Monaten dazu Stellung zu nehmen und gegebenenfalls Mängel des Vorhabens oder des Konzeptes aufzuzeigen.

Zur Einleitung der UVP bringt der Projektwerber nun den *Genehmigungsantrag* ein, der die nach den Verwaltungsvorschriften erforderlichen Unterlagen und die *Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)* enthält. Diese Unterlagen beinhalten eine Beschreibung des Vorhabens nach Standort, Art und Umfang. Weiters eine Übersicht über andere Lösungsmöglichkeiten, die vom Projektwerber geprüft wurden, sowie eine Begründung der getroffenen Auswahl in Hinblick auf Umweltauswirkungen. Es sind auch alle Umweltbeeinträchtigungen des Vorhabens genau zu beschreiben sowie Maßnahmen zur

Vermeidung, Einschränkung bzw. zum Ausgleich gegebenenfalls nachteiliger Auswirkungen.

Die Behörde übermittelt den Genehmigungsantrag den Standortgemeinden. Die Gemeinden haben diesen mindestens sechs Wochen zur *öffentlichen Einsicht* aufzulegen. Innerhalb der Auflagefrist kann Jedermann zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.

Die Behörde prüft die UVE unter Hinzuziehung von Sachverständigen der betroffenen Fachgebiete und erstellt ein *Umweltverträglichkeitsgutachten*, bzw. eine *Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen*. Diese wird dem Projektwerber und den mitwirkenden Behörden zugestellt und ist mindestens vier Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen.

Die *mündliche Verhandlung* erfolgt unter Hinzuziehung der mitwirkenden Behörden und der anderen Formalparteien. Am Ende des Verfahrens steht der *Genehmigungsbescheid*, der ebenfalls zu veröffentlichen ist

Vor der Inbetriebnahme des Vorhabens ist dessen Fertigstellung vom Projektwerber der Behörde anzuzeigen. Die Behörde überprüft das Vorhaben und erteilt einen Abnahmebescheid, gegebenenfalls mit der Auflage zur Beseitigung festgestellter Abweichungen.

Zeigen sich im Laufe des Genehmigungsverfahrens große Interessenskonflikte, kann die Behörde das Verfahren auf Antrag des Projektwerbers zur Einschaltung eines *Mediationsverfahrens* unterbrechen. Die Ergebnisse des Mediationsverfahrens können von der Behörde im weiteren Genehmigungsverfahren und in der Entscheidung berücksichtigt werden (vgl. ebd., § 16, Abs. 2).

Der Projektwerber kann jederzeit einen Antrag auf Fortführung des Genehmigungsverfahrens stellen (vgl. ebd., § 16 Abs. 2). Diese Möglichkeit wird vom Gesetzgeber eingeräumt um bewusste Verzögerungen des UVP-Verfahrens durch einzelne Projektgegner zu verhindern (vgl. Falk et al., 2006).

1.4 Nachhaltigkeit

Der Begriff Nachhaltigkeit (sustainability) ist heute sehr häufig in Gebrauch. Ob als Konzept, Bekenntnis oder als Zielvorstellung. Nachhaltige Entwicklung (sustainable development) bezeichnet einen Prozess gesellschaftlicher Veränderung, während Nachhaltigkeit einen Zustand- das Ende dieses Prozesses beschreibt. Nachhaltigkeit zielt auf eine Umsteuerung, die die Lebenssituation der heutigen Generation verbessert und gleichzeitig die Lebenschancen künftiger Generationen nicht gefährdet.

1.4.1 Geschichtlicher Hintergrund

Die erste lexikalische Erwähnung des Begriffs „nachhaltig“ findet sich im Kontext der Forstwirtschaft 1780. „Halten“ hat etymologisch die Bedeutung schützen, bewahren, erhalten. Bezogen auf die Forstwirtschaft bedeutete dies einfach formuliert: „Man schlägt nur so viel Holz, wie nachwächst.“ Übertragen auf den Nachhaltigkeitsdiskurs bedeutet dies: Man erntet die „Zinsen“, die das „Naturkapital“ abwerfen kann, das Kapital selbst soll erhalten bleiben. Das Nachhaltigkeitsprinzip folgt diesbezüglich der ökonomischen Logik, dass es auf Dauer nicht möglich ist, von der Substanz zu leben (vgl. Luks, 2002). Die heutige Diskussion über Nachhaltigkeit begann in den frühen 70er Jahren, als die Welt über die Grenzen des Wachstums nachzudenken begann (vgl. ebd.)

In den letzten Jahrzehnten erlebte der Begriff Nachhaltigkeit eine gewisse Karriere. 1983 gründeten die Vereinten Nationen als unabhängige Sachverständigenkommission die „Weltkommission für Umwelt und Entwicklung“ (WCED = World Commission on Environment and Development). Den Vorsitz hatte die norwegische Umweltministerin Gro Harlem Brundtland. Auftrag der Kommission war die Erstellung eines Perspektiveberichtes zu einer langfristig tragfähigen, umweltschonenden Entwicklung im Weltmaßstab bis zum Jahr 2000 und darüber hinaus.

1987 veröffentlichte die Kommission den als Brundtland-Report bekannt gewordenen Zukunftsbericht „Unsere gemeinsame Zukunft“. In diesem Bericht ist erstmalig das Leitbild einer „nachhaltigen Entwicklung“ dokumentiert.

Darin heißt es: “Sustainable development is development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs” (WCED, 1987, S. 43; zit. n. Grunwald & Kopfmüller, 2006, S. 21).

Das deutsche Umweltbundesamt formulierte dieses Leitbild 2002 in seiner Studie über „Nachhaltige Entwicklung in Deutschland“ wie folgt: „Unter nachhaltiger Entwicklung ist eine Entwicklung zu verstehen, die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen und ihren Lebensstil zu wählen“ (UBA, 2002; zit. n. Luks, 2002, S. 8).

Die Kommission proklamierte Nachhaltigkeit als zentrales Politikziel. Bisher als getrennt betrachtete Problembereiche wurden als ein Wirkungsgeflecht angesehen, das durch einzelne Maßnahmen nicht lösbar ist. Als Problembereiche identifizierte die Kommission Umweltverschmutzung in Industrieländern, globale Hochrüstung, Schuldenkrise, Bevölkerungsentwicklung und Wüstenausbreitung in der Dritten Welt. Nach Ansicht der Kommission musste einerseits die Armut in den Entwicklungsländern überwunden werden. In den Industrieländern sei dagegen der materielle Wohlstand mit der Erhaltung der Natur als Lebensgrundlage in Einklang zu bringen.

Die Kommission wurde 1988 als „Centre For Our Common Future“ fortgeführt und 1992 im Rahmen der Rio-Konferenz reaktiviert. Diese Konferenz setzte mit der „Agenda 21“ einen weltweiten Rahmen für Nachhaltigkeitsziele, den die einzelnen Nationen von Regierungsebene bis zur Kommunalverwaltung ausgestalten sollten. Die Nachhaltigkeitsziele der „Agenda 21“ können grob unterschieden werden in *soziale* Ziele, *ökologische* Ziele und *ökonomische* Ziele, wobei diese Ziele noch weiter zu verfeinern waren.

2002 folgte der Weltgipfel in Johannesburg. Zentrale Frage dieser Konferenz war: Wie kann das Leitbild einer nachhaltigen Entwicklung in Zeiten der Globalisierung und des rasanten technologischen Fortschrittes in die Praxis umgesetzt werden? Schwerpunkte bildeten Ressourcenschutz und – Effizienz, insbesondere nachhaltige Energiepolitik und Wasserwirtschaft, Armutsbekämpfung und Umweltschutz, Globalisierung und nachhal-

tige Entwicklung, Stärkung der UN-Strukturen in den Bereichen Umwelt und nachhaltige Entwicklung sowie Finanzierung (vgl. Eckardt, 2005 & www.nachhaltigkeit.info).

An dieser Stelle sei kurz auf die Bedeutung der drei genannten Ziele in diesem Kontext eingegangen:

„*Sozial*“, aus dem Lateinischen „*socius*“ bedeutet als Adjektiv „gemeinsam, verbunden“, als Substantiv „Genosse, Gefährte, Teilnehmer“ (Petschenig, 1971, S. 457), bezeichnet allgemein wechselseitige Bezüge als eine Grundbedingung des Zusammenlebens, insbesondere des Menschseins. Soziale Ziele meint hier Ziele, die Beziehungen von Personen oder Personengruppen betreffen, aber auch solche, die darauf gerichtet sind, das Wohl anderer im Auge zu behalten, also fürsorglich auch an die Allgemeinheit zu denken.

„*Ökologie*“ kommt aus dem Griechischen „*oikos*“ - bedeutet „Haus, Haushalt“ und „*logos*“ – bedeutet „Wort, Lehre, Vernunft“ (Gemoll, 1965, S. 534 u. 457f), also „Lehre vom Haushalt (der Natur)“. Umgangssprachlich ist damit der Schutz der Umwelt vor störenden Einflüssen und Beeinträchtigungen gemeint. Bei den ökologischen Zielen geht es hier um solche, die die Wechselbeziehungen zwischen Organismen - insbesondere Menschen, Tiere und Pflanzen – und deren Lebensräume betreffen.

„*Ökonomie*“ kommt aus dem Griechischen „*oikonomia*“ und bedeutet „Haushaltung, Verwaltung, Staatshaushalt“ (Gemoll, 1965, S. 533f), umgangssprachlich also Wirtschaft. Ökonomische Ziele meint hier wirtschaftliche Ziele.

1.4.2 Generationengerechtigkeit und globale Gerechtigkeit

Nachhaltigkeit zielt auf Zukunftsfähigkeit ab einschließlich einer global gleichmäßigen Bedürfnisbefriedigung, also Herstellung von Gerechtigkeit in der Bedürfnisbefriedigung zwischen heutigen und künftigen Menschen und zwischen Norden und Süden (vgl. Eckardt, 2005).

Nachhaltige Entwicklung ist untrennbar mit Zukunftsverantwortung verbunden. Es geht dabei um die langfristige Sicherung der Weiterentwicklung der Grundlagen der mensch-

lichen Zivilisation angesichts der begrenzten Belastbarkeit der natürlichen Umwelt und ökonomischer und sozialer Zukunftsrisiken (vgl. Grunwald et al., 2006).

Neben der Zukunftsverantwortung steht die Verantwortung für die heute Lebenden und die gerechte Verteilung der Chancen zur menschlichen Bedürfnisbefriedigung in der Gegenwart im Zentrum der Überlegungen zur nachhaltigen Entwicklung. Eine gerechte Verteilung ist nicht nur ethisch geboten sondern stellt auch eine wesentliche Voraussetzung zur Wahrnehmung der Zukunftsverantwortung dar. Dies unter dem Gesichtspunkt, dass massive Ungerechtigkeiten im Zugang zu begrenzten Ressourcen zu gesellschaftlichen und sozialen Konflikten führen (vgl. ebd.).

Luks (2002) beurteilt Gerechtigkeit als zentralen Punkt der Forderung nach Nachhaltigkeit. Dabei unterscheidet er zwischen „*Intragenerativer Gerechtigkeit*“ (Luks, 2002, S. 28), die sich auf Verhältnisse innerhalb einer Generation bezieht und Nord und Süd einbezieht. Einerseits ist hier Armut eine wichtige Ursache für Umweltzerstörung, andererseits gehen viele globale Umweltveränderungen auf das Konto des ressourcenintensiven Wirtschafts- und Lebensstils der reichen Länder. „*Intergenerative Gerechtigkeit*“ (ebd.) hingegen ist die Forderung nach Gerechtigkeit für kommende Generationen.

1.4.3 Konzeptionen nachhaltiger Entwicklung

Ressourcen, die die Menschheit für ihre Entwicklung und Bedürfnisbefriedigung zur Verfügung hat, werden in der wissenschaftlichen Praxis häufig nach verschiedenen „Kapitalarten“ eingeteilt: „Diese bestehen aus natürlichen Anteilen (*natürliches Kapital*) wie Luft, Boden, Gewässer, Biodiversität, Rohstoffe und aus vom Menschen hergestellten Anteilen (*künstliches Kapital*) wie Maschinen, Gebäude, Wissen, soziale Strukturen, Viehherden“ (Dalay, 1994; Serageldin / Steer; 1994; Mohr 1997; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 37).

Die Zukunftsverantwortung erfordert eine möglichst ungeschmälerte, besser noch eine erweiterte Übergabe dieser Ressourcen an nachfolgende Generationen. Dabei sind zwei verschiedene Alternativen denkbar:

Der als „*schwache Nachhaltigkeit*“ (Klepper, 2002; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 37) bezeichnete Ansatz sieht die Erhaltung der Summe von natürlichem und künstlichem Kapital als erforderlich an. Vertreter dieser Denkrichtung setzen die Austauschbarkeit von natürlichem und künstlichem Kapital voraus. „Dieser [...] Ansatz ist vor allem in den Wirtschaftswissenschaften, speziell in der neoklassischen Ökonomie, verbreitet“ (vgl. ebd.).

Wer dagegen eine Nicht- Austauschbarkeit natürlicher und künstlicher Ressourcen annimmt, verfolgt die Denkrichtung der „*starken Nachhaltigkeit*“ (vgl. Daly, 1999, 110ff; Ott/Döring, 2004; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 38). Er muss beide Anteile für sich erhalten. Diese Position ist anspruchsvoller und erlaubt bestenfalls innerhalb einzelner Komponenten einen begrenzten Austausch. Danach wäre zum Beispiel der Verbrauch von Erdöl durch Investitionen in erneuerbare Energien kompensierbar. Nicht wieder rückgängig machbare Eingriffe in die Natur, wie z.B. der Verlust der Artenvielfalt, sind in diesem Modell nicht zulässig, unabhängig davon, wie umfangreich die hinterlassenen anderen Kapitalformen sind (vgl. ebd.).

Dass bereits heute Grenzen der Austauschbarkeit zu erkennen sind, zeigt die Hypothese des US-Ökologen Marion King Hubbert betreffend das globale Ölfördermaximum (global oil peak). Dieser Hypothese zufolge kann bereits lange vor Erschöpfung der Vorräte die Gewinnung und damit das Angebot von Erdöl mit der Entwicklung der globalen Nachfrage nicht weiter Schritt halten. Da Erdöl weltweit eine zentrale Rolle im Transport und bei der Versorgung mit Energie einnimmt, führt eine Verknappung zu einem Anstieg der Preise und demzufolge auch zu einer Dämpfung der Wirtschaft. Die bisher aus Öl gewonnene Energie kann prinzipiell zu einem gewissen Teil durch Einsparung reduziert und durch alternative Energiequellen ersetzt werden. Die Substitution ist bei stationären Verbrauchern vergleichsweise leicht lösbar. Im Transportsektor hingegen gibt es bisher noch keinen adäquaten Ersatz für bisher aus Erdöl gewonnene Treibstoffe. Aus diesem Grund ist Peak Oil zu allererst ein Treibstoffproblem, welches Auswirkungen auf weltweite, billige Transporte hat und damit die Globalisierung beeinflusst (vgl. Deffeyes, 2005).

Weder „*schwache Nachhaltigkeit*“ noch „*starke Nachhaltigkeit*“ sind als Extrempositionen haltbar. „In »mittleren« Positionen wird eine begrenzte Substitution von Naturkapi-

tal durch künstliches Kapital für zulässig gehalten, sofern grundlegende Funktionen der Natur erhalten bleiben“ (Kopfmüller et al., 2001, zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 39).

Das „*Ein-Säulen-Konzept*“ geht davon aus, dass Bedürfnisbefriedigung nur möglich ist, wenn die Natur als Lebens- und Wirtschaftsgrundlage erhalten bleibt. Ökologische und soziale Fragen spielen dabei lediglich als Ursachen und Folgen von Umweltproblemen eine Rolle sowie durch die Anforderung, Umweltschutzmaßnahmen so ökonomie- und sozialverträglich wie möglich zu gestalten. Ein erster Ansatz, das Verhältnis von Menschen und Natur in praktische Handlungsleitlinien zu kleiden, ist als System „ökologischer Managementregeln“ bekannt geworden:

- Die Nutzungsrate erneuerbarer natürlicher Ressourcen (wie Waldbestände, Fischvorkommen), soll ihre Erneuerungsrate nicht überschreiten
 - nicht erneuerbare Rohstoffe sollen nur in dem Maße genutzt werden wie erneuerbare Ressourcen als Ersatz bereitgestellt werden
 - Emissionen und Abfälle sollen die Aufnahmefähigkeit der Umweltmedien (Luft, Wasser, Boden) nicht übersteigen (Assimilationsregel).
- (Pearce/Turner, 1990 & Daly, 1990; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 42f)

Im Gegensatz zu Ein-Säulen Konzepten wird in *Mehr-Säulen-Konzepten* die Notwendigkeit einer gleichrangigen Berücksichtigung der einzelnen Dimensionen nachhaltiger Entwicklung betont. Die meisten bisher entwickelten Ansätze sind „*Drei-Säulen-Konzepte*“, in denen ökologische, ökonomische und soziale Belange gleichrangig berücksichtigt werden. Für Mehr-Säulen-Konzepte spricht, dass neben den natürlichen Lebensgrundlagen auch ökonomische, soziale und kulturelle Werte Ressourcen darstellen, die in Ihrer Gesamtheit die Basis für die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse bilden (vgl. Grunwald et al., 2006).

Kritisch beurteilt Eckardt die häufig vorgefundene Ansicht, nachhaltige Entwicklung sei alleine in einer ausgewogenen Verfolgung ökologischer, ökonomischer und sozialer Belange erreicht. Alleine die Balance dieser drei Säulen sei nicht ausreichend, wenn sie sich primär an heutigen Belangen orientiert. Nachhaltige Entwicklung im Sinn des Brundtland- Reports beschreibt einen Weg, der den Menschen eine dauerhafte Exis-

tenz auf diesem Planeten eröffnet. Es geht daher um Fragen mit Globalitäts- und Langzeitbezug. Dies wohl vorzugsweise bezogen auf Grundbedürfnisse wie Nahrung, Wasser, Holz, fruchtbare Böden. Damit wird die Reduktion von Stoffverbrauch, Klima-Inanspruchnahme, Ozonschichtschädigung für den Westen als Verpflichtung impliziert. Nur so kann bei endlichen Ressourcen und einem gefährdeten Globalklima für künftige Menschen genug übrig bleiben. Dem Süden muss hierbei für seinen wirtschaftlichen Nachholbedarf ein gewisser Spielraum eingeräumt werden. „Dagegen kann nach »mehr Wohlstand durch mehr Ressourcenverbrauch« im reichen Westen wohl kaum ein «Grundbedürfnis» bestehen“ (Ekardt, 2005, S. 29).

Die vier Nachhaltigkeitsregeln konkretisieren, was unter den Gesichtspunkten der internationalen- und intertemporalen (Generationen)-Gerechtigkeit am ehesten nachhaltig sein könnte, nämlich die „Regenerativen-Regel“ (1), „Sparsamkeits-Regel“ (2) und „Assimilitations-Regel“ (3), die inhaltsgleich sind mit den zuvor beschriebenen „ökologischen Managementregeln“ nach Pearce/Turner (1990) und Daly (1990). Ekardt ergänzt diese noch um die „Gefahren – und Risiken Regel“ (4), die besagt, dass „Risiken z.B. durch schädliche Stoffeinträge weitgehend vermieden werden sollen“ (Ekardt, 2005, S. 29). Im Sinne der Sicherung physischer Grundbedürfnisse könnte noch hinzutreten : „eine elementare Existenzsicherung für alle einschließlich Rente und elementare Bildung (weltweit) ebenso wie Fragen des Staatshaushalts. [...] der Zugang zu sauberem Trinkwasser und medizinischer Behandlung – und die Abwesenheit von Krieg und Bürgerkrieg. All dies ist *begrifflich* die Idee von Nachhaltigkeit“ (Ekardt, 2005, S. 29f).

Nachhaltigkeitskennzahlen:

Die Global Reporting Initiative (GRI) ist eine Netzwerk basierte Organisation, die als Pionier die weltweit am weitest verbreitete Nachhaltigkeits- Berichterstattung entwickelt hat, mit der die ökonomische, ökologische und soziale Performance von Unternehmen messbar und vergleichbar wird (vgl. Global Reporting Initiative, www.globalreporting.org). Zahlreiche Unternehmen haben ihre Berichterstattung am GRI-Reporting Framework ausgerichtet. Um ein neutrales Beispiel zu sehen, wurde als ein Unternehmen, das an GRI-Standards orientierte Nachhaltigkeitskennzahlen berichtet, der Schweizer Konzern Georg Fischer ausfindig gemacht. Georg Fischer hatte im Jahr 2008 einen Umsatz von rund 4,5 Mrd. Schweizer Franken und beschäftigte 14.300 Mit-

arbeiter. Die Nachhaltigkeitskennzahlen sind strukturiert in ökonomische, ökologische und soziale „Leistungsindikatoren“ (vgl. Georg Fisher, www.cleanwater.ch 2/). Die Leistungsindikatoren beziehen sich auf Themenfelder innerhalb der jeweiligen Dimension (siehe Kapiteln 5.4 – 5.6). Diese Berichterstattung wurde im empirischen Teil als Modell verwendet und in etwas vereinfachter Form für die Strukturierung der drei Dimensionen der Nachhaltigkeit herangezogen. Die Struktur wurde auch bei der Konzeption der Detaillierungsfragen im Interview-Leitfaden (vgl. Kapitel 4.2) in Anwendung gebracht.

1.4.4 Externe Effekte, Suffizienz statt Effizienz

„Externe Effekte“ sind Effekte, „die wirtschaftliche Aktivitäten auf andere haben und die nicht in die Kalkulation des Handelnden eingehen (können)“ (Luks, 2002, S. 58). Als Beispiel eines positiven externen Effektes beschreibt Luks: „Bildet ein Handwerksbetrieb junge Leute aus, profitiert die Gesellschaft als Ganzes davon, ohne dass der Betrieb dafür eine Zahlung erhält“ (vgl. ebd.).

In der Umweltökonomie geht es häufig um negative externe Effekte, die von wirtschaftlichen Aktivitäten ausgelöst werden. „Die Ökonomie bietet hierfür zwei Lösungswege an, die man mit dem Bonner Ökonomen Gerhard Maier-Rigaud als Marktkorrektur und Markterweiterung bezeichnen kann. Bei der Marktkorrektur wird eine so genannte Pigou- Steuer erhoben, die die sozialen Kosten in die Kalkulation der Wirtschaft eingehen lässt“ (Luks, 2002, S. 58). Bei der Markterweiterung werden allen Umweltgütern Eigentumsrechte zugewiesen, die dann verteilt werden. In der Theorie führt dies dazu, dass die Umwelt optimal genutzt wird. Der Nobelpreisträger Roland Coase, Entwickler dieser Theorie, weist darauf hin, wie komplex das Verhältnis von Verursacher und Geschädigtem oftmals ist (vgl. ebd.). Es handelt sich jedoch durchwegs um theoretische Modelle, denn „ökologische und ökonomische Folgewirkungen menschlichen Handelns realistisch zu bilanzieren, ist ein bis heute ungelöstes Problem“ (Luks, 2002, S. 59). Zu externen Umweltkosten vertritt Luks folgende Ansicht:

Die externen Umweltkosten sind im Verkehrsbereich nicht berücksichtigt (also nicht »internalisiert«), die Preise für Flüge sagen nicht die ökologische Wahr-

heit. So kommt es, dass ein Flug von Hamburg nach Wien billiger ist als die Zugfahrt, obwohl die Bahnreise ökologisch »besser« ist [...] Der Wille, nachhaltig zu handeln, wird nicht zuletzt deshalb [aus Preisgründen] oft nicht handlungsrelevant. (Luks, 2002, S. 85)

An dieser Stelle sei auf Herman E. Daly, US-amerikanischer Ökonom und Träger des alternativen Nobelpreises 1991 verwiesen, der im Kontext mit der Überlastung der Umwelt schreibt: “Wenn das absolute Gewicht eines Bootes erhöht wird, wird früher oder später die Wasserlinie auch bei optimaler Beladung erreicht werden. Optimal beladenen Boote gehen bei zu großer Beladung unter – wenn sie auch optimal untergehen!“ (Daly, 1999; zit. n. Luks, 2002, S. 59).

Was bedeutet nun *Effizienz* und *Suffizienz* im Kontext der Nachhaltigkeit?

Dem Staat kommt eine Lenkungsfunktion in Hinblick auf die direkte Beeinflussung nachhaltiger Verhaltensänderungen zu. Nachhaltigkeit erfordert aber neben politisch gesetzten Rahmenbedingungen auch individuelle Verhaltensänderungen. Die Vergangenheit hat gezeigt, dass durchaus anerkanntswerte *Effizienzgewinne* erreicht wurden, die für sich einen Fortschritt in den Nachhaltigkeitsbestrebungen gebracht hätten, durch Wachstumsprozesse aber »aufgefressen« wurden, sodass letztlich eine absolute Verbesserung nicht erreicht werden konnte. Solange Wachstumsprozesse Effizienzgewinne auffressen, wird zwar Zeit gewonnen aber keine Nachhaltigkeit erreicht. Wissenschaftler fordern deshalb, „die »Effizienzrevolution« müsse durch eine »Suffizienzrevolution« ergänzt werden. *Suffizienz* - oft mit »Genügsamkeit« übersetzt- setzt letztlich auf Veränderung in der Lebensweise der einzelnen Menschen, auf einen Bewusstseins- und Wertewandel, der zu einem nachhaltigen Lebensstil führt [...] und zur Nachhaltigkeit gesellschaftlicher Entwicklung beiträgt“ (Luks, 2002, S. 84).

Plakativ gibt Luks zur Richtungsfrage der Effizienzrevolution zu bedenken: „Die ›Effizienzrevolution‹ bleibt richtungsblind, wenn sie nicht von einer ›Suffizienzrevolution‹ begleitet wird. Eine ›Ökologie der Mittel‹ muss Hand in Hand mit einer ›Ökologie der Ziele‹ gehen. Nichts ist schließlich so irrational, als mit einem Höchstmaß an Effizienz in die falsche Richtung zu jagen“ (Sachs, 1993; zit. n. Luks, 2002, S. 85).

1.4.5 Kritische Anmerkungen zum Begriff „Nachhaltige Entwicklung“

Die hohen Ansprüche des Leitbildes der nachhaltigen Entwicklung sind nicht unwidersprochen geblieben. Kritiker meinen, dass das Leitbild rhetorisch mächtig, aber inhaltlich leer sei. Es wird wohl kaum jemand gegen nachhaltige Entwicklung sein. Andererseits erlaube die Brundtland- Definition gegensätzliche Auslegungen, wenn es um konkrete Inhalte geht. Als Beispiele seien hier angeführt:

Die inhaltliche Begriffs- Offenheit lade zu ideologischem Missbrauch ein, wenn der Bezug auf nachhaltige Entwicklung die Interessen der realen Akteure und die faktischen Machtverhältnisse verdeckt (vgl. Grunwald et al., 2006).

„Nachhaltige Entwicklung diene der Beruhigung der Gesellschaft angesichts dramatischer Zukunftsprobleme. Sie suggeriere, dass, wenn man nur lange genug darüber rede, die Probleme schon irgendwie gelöst werden könnten. Nachhaltige Entwicklung habe daher den Charakter eines kollektiven Selbstbetrugs“ (Brand/Fürst, 2002; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 156f).

Manche Kritiker vertreten die Ansicht, „dass die moralische Aufgeblasenheit und das Pathos nachhaltiger Entwicklung an utopische Hoffnungen und an säkularisierte Paradieserwartungen erinnern. Der Nachhaltigkeitsbegriff sei überladen, wenn mehr als nur ökologische Nachhaltigkeit darunter verstanden werde“ (Knaus/Renn, 1998; zit. n. Grunwald et al., 2006, S. 157).

„Nachhaltige Entwicklung als Sammelbegriff für alles, was „edel, hilfreich und gut“ sei, sei nicht praktikabel und würde uneinlösbare Erwartungen wecken“ (ebd.).

Unter dem Aspekt, dass gegenwärtige Bemühungen eine Konkretisierung des Nachhaltigkeitsbildes fördern, sieht Grunwald die Kritik in der zuvor geäußerten Weise eher als Ansporn zu weiteren konzeptionellen und empirischen Anstrengungen als einen Angriff auf das Leitbild selbst (vgl. ebd.).

1.5 Konflikttransformation, Prinzipien für einen Veränderungsansatz

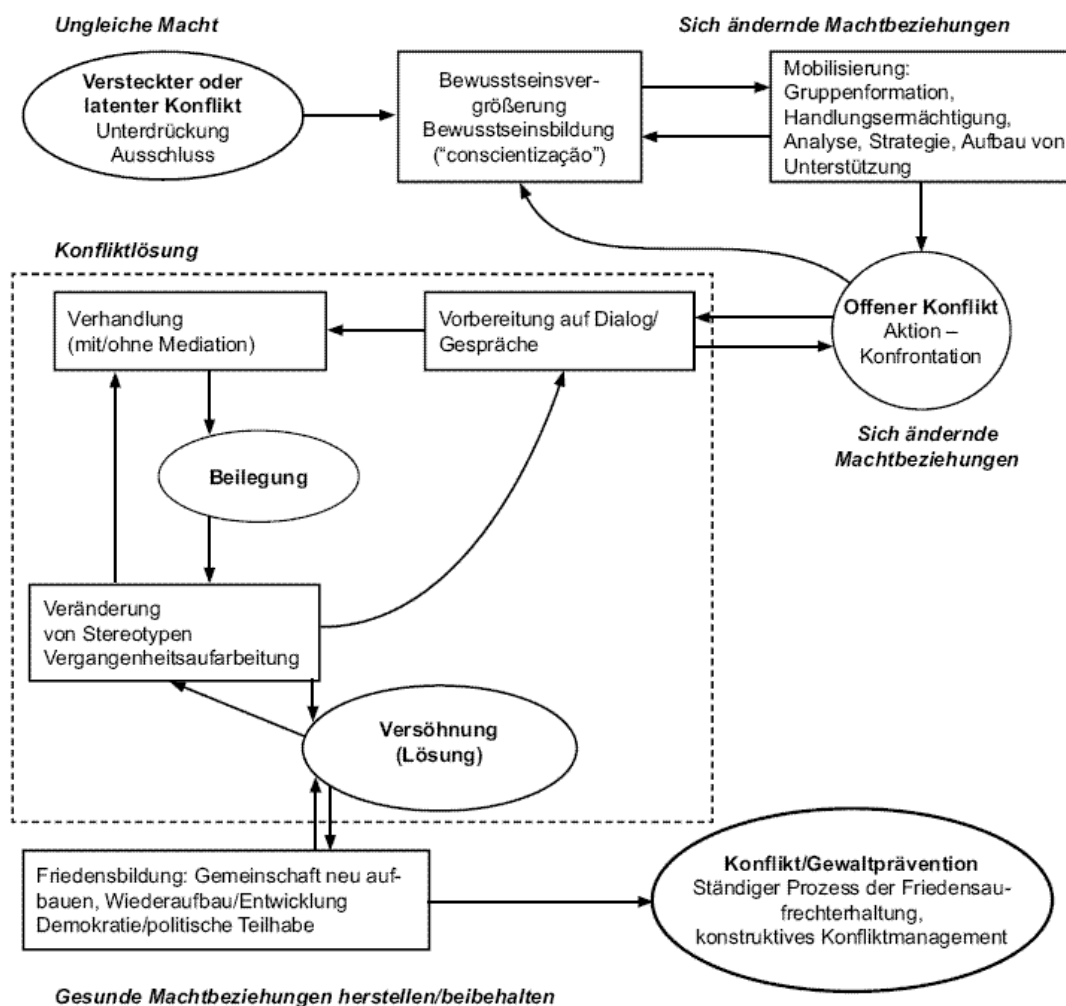
Konflikttransformation beginnt mit dem Ziel, aus der vom Konflikt erzeugten Energie konstruktive Veränderung zu formen. Es müssen destruktive Abläufe verlassen und hin zu konstruktiven geführt werden. Die Hauptaufgabe der Konflikttransformation besteht darin, Lösungen zu erarbeiten, die konflikträchtige Strukturen und Beziehungsmuster dauerhaft verändern wobei gleichzeitig auch Oberflächenprobleme angegangen werden. Die schnelle Lösungsfindung für unmittelbare Probleme steht nicht im Vordergrund der Konflikttransformation. Die Transformation muss Konflikt in einer Art und Weise angehen, die in menschlichen Beziehungen Gewalt verringert und Gerechtigkeit vergrößert. Die Reduzierung von Gewalt erfordert die Auseinandersetzung mit den sichtbaren Streitpunkten, den Inhalten des Konflikts und den zugrunde liegenden Ursachen. Um Gerechtigkeit zu vergrößern, müssen Menschen Zugang zu Handlungsabläufen und eine Stimme in Entscheidungsprozessen haben. Unter dem Gesichtspunkt, dass das Ziel der Konflikttransformation Frieden ist, definiert Mischnick (2007) Frieden als Prozessstruktur:

In der Sichtweise der Konflikttransformation basiert und wurzelt Frieden in der Qualität von Beziehungen. Dies schließt sowohl machtbalancierte Interaktionen als auch die Art und Weise ein, in der wir unsere sozialen, politischen, wirtschaftlichen und kulturellen Beziehungen strukturieren. In diesem Sinne ist Frieden eine Prozessstruktur, ein Vorgang, der gleichzeitig dynamisch, anpassungsfähig und in Veränderung begriffen ist. Im Wesentlichen sieht Konflikttransformation Frieden nicht als statisches „Ergebnis“, sondern eher als sich fortlaufend entfaltende und entwickelnde Eigenschaft von Beziehungen. Er wird bestimmt durch bewusste Anstrengungen, das natürliche Auftauchen menschlichen Konflikts durch gewaltfreie Herangehensweisen anzugehen, die sich um Streitgegenstände kümmern und Verständnis, Gleichheit und Respekt in Beziehungen vergrößern. (Mischnick, 2007, www.ruthmischnick.de, S. 60)

Mischnick weist darauf hin, dass es zu wenig ist, sich nur auf die Inhalte der Auseinandersetzung zu konzentrieren. Der Schlüssel zum Konfliktverständnis liegt vor allem in Gesichtspunkten der Beziehungen. Diese verkörpern ein Netz aus Verbindungen, die

den breiteren Kontext des Konflikts bilden. Aus diesem Beziehungskonflikt entstammen nämlich die einzelnen Streitgegenstände (vgl. Mischnick, 2007).

Konflikte, wie z.B. auch der gegenständliche mit dem Flughafen Wien, sind sehr komplex. Der Einsatz gezielter Maßnahmen, die signifikante konstruktive Veränderungen ermöglichen, erfordert genaue Kenntnisse des Konfliktes auf inhaltlicher und prozessualer Ebene. Ohne diese Kenntnisse kann es leicht passieren, dass auf einzelne Streitgegenstände reagiert wird, ohne Verständnis dessen, was die Summe der einzelnen Reaktionen ergibt. Deshalb ist es wichtig, einen Bezugsrahmen zu operationalisieren, mit dem über Transformationsansätze nachgedacht und ihr Design entwickelt werden kann. Diesen Rahmen hat Diana Francis (2002) entwickelt. Er liefert Aussagen über Stadien und Abläufe in der Konflikttransformation.



Stadien und Abläufe in der Konflikttransformation nach Diana Francis

Abb. 2

Das Diagramm in Abb. 2 (Francis, 2002, S. 49ff; zit. n. Mischnick, 2007, S. 62, www.ruthmischnick.de) beschreibt den Prozess der Konflikttransformation, der in der Regel durchschritten werden muss, wenn eine Unterdrückungssituation mit äußerstem Machtungleichgewicht in eine Situation echten Friedens transformiert werden soll. Im Diagramm sind die Stadien des Konflikts als Ellipsen und die Abläufe als Rechtecke dargestellt. In der Praxis sind Stadien und Abläufe nicht so klar strukturiert, vielmehr können verschieden Akteure verschiedene Abläufe parallel zueinander benutzen oder fangen an verschiedenen Konflikteilen an. Es hat sich in vielen Fällen auch als wichtig erwiesen, mit der Auseinandersetzung in der Vergangenheit zu beginnen.

Das Diagramm beginnt mit einer Situation, in der der Ausschluss so umfassend ist, dass der Konflikt versteckt ist. Das Machtverhältnis gibt keine Chance, dass Bitten oder Forderungen der schwächeren Konfliktpartei ernst genommen werden. Um dies zu ändern müssen Einzelpersonen oder Gruppen auf die Missstände hinweisen und andere ermutigen, dasselbe zu tun. Dies entspricht im Diagramm dem Prozess der Bewusstseinsbildung. Der Prozess führt schließlich zur Formierung von Gruppen, die sich der Veränderung verschrieben haben. Wenn deren Macht und Sichtbarkeit zunimmt, werden sie von denen in Machtpositionen als Bedrohung wahrgenommen und es entsteht ein Stadium des offenen Konfliktes (offener Konflikt meint in diesem Zusammenhang, dass der Konflikt allen Betroffenen bekannt ist). Im Stadium des offenen Konflikts ändert sich die Machtbeziehung zwischen den gegenüberstehenden Parteien, sodass die früher unterdrückte Partei als Dialogpartner ernst genommen wird.

In diesem Stadium (Vorbereitung Dialog) beginnen die Abläufe, in denen Kommunikation wieder hergestellt wird und Konfliktlösungsarbeit eingeleitet wird. Bei der Vorbereitung der Verhandlung und der Verhandlung selbst kann nicht parteiische Intervention helfen, z.B. in Form von Mediation. Durch den Dialog kann die Situation entspannt und Vertrauen aufgebaut werden. Erst wenn das erreicht ist kann daran gegangen werden, positivere Beziehungen zwischen den vormaligen Konfliktgruppen aufzubauen. Dies findet seinen Ausdruck in sozialen, politischen und ökonomischen Institutionen. Es ist sinnvoll, die positiven Beziehungen durch einen langfristigen Prozess der „Konflikt/Gewaltprävention“ (ebd.) zu festigen. „Aber Gesellschaften sind niemals statisch und es wird kein endgültiges Friedensstadium geben. Ein Prozess der Bewusstseinsauf-

rechterhaltung, Bildung, Handhabung von Unterschieden und Anpassung [...] könnte folgen“ (Mischnick, 2007, www.ruthmischnick.de, S. 63).

2. Das Mediationsverfahren Flughafen Wien

Die Flughafen Wien AG (FWAG) versuchte im Jahr 1999 mit der Präsentation des „Masterplans 2015“ in den Gemeinden rund um den Flughafen positive Stimmung für den Bau einer dritten Start – und Landebahn („3. Piste“) zu bewirken, erreichte dadurch jedoch heftige Proteste der Betroffenen. Mit einer PR-Initiative unter Hinzuziehung eines Mediators gelang es, die Kommunikation zwischen FWAG und den Betroffenen auf ein konstruktives Niveau zu bringen und schließlich die Bereitschaft der Betroffenen zu einem Mediationsverfahren zu erreichen (vgl. Lenz, 2004).

Die Mediation begann im Jahr 2000. Die Mediationsleitung bestand aus einem dreiköpfigen Mediatoren-Team und einem Prozessprovider, dem Wiener Rechtsanwalts und Mediator Dr. Thomas Prader. Zu Beginn der Mediation waren 58 verfahrensbeteiligte Gruppierungen vertreten, andere kamen im Laufe des Verfahrens dazu bzw. schieden aus. In mehr als 50 verschiedenen Arbeitskreisen und Arbeitsgruppen wurde eine Vielzahl unterschiedlichster Themen bearbeitet, darunter die wesentlichsten: Entwicklungsperspektiven des Flughafens und der Region; Kriterien der Nachhaltigkeit; Ökologie; Möglichkeiten zur Lärmreduktion; Definition der Lärm-Messung; Szenarien von Verkehrsverteilungen auf den alten und neuen Pistensystemen; verfahrensbegleitende Maßnahmen wie Organisation, Steuerung und Leitung; Öffentlichkeitsarbeit und Evaluation (vgl. ebd.).

Ein erstes Ergebnis des Mediationsverfahrens konnte im Mai 2003 mit dem Abschluss des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“ erzielt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen löste heftige Proteste von Gemeinden aus, die bis dahin nicht in das Mediationsverfahren eingebunden waren. In der Folge wurden Korrekturmaßnahmen eingeleitet (vgl. ebd.).

Das Ende des Mediationsverfahrens war im Juni 2005 mit der feierlichen Unterzeichnung unterschiedlicher Abschlussdokumente erreicht (vgl. ebd.).

2.1 Veranlassung

Ein Expertenteam der FWAG erarbeitete im Jahr 1998 ein strategisches Flächenwidmungskonzept für den Flughafen Wien, den „Masterplan 2015“. Ausgangspunkt für die Planung war eine Verkehrsprognose, die im Jahr 2010 ca. 21 Mio. Passagiere mit ca. 270.000 Flugbewegungen erwarten ließ und bis 2015 eine weitere Steigerung der Passagieranzahl um ca. 30%, der Flugbewegungen um ca. 15%. Der „Masterplan 2015“ stellte die wichtigsten Expansionsvorhaben der FWAG für die nächsten 17 Jahre dar. Neben umfangreichen Infrastrukturerweiterungen wurde auch der Bau einer dritten Start- und Landebahn („3. Piste“) geplant (vgl. Lenz, 2004).

Die Präsentation des Masterplans in den Gemeinden rund um den Flughafen verursachte starke Negativ-Reaktionen der Öffentlichkeit. Es bildeten sich regionale und überregionale Bürgerinitiativen, die sich gegen die bestehenden und zukünftigen Lärm- und Umweltbelastungen durch das Flugaufkommen wandten, die Einführung eines Nachtflugverbotes forderten und sich klar gegen den Bau einer dritten Piste aussprachen. In Hinblick auf die unumgängliche Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) suchte die FWAG den Dialog mit den Vertretern aller Interessensgruppen. Dies auch mit dem Hintergrund, dass bei Bauvorhaben durch die Initiierung einer Massenbewegung gegen das Projekt durchaus die Möglichkeit zur Verhinderung bestand. So geschehen 1993 anlässlich des geplanten Kraftwerkbaus Hainburg und einige Jahre davor der Inbetriebnahme des Kraftwerks Zwentendorf. Die FWAG beauftragte einen Prozessbegleiter, dessen Aufgabe es zunächst ausschließlich war, den Kommunikationsprozess zwischen FWAG und den Bürgern zu steuern mit dem Ziel, gegenseitiges Verständnis aufzubauen. Schließlich konnte unter Einbeziehung aller Beteiligten der gemeinsame Wille gebildet werden, eine Mediation durchzuführen.

2.2 Phasen des Mediationsverfahrens

2.2.1 Pre-mediative Phase

Lenz (2004) definiert Pre-Mediation als „das der eigentlichen Mediation vorausgehende Verfahren, in welchem die Entscheidung zur Durchführung und sämtliche Modalitäten

der Mediation abgeklärt werden“ (Lenz, 2004, S. 33). Gerade bei der Großgruppen-Mediation im öffentlichen Bereich kommt der pre-mediativen Phase besondere Bedeutung zu. Hier wird geklärt, ob eine Mediation überhaupt stattfinden wird und unter welchen Rahmenbedingungen diese erfolgt.

Die Pre-Mediation zielt darauf ab, alle Beteiligten über die Möglichkeiten des Verfahrens in Hinblick auf die Konfliktlösung zu informieren, den Spielraum für eine win-win-Lösung auszuloten sowie alle relevanten Interessensvertreter zu motivieren, an einer gemeinsamen Lösung mitzuarbeiten. Geklärt wird in dieser Phase auch die Finanzierung, weiters erfolgt die Auswahl eines Mediators bzw. Mediatoren-Teams. Auch die Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen im Rahmen der zeitlichen und räumlichen Organisation, die ein adäquates Einbeziehen der Beteiligten sicherstellt, gehört hierher. Schließlich befasst sich die Pre-Mediation auch mit der De-Eskalation des vorherrschenden Konfliktes (vgl. Lenz, 2004).

Im gegenständlichen Verfahren wurde die Pre-Mediation durch den Wiener Anwalt und Mediator Dr. Thomas Prader initiiert. Prader war die Gesamtthematik bekannt, nachdem er bereits zuvor mit der PR-Initiative der FWAG zur Verbesserung der Kommunikation zwischen Flughafen und Betroffenen beauftragt worden war.

Gemeinsam mit einer 13 Mitglieder umfassenden Vorbereitungsgruppe, die aus Vertretern des Flughafens, einiger Bürgerinitiativen, der Nachbarschafts-Orte und der Umweltschutzvereinigungen und Länder Wien und Niederösterreich bestand, traf Prader die organisatorischen und inhaltlichen Vorbereitungen für die Mediation. Er begleitete das gesamte Verfahren als „Prozessprovider“.

Die Pre-mediative Phase dauerte von Jänner bis November 2000 und endete mit der Beauftragung des Mediatoren-Teams: Mag. Gerhart C. Fürst, Dr. Ursula König, Univ. Prof. Dr. Horst Zilleßen (vgl. Lenz, 2004).

2.2.2 Auftragsklärung und Strukturierung

Am 22. November 2000 erfolgte die Auftaktveranstaltung zur Mediation. Mehr als 250 Personen kamen in die Körner-Halle in Schwechat. Die Leitung der Veranstaltung hatte das Mediatoren-Team. Es wurden zunächst drei Gremien etabliert:

Das *Mediationsforum (MF)* fungierte als zentrales Gremium des Verfahrens, in dem alle Verfahrensparteien vertreten waren. Die Leitung hatte das Mediatoren-Team. Beschlüsse wurden nur hier gefasst, die Aufgabe aller anderen Gremien bestand in der Vorbereitung von Entscheidungsgrundlagen.

Der *Arbeitsausschuss (AA)* wurde vom MF als arbeitsfähiges Gremium eingerichtet. Hier sollte die Bearbeitung vom MF vorgegebener Themen stattfinden. Neben der Vorbereitung von Beschlüssen hatte der AA auch die Aufgabe, den Vollzug während des Verfahrens bereits gefasster Beschlüsse zu kontrollieren.

Die *Arbeitskreise (AK)* konnten entweder aufgrund von Beschlüssen im MF oder im AA gebildet werden. Deren Aufgabe bestand überwiegend in der Bearbeitung von Sachthemen, gelegentlich von strukturellen Fragen. Im Laufe des Verfahrens wurden mehr als 50 offizielle AK eingerichtet. Über den Informationsfluss und die Teilnahme in AK gab es ausführliche Regelungen (vgl. Lenz, 2004 sowie Falk & Heintel & Krainer (Hg.), 2006).

Ein halbes Jahr nach Beginn des Verfahrens wurde die *Prozesssteuerungsgruppe (PSG)* eingerichtet. Sie kümmert sich ausschließlich um den reibungslosen Ablauf des Verfahrens, einen Einfluss auf inhaltliche Fragen kam ihr nicht zu. Mit der Leitung der PSG wurde der Prozessprovider beauftragt. Die Aufgaben der PSG waren die Beobachtung des Verfahrens, das frühzeitige Erkennen von Irritationen und gefährdenden Umständen, die Steuerung des Ablaufs in Abstimmung mit den Mediatoren und die Strukturierung der Arbeitsabläufe zwischen den einzelnen Gremien (vgl. ebd.).

Am 1. März 2001 kam zwischen den verfahrensbeteiligten Gruppierungen und den Mitgliedern der Vorbereitungsgruppe eine *Mediationsvereinbarung* zustande, in der die weiteren Verfahrensmodalitäten festgelegt waren. Insgesamt waren 58 Gruppierungen von 66 Personen im Verfahren vertreten:

- *Nachbarschaftsbeirat der Gemeinden*: Enzersdorf / Fischea, Zwölfaxing, Kleinneusiedel, Rauchenwarth, Schwadorf, Fischamend, Groß Enzersdorf, Schwechat, Stadt Wien, Himberg, Trautmannsdorf, Bruck an der Leitha, Maria Ellend / Haslau, Arbesthal / Göttelsbrunn, Grammatneusiedel

- *Umweltanwaltschaften*: Niederösterreich, Wien
- *Bürgerinitiativen (BI)*: Österreichische Plattform gegen Fluglärm, Plattform gegen 3. Piste, Bürgerlärm gegen Fluglärm, BI AL Schwechat, BI Enzersdorf / Margarethen, BI Fischamend, Schwadorf gegen 3. Piste, BI Pro Margarethen, Überparteiliche BI gegen Fluglärm in Wien und Umgebung, BI Götzendorf / Pischelsdorf, Bürgerforum Haslau / Maria Ellend, Verein aktiver Umweltschützer Himberg, BI „trau.di“
- *Siedlervereine*: Eßling, Lobau
- *Länder*: Wien, Niederösterreich
- *Politische Parteien*: FPÖ Niederösterreich (NÖ), Grüne NÖ, ÖVP NÖ, SPÖ NÖ, FPÖ Wien, Grüne Wien, LIF Wien, ÖVP Wien, SPÖ Wien
- *Kammern, Verbände und Interessensvertretungen*: Zentralverband der Kleingärtner Wien, Arbeiterkammer Österreich, Landes-Landwirtschaftskammer NÖ, Wirtschaftskammer Österreich, Standortunternehmervertreter Airport Jet-Set Service, Niederösterreich-Werbung GmbH, Tourismusverband Wien, Bezirksbauerkammer Schwechat, Standort-ArbeitnehmerInnenvertreter
- *Bezirksvorstehungen*: Favoriten, Simmering, Hietzing, Penzing, Rudolfsheim-Fünfhaus, Donaustadt
- *Weitere*: Nationalpark Donau Auen GmbH

- *Vertreter des Flugbetriebes*: Austro Control, Austrian Airlines, FWAG
(vgl. Allgemeiner Mediationsvertrag, www.viemediation.at & Falk et.al., 2006)

Die FWAG beauftragte mit dem Einverständnis der Parteien eine *wissenschaftliche Begleitforschung*. Diese hatte kein Stimmrecht. Die Aufgabe der Wissenschaftler bestand in der Beobachtung der Sitzungen und Unterstützung der Prozesssteuerung, um diese auf eventuelle Mängel in den Gremien aufmerksam zu machen (vgl. ebd.). Die Ergebnisse sind auch im Buch „Das Mediationsverfahren am Flughafen Wien-Schwechat“ (Falk & Heintel & Krainer, (Hg.), 2006) festgehalten.

Die Phase der Auftragsklärung und Strukturierung dauerte von Jänner bis März 2001.

2.2.3 Entwicklung der Themenbereiche & Organisation

Diese zeitintensive Phase – sie dauerte von April 2001 bis Februar 2002 - diente der Themensammlung, der Definition von Begriffen, Kriterien und Indikatoren sowie der Entwicklung von Szenarien und Entwicklungsperspektiven. Weiters dem Design methodischer Grundsatzentscheidungen und dem Bewerten von Gutachten.

Die Arbeitskreise AK-Lärm, AK-Entwicklungsszenarien, AK-Ökologie, AK-Öffentlichkeitsarbeit bearbeiteten in insgesamt 24 Sitzungen die anstehenden Sachthemen. Das Mediationsforum trat in dieser Zeit vier Mal zusammen, der Arbeitsausschuss eben so oft und die Prozesssteuerungsgruppe acht Mal.

2.2.4 Nachhaltigkeit, ein zentraler Begriff im Verfahren

„Ein zentraler Begriff war Nachhaltigkeit“ (Falk et al., 2006, S. 30).

Innerhalb des Arbeitskreises Entwicklungsszenarien befasste sich die Arbeitsgruppe „Kriterien der Nachhaltigkeit“ mit der Präzisierung dieses Begriffes. Fürst beschreibt das Verständnis des Prinzips der Nachhaltigkeit im gegenständlichen Mediationsverfahren folgendermaßen:

Die Beteiligten haben sich darauf geeinigt, das Prinzip der Nachhaltigkeit für die Ordnung und Gewichtung der Themen heranzuziehen. Dieses Prinzip hat drei Themenbereiche: Ökonomie, Ökologie und Soziales. Das Prinzip der Nachhaltigkeit bedeutet, dass keine Gruppe auf Kosten der anderen vorrangig behandelt werden sollte oder – umgekehrt gesagt – kein Interesse sollte von vornherein einer „höheren Priorität“ unterliegen. (Fürst, 2004, S. 33)

Die Behandlung der Nachhaltigkeit in der beschriebenen Form bedeutet, dass eine ausgewogene Verfolgung sozialer, ökonomischer und ökologischer Aspekte angestrebt wurde. Es erscheint jedoch die kritische Anmerkung von Eckardt (2005) bestätigt, wonach in diesem Modell dem Aspekt der Generationengerechtigkeit und Globalen Gerechtigkeit vom Ansatz her nicht Rechnung getragen wurde (siehe Kapitel 1.4.3). Die Schwachstelle in diesem System liegt darin, dass alleine das Gleichziehen der drei Dimensionen noch nichts über die Nachhaltigkeit aussagt, wenn die Auswirkungen auf die

absoluten Ressourcenverbräuche keine Berücksichtigung findet. Es sei in Frage gestellt, ob alleine die Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses der Bevölkerung zu diesem Vorgehen berechtigt.

2.2.5 Entwicklung der Entscheidungsgrundlagen, Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“

Weitere 1 ½ Jahre (März 2002 bis Mai 2003) erforderte die Erarbeitung der Entscheidungsgrundlagen und die Verhandlung des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“. Die Arbeitskreise Aktuelle Maßnahmen, Szenarien, Ökologie, Öffentlichkeitsarbeit trafen insgesamt 24 Mal zusammen, die Arbeitsgruppe Lärmgrenzwerte 14 Mal, die Prozesssteuerungsgruppe 16 Mal, der Arbeitsausschuss 5 Mal und das Mediationsforum 3 Mal. *In diesem Zeitfenster schied ein Mitglied des Mediatoren-Teams, Mag. Gerhart Conrad Fürst, aus. Es fand keine Nachbesetzung statt.*

Der Teilvertrag regelt die Verkehrsverteilung für Abflüge und Landungen und definiert die Abflugkorridore. Besonders dieser Vertragspunkt beinhaltet eine Menge Konfliktpotential (vgl. Kapitel 5.1).

Der Teilvertrag beinhaltet weiters Festlegungen zu ökologischen Themenbereichen wie Einrichtung von Lärm-Messstellen; Untersuchung der Auswirkung von Immissionen; Maßnahmen zur Reduzierung von Bodenlärm; Langzeitmessung von Luftschadstoffen und Kerosinbelastung; Aufstockung der Mittel für Fensterförderung; Vereinbarung zur Abwasserentsorgung über ein Kanalsystem.

Geregelt wird auch die Informationseinbindung der Öffentlichkeit, Einrichtung einer Evaluierungsgruppe als „Hüterin des Vertrages“ mit einem Monitoring der Vertragsregelungen durch das Umwelt-Controlling der FWAG, die Einrichtung einer Beschwerde- und Informationsstelle sowie die Festlegung des Streitbeilegungs-Verfahrens (vgl. Teilvertrag Aktuelle Maßnahmen, www.dialogforum.at).

Als Verfahrensparteien des Teilvertrages sind 48 Parteien angeführt. Nicht unterschrieben haben 3 Parteien (Siedlerverein Eßling, Grüne-Wien, Nationalpark Donau Auen) Im Nachhinein wurde die Zustimmung von 2 Parteien, der Bezirksvorstehung Hietzing

und der Bürgerinitiative „Bürgerlärm gegen Fluglärm“ zurückgezogen, da sich deren Vertreter unvollständig oder falsch informiert sahen (vgl. ebd.).

Der Vertragsunterzeichnung gingen zähe Verhandlungen voraus. Mehrere Parteien machten ihre Zustimmung von Änderungen der Verkehrsverteilung abhängig, wobei keiner der Anwesenden größere Lasten übernehmen konnte und wollte. Als Problemlösung diente schließlich eine Änderung der Verkehrsverteilung dahingehend, dass bisher nicht oder nur wenig überflogenen Gebiete mit wesentlich mehr Verkehr belastet wurden. *Es betraf dies Gemeinden, die nicht im Mediationsverfahren vertreten waren und sich deshalb auch nicht gegen die Beschlüsse wehren konnten.*

Mit der Umsetzung des Teilvertrages im Jahr 2004 bekamen diese Gemeinden plötzlich die Auswirkungen des Teilvertrages zu spüren. Da keinerlei adressierte Vorwarnung stattgefunden hatte, führte dies zu heftigen Protesten.

2.2.6 Aufarbeitung des Teilvertrages, Verhandeln der Abschlusserklärung

Um die Zustimmung der neu betroffenen Gemeinden zu einer Abschlussvereinbarung zu erlangen wurden schrittweise „Bezirkskonferenzen“ ins Leben gerufen. In den 6 Bezirkskonferenzen „Liesing“, „Baden“, „Mödling“, „Wien Süd“, „Bruck“ und „Gänserndorf“ wurden jeweils Vertreter der neu betroffenen Umlandgemeinden organisiert. Beginnend mit April 2004 bis wenige Monate vor Ende des Mediationsverfahrens kamen die Bezirkskonferenzen als neue Verfahrensteilnehmer hinzu. Die Zustimmung dieser Gruppierungen zur Abschlusserklärung erfolgte jedoch in vielen Fällen nur mit Vorbehalt gegen einzelne Ergebnisse des vorgelagerten Verfahrens und zwar jene, die die jeweils eigene Gemeinde betrafen (vgl. Falk et al., 2006).

2.2.7 Abschlusserklärung

Das Mediationsverfahren wurde am 22. Juni 2005 mit der Unterzeichnung der „Abschlussdokumente Mediationsverfahren Flughafen Wien“ feierlich beendet. Diese

Dokumentation enthält eine Zusammenfassung sämtlicher Verfahrensergebnisse und Erklärungen der Verfahrens-Parteien, deren wesentlichste folgend dargestellt sind:

- Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ (vgl. Kapitel 2.2.4)
- UVP-Verfahren 3. Piste mit verbindlicher Erklärung zur Pistenlage und einer vorläufigen Verkehrsverteilung
- Prozessvereinbarung zur Lösung künftig im Zusammenhang mit dem Fluggeschehen auftretender Konflikte
- Nachtflugregelung mit einer schrittweisen Reduzierung und Deckelung des Flugverkehrs in der Zeit zwischen 22:30 und 5:30
- Technischer Lärmschutz hinsichtlich Gesundheitsschutz, Maßnahmen zur Sicherung der Wohnqualität (z.B. Lärmschutzfenster) und Ersatzleistungen für eingeschränkte Nutzungsmöglichkeit (z.B. Einschränkungen der Umwidmung auf Bauland)
- Bodenschall und den erforderlichen Schutzmaßnahmen wie Dämme, Schutzwälder etc.
- Lärmzonendeckelung als absolute Begrenzung der Lärmbelastung und Verhinderung eines unbegrenzten Wachstums
- Einrichtung des Umweltfonds für gemeinnützige und mildtätige Zwecke
- Regionales Konfliktmanagement = Dialogforum
- Unterschriftenkatalog mit Zustimmungen, Vorbehalten und Ablehnungen der Verfahrensteilnehmer (vgl. Falk et al., 2006 & Abschlussdokumente, www.viemwdiation.at)

Der Unterschriftenkatalog zeigt zusammenfassend ein heterogenes Ergebnis: Den 48 Zustimmungen stehen 12 Einsprüche, eine Beschwerde wegen vertragswidrigem Verfahrensausschluss, 4 Vorbehalte wegen später Einbindung in das Verfahren und 2 Vorbehalte wegen befürchteter Geschäftseinbußen zufolge der Nachtflugregelung gegenüber. Die Auswertung des Unterschriftenkataloges ergab im Detail:

- 48 Zustimmungen
- 2 Vorbehalte von AUA und Wirtschaftskammer Österreich wegen befürchteter Geschäftseinbußen zufolge der Nachtflugdeckelung

- 4 Vorbehalte gegen Verfahrensergebnisse wegen später Einbindung der Parteien in das Verfahren von den Bezirkskonferenzen Mödling und Gänserndorf, der Bürgerinitiative „Trau.di“ und dem Siedlerverein Eßling
- Einsprüche von 9 Bürgerinitiativen, die im Verfahren vom gemeinsamen Vorstand der „Plattform gegen die 3. Piste“ vertreten waren
- 3 Einsprüche von Grünen-NÖ, FPÖ-Wien, Nationalpark Donauauen
- 1 Beschwerde der Bürgerinitiative „Bürgerlärm gegen Fluglärm“, die vertragswidrig aus der Evaluierung ausgeschlossen wurde und zum Zeitpunkt der Vertragsunterzeichnung nicht mehr verfahrensbeteiligt war (vgl. Abschlussdokumente, Anhang „Abweichende Erklärungen“, www.viemediation.at)

Der inhaltliche Teil der Verfahrensergebnisse schließt mit einem Bekenntnis der Verfahrensparteien zur Idee der Mediation und ihren Ergebnisse. Wörtlich heißt es darin: „Wir stehen hinter den Ergebnissen des Mediationsverfahrens, auch wenn wir uns der Tatsache bewusst sind, dass die Ergebnisse nicht alle Parteien gleichermaßen zufrieden stellen und von einigen nur mit Vorbehalt akzeptiert werden können“ (Abschlussdokumente, www.viemediation.at, S. 27).

2.2.8 Ausblick zum Mediationsverfahren

Mit der Abschlussvereinbarung war zwar zunächst ein formaler Abschluss des Mediationsverfahrens erreicht jedoch bei weitem nicht alles erledigt, weil die meisten Vereinbarungen auf Maßnahmen abzielen, die erst in der Zukunft umgesetzt werden können, so z.B. Flugrouten, der Bau der dritten Piste sowie bauliche Maßnahmen im Bereich des technischen Lärmschutzes.

Es ist auch nicht auszuschließen, dass in Zukunft andere Interessenvertretungen auftreten können, die im Verfahren nicht vertreten waren oder dieses unter Protest verlassen haben. Für die im Verfahren behandelten Widersprüche konnte zwar eine momentane weitgehend befriedigende Lösung gefunden werden, die Widersprüche bestehen aber vom Grundsatz her weiter. Geänderte Rahmenbedingungen oder aber auch die Erkennt-

nis, dass einzelne Vereinbarungen den Erwartungen nicht standhalten, können das System wieder zum Kippen bringen (vgl. Falk et al., 2006).

2.2.9 Dialogforum

Bereits vor Abschluss des Mediationsverfahrens wurde der Verein „Dialogforum Flughafen Wien“ eingerichtet, den die FWAG hinsichtlich Geschäftsführung, administrative Unterstützung und Infrastruktur finanziert. Dies erfolgte mit dem Wissen, dass die Zukunft immer offen und weitgehend unbestimmt ist, somit auch die Treffsicherheit der Prognosen im Mediationsverfahren ungewiss bleibt. Auch können in der Eile der Beschlussfassung wichtige Details übersehen worden sein, sodass getroffene Annahmen nicht oder nicht mehr der Realität entsprechen. Der Zweck des Dialogforums ist die Behandlung und Diskussion von Themen und Konflikten, die im Zusammenhang mit dem Fluggeschehen sowie bei der Umsetzung der Abschlussvereinbarung auftreten. Mit dieser Einrichtung ist das permanente Konfliktmanagement rund um den Flughafen Wien institutionalisiert und der Kommunikationsprozess zwischen Flughafen und der Bevölkerung aufrechterhalten. Das Dialogforum führt mit den im Zuge des Mediationsverfahrens organisierten Teilnehmern der Bezirkskonferenzen unter Beisein von Vertretern der FWAG, Austro- Control und AUA regelmäßige Konferenzen durch. Neue und zum Teil alte Probleme werden in diesem Gremium beraten und soweit möglich Lösungen eingeführt (vgl. Abschlussdokumente, www.viemediation.at, Beilage 3).

3. Die Forschungsfrage

Eine zentrale Vorgabe im Mediationsverfahren war Nachhaltigkeit. Die vorliegende Arbeit versucht herauszufinden, inwieweit die Ergebnisse des Verfahrens dieser Vorgabe gerecht wurden. Die Untersuchung orientiert sich an der *Forschungsfrage*:

„*Welche nachhaltigen Ergebnisse wurden im Mediationsverfahren erreicht?*“

Diese Frage untergliedert sich in die Unterfragestellungen nach den verschiedenen Dimensionen der Nachhaltigkeit, das sind im Sinne des 3-Säulen-Konzeptes (vgl. Kapitel

1.4.3) soziale, ökonomische und ökologische Themenfelder ergänzt um Aspekte globaler sowie intragenerativer und intergenerativer Gerechtigkeit (vgl. Kapitel 1.4.2).

3.1 Empirische Annäherung

Der nun folgende Teil der Arbeit gibt zunächst einen kurzen Überblick zu qualitativen Techniken, die für die Bearbeitung der gegenständlichen Forschungsfrage in Betracht kamen. Danach wird die nach qualitativem Design angelegte empirische Vorgehensweise erklärt und begründet.

Qualitative Methoden, wie z.B. offene Interviews und teilnehmende Beobachtungen, wurden in den 1970er Jahren verstärkt aus den USA importiert. Sie entwickelten sich in den 1980er Jahren zu einer eigenständigen Disziplin. „Im Bereich der qualitativen Forschung wurden zahlreiche neue Verfahren entwickelt, die differenzierte Einblicke in die subjektive Weltsicht der untersuchten Personen ermöglichen sollen“ (Bortz & Döring, 2009, S. 307). Die qualitative Forschung richtet das Interesse demnach auf die Beschreibung von Lebenswelten aus der Sicht der handelnden Menschen. Gerade dieser Aspekt macht qualitative Techniken für die gegenständliche Untersuchung besonders geeignet.

Die Klassifikation qualitativer Techniken erfolgt grob in *Qualitative Datenerhebungsmethoden und Qualitative Auswertungsmethoden*.

3.2 Beschreibung und Begründung des gewählten Forschungsdesigns

Das Forschungsdesign ist Grundlage jeder wissenschaftlichen Untersuchung und bedeutet nichts anderes als Versuchsplan. Es beschreibt, wie die empirische Fragestellung untersucht werden soll. Diekmann (2009) unterteilt den Ablauf einer empirischen Studie in die fünf Hauptphasen „I. Formulierung und Präzisierung des Forschungsproblems, II. Planung und Vorbereitung der Erhebung, III. Datenerhebung, IV. Datenauswertung und V. Berichterstattung“ (Diekmann, 2009, S. 187).

Im Sinne dieses Ablaufes erfolgten auch die Überlegungen zur Konzeption des Forschungsdesigns für die vorliegende Arbeit.

3.2.1 Datenerhebung

„Forschungsfragen qualitativer Sozialforschung sind zu Beginn der Untersuchung tendenziell offen gehalten; es wird nicht mit vorab formulierten Hypothesen gearbeitet, [...] um bisher nicht bekannte Zusammenhänge entdecken zu können“ (Flick, 1996, S. 63ff; zit. n. Küsters, 2009, S. 39). Diesem Anspruch werden nicht standardisierte und teilstandardisierte Interviews am ehesten gerecht.

Zum Einsatz kam eine Mischform aus Narrativem- und Leitfaden- Interview.

Beim narrativen Interview wird der Befragte nicht in distanzierter Weise zum Geschehen befragt, sondern er wird „zum Wiedererleben eines vergangenen Geschehens gebracht und dazu bewegt, seine Erinnerung daran umfassend in einer Erzählung zu reproduzieren“ (Küsters, 2009, S. 21). Der Einsatz dieser Interviewform ist jedoch nur dann möglich, „wenn der Befragte selbst handelnd oder erleidend in den Vorgang involviert war, über den er befragt werden soll [...]. Außerdem muss das untersuchte soziale Phänomen Prozesscharakter haben, denn nur über Prozesse, die beginnen, sich weiterentwickeln und einen (vorläufigen) Endzustand erreichen, kann erzählt werden“ (Schütze 1987a, S. 50, S. 243; zit. n. Küsters, S. 30). Diese Anforderungen waren in der anstehenden Untersuchung erfüllt.

Der narrative Anteil hatte den besonderen Vorteil, dass bereits bei der Datenerhebung größtmögliche Neutralität gewahrt blieb (vgl. Kapitel Einleitung). Die Einflussnahme auf die Interviewergebnisse ist beim narrativen Interview sehr gering, jedenfalls geringer als beim Leitfadeninterview, in dem über die Gestaltung des Leitfadens eine gewisse Einflussnahme möglich ist. Um gegebenenfalls bei einem Ausufern der Erzählungen steuernd eingreifen und eine ins Stocken geratene Erzählung wieder in Fluss bringen zu können, wurde auch mit einem Interview-Leitfaden gearbeitet (vgl. Kapitel 4.2). Der Interviewleitfaden diente dabei auch als ein Gerüst für die Datenerhebung und Datenanalyse sowie als Hilfestellung, nichts zu vergessen.

Die Interviews wurden als *Einzelinterviews* geplant und durchgeführt. Dies ergab sich als Notwendigkeit zur Wahrung der Anonymität, gleichzeitig aber auch zur Sicherstellung der Ungezwungenheit und Offenheit in der Gesprächsführung. Andererseits sollte

damit eine gegenseitige Beeinflussung der Befragten sowie eine von Gruppendruck beeinflusste Atmosphäre, wie dies z. B. in Gruppeninterviews oder in Gruppendiskussionsverfahren der Fall sein kann, vermieden werden.

Zur *Sicherung des Datenmaterials* wurde das Befragungsmaterial zunächst aufbereitet und dokumentiert, Tonaufzeichnungen digitalisiert und als solche auf Datenträger gespeichert. Ergänzendes Material wie z.B. Gesprächsnotizen etc. wurden archiviert. Da Anonymität zugesichert war, galt es, Datenschutzaspekte hierbei besonders zu beachten.

Im Anschluss daran erfolgte die *Transkription*. Grundsätzlich wird hierbei der Interviewtext aus der Tonaufzeichnung 1:1 niedergeschrieben. Neben der reinen Textinformation kann ein Transkript auch Aufzeichnungen über prägnante Gesprächsinhalte wie Pausen, Lachen, Störungen Mimik, Gestik etc. enthalten, wenn diese für die folgende Interpretation von Bedeutung sind. Verschriftete Gespräche wirken oft durch umgangssprachliche Wendungen, Füllwörter etc. holprig und sind bisweilen schlecht lesbar. In der vorliegenden Arbeit erfolgte die Verschriftung der Tonaufzeichnungen nach Standardorthographie, d. h. sie orientiert sich an den Normen der geschriebenen Sprache. Besonderheiten der gesprochenen Sprache wurden dabei nicht berücksichtigt. Diese Vereinfachung beeinflusste das Forschungsergebnis nicht, machte jedoch das Transkriptionsmaterial leichter lesbar. Außersprachliche Merkmale wurden aus den gleichen Gründen nur erfasst, wenn es als ergänzende Information notwendig erschien.

3.2.2 Inhaltsanalyse

Die Auswertung der Interviews erfolgte entsprechend der Qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (vgl. Mayring, 2008). Die Inhaltsanalyse ist ein interpretatives Auswertungsverfahren fixierter Kommunikation. Etwas näher beleuchtet sind die Aufgaben der Inhaltsanalyse nach Mayring:

Kommunikation analysieren; fixierte Kommunikation analysieren; dabei systematisch vorgehen; das heißt auch theoriegeleitet vorgehen; mit dem Ziel, Rückschlüsse auf bestimmte Aspekte der Kommunikation zu ziehen. (Mayring, 2008, S. 13)

Mayring definiert drei Grundformen des Interpretierens: Zusammenfassung, Explikation und Strukturierung. In dieser Arbeit kam die Zusammenfassung, die der induktiven Kategorienbildung entspricht, zum Einsatz. „Ziel der Analyse ist es, das Material so zu reduzieren, daß [sic] die wesentlichen Inhalte erhalten bleiben, durch Abstraktion einen überschaubaren Corpus zu schaffen, der immer noch Abbild des Grundmaterials ist“ (Mayring, 2008, S. 58). Die Reduzierung erfolgte durch Paraphrasierung des Textes, gefolgt von einer Generalisierung und der ersten Reduktion. Die Ergebnisse der ersten Reduktion wurden erneut generalisiert und einer zweiten Reduktion unterzogen. Das so gewonnene Extrakt diente der Weiterarbeit.

„Mit der qualitativen Inhaltsanalyse schafft man sich eine vom Ausgangsmaterial verschiedene Informationsbasis, die nur noch Informationen enthalten soll, die für die Beantwortung der Forschungsfrage relevant sind“ (Gläser & Laudel, 2009, S. 200).

4. Untersuchung

Für die empirische Untersuchung wurden zunächst 14 Interviewpartner ausgewählt. Mit der getroffenen Auswahl sollte eine möglichst ausgewogene Stichprobe zusammengestellt werden in Hinblick auf

1. Verfahrensbeteiligung aus der Interessensgruppe der Projektwerber
2. Verfahrensbeteiligung aus der Interessensgruppe der Betroffenen
3. Verfahrensbeteiligung neutraler bzw. „allparteilicher“ Personen (Mediatoren)
4. Personen ohne Verfahrensbeteiligung

Von den 14 ausgewählten Interviewpartnern (2 Mediatoren und jeweils 4 Interviewpartner der anderen Interessensgruppen) wollte einer aus der Interessen-Gruppe der Projektwerber nur für den Notfall zur Verfügung stehen. Ersatz wurde nicht gesucht, da diese Gruppe auch ohne diese Person gut repräsentiert blieb. Schließlich sagte ein zweiter Interviewpartner dieser Interessensgruppe am Tag vor dem geplanten Interview ab. Die Entschuldigung war in den Medien nachzuvollziehen und zu akzeptieren, hinterließ auch keinen Anlass für wie immer geartete Spekulationen. Ich begnügte mich schließlich mit der reduzierten Anzahl an Interviewpartnern, da ich die zwei verbleibenden Vertreter dieser Interessensgruppe als „hochkarätige“ Insider einschätzte. Diese Ein-

schätzung bestätigte sich auch nach den Interviews, sodass keine Nachbesserung erforderlich wurde. Abb. 3 zeigt die Verteilung der Interviewpartner im Überblick:

„Interessensgruppe“	Interviewpartner
1. Verfahrensbeteiligte Projektwerber	2
2. Verfahrensbeteiligte Betroffene	4
3. Verfahrensbeteiligte Mediatoren	2
4. keine Verfahrensbeteiligten	4

Abb. 3

Im Vergleich zu den Größenordnungen der im Mediationsverfahren vertretenen Gruppierungen stellt die verbleibende Zusammensetzung der Stichprobe ein repräsentatives Abbild der Wirklichkeit dar.

4.1 Vorbereitung und Durchführung der Befragung

Die Vorbereitung und Durchführung der Interviews erfolgte in Anlehnung an die von Bortz empfohlenen Arbeitsschritte (vgl. Bortz et al., 2009):

Inhaltliche Vorbereitung:

Nach der Festlegung der Forschungsfrage fielen in den Aufgabenbereich der inhaltlichen Vorbereitung die Wahl der geeigneten Befragungstechnik (vgl. Kapitel 4.1), Auswahl der Interviewpartner (vgl. Kapitel 4) sowie die Konzeption des Interviewleitfadens (vgl. Kapitel 4.2).

Organisatorische Vorbereitung:

Der nächste Schritt war der organisatorischen Vorbereitung gewidmet. Dazu zählten administrative Tätigkeiten wie z. B. die Vorbereitung von Aufzeichnungsgerät, Speichermedien, Ersatzbatterien, Visitenkarten, ggf. Informationsmaterial über das Forschungsprojekt. Ein sehr wesentlicher Punkt dieses Arbeitsschrittes waren die Terminabsprachen. Diese erfolgten durchwegs telefonisch. Den Interviewpartnern wurde die thematische Ausrichtung und der Zweck des Interviews erklärt. Ich bat um Reservierung eines Zeitfensters von 2 Stunden inklusive Vor- und Nach- Besprechung. Dies er-

schien mehreren Interviewpartnern zunächst zu lange, sie willigten aber schließlich ein. Im Nachhinein betrachtet erwies sich dieser Zeitrahmen gerade bei den „Skeptikern“ als notwendig. Der Bitte, aufgrund systembedingter Notwendigkeit das Gespräch aufzeichnen zu dürfen, wurde in allen Fällen ohne lange Diskussion entsprochen.

Gesprächsbeginn:

Der Gesprächsbeginn beeinflusst den Verlauf des Interviews entscheidend. Aufgabe des Interviewers ist es, eine Situation herzustellen, die entspannt und offen ist, sodass der Interviewpartner ohne Befürchtung die unterschiedlichen Aspekte seiner Person und Meinung zeigen kann (vgl. Bortz et al., 2009). Um dem Rechnung zu tragen, erfolgte nach der Begrüßung, gegebenenfalls Vorstellung, zunächst ein auflockerndes Einstiegsgespräch z.B. über tagesaktuelle Themen, Hobbys des Interviewpartners o.ä. und danach die Überleitung zur „Hauptfrage“. Vor dem Einschalten des Aufzeichnungsgerätes genügte ein kurzer Hinweis auf die diesbezüglich im Zuge der organisatorischen Vorbereitung getroffene Vereinbarung.

Durchführung und Aufzeichnung des Interviews:

Was die *Gesprächsaufzeichnung* anbelangt, so traten dabei keinerlei grundsätzliche Probleme auf. Wenig oder nicht versierte Interviewpartner empfanden die Aufzeichnung zumindest am Beginn des Interviews als störend, erwähnten das zum Teil auch, nahmen die Tatsache jedoch mit Hinweis auf ihr Verständnis zur Notwendigkeit in Kauf.

Während dieser Phase lag die Hauptaufgabe des Interviewers in der Überwachung und Steuerung des Gesprächsablaufes. Gefordert waren aufmerksames Zuhören, Verständnis und Respekt zu zeigen, und non verbale Reaktionen des Interviewpartners wahrzunehmen. Eigene inhaltliche Stellungnahmen galt es zu vermeiden (vgl. ebd.).

Die *Hauptfrage* zielte als „erzählgenerierende Frage“ darauf ab, den Interviewpartner zum Erzählen zu stimulieren, indem das Thema auf die Beantwortung der Forschungsfrage gelenkt wurde. Gleichzeitig blieb aber das Spektrum breit genug, um auch benachbarte Bereiche zu beleuchten (vgl. ebd.). In den meisten Fällen folgte der Hauptfrage tatsächlich eine ausführliche Erzählung, die sich sehr nahe um das Thema bewegte. Nur selten bestand die Notwendigkeit einzugreifen, um das Gespräch in die gewünschte

Richtung zu lenken. Für mich erstaunlich war auch die treffende Struktur der Schilderungen.

Selten war es angebracht, mit *Detaillierungsfragen* noch „fehlende“ Daten für das im Hintergrund stehende Datengerüst zu generieren. Mithilfe dieses Datengerüsts ist es möglich, die Interviews zu analysieren und vergleichbar zu machen (vgl. ebd.). Bei manchen Interviewpartnern verlief das Gespräch über längere Phasen sehr „holprig“ und kam erst nach mehrmaligen Anläufen unter Zuhilfenahme der vorbereiteten Detaillierungsfragen in Fluss. In diesen Fällen erwies sich der Interviewleitfadens als sehr hilfreich. Bewusst vermieden wurde im Sinne der Empfehlung von Bortz (2009), die Detaillierungsfragen sequenziell abzuarbeiten, da dabei die Gefahr besteht, dass „Verlegenheitsantworten“ provoziert werden, die der Beantwortung der Forschungsfrage nicht dienlich sind (vgl. ebd.) Der Leitgedanke bei der Konzeption der Detaillierungsfrage war, Aussagen zu sozialen, ökonomischen und ökologischen Leistungsindikatoren (vgl. Kapitel 1.4.3) zu stimulieren durch Erinnerung des Interviewpartners an konkrete Situationen, sowie Aufmunterung, weitere relevante Themen zur Sprache zu bringen oder einzelne Themen vertiefend auszuleuchten.

Die *Abschlussfragen* boten den Interviewpartnern die Möglichkeit mitzuteilen, wie sie sich während des Interviews gefühlt haben. Diese Informationen erlauben eine Einschätzung darüber, wie authentisch die Antworten waren, ob gegebenenfalls weitere Interviews notwendig sind oder Änderungen im Interviewleitfaden angebracht sind. Im Anschluss an die Abschlussfragen folgten *Demografische Fragen*, deren Beantwortung ein Bild der aktuellen Lebenssituation und deren Bezug zum Untersuchungsgegenstand der Interviewpartner vermitteln.

Gesprächsende:

Das Abschalten des Aufzeichnungsgerätes markierte das Gesprächsende. Danach fand ähnlich der Begrüßungsphase ein informelles Abschlussgespräch statt. Der Hinweis von Bortz, (2009), als Interviewer gerade jetzt noch besonders aufmerksam zu sein, „da Befragungspersonen oftmals gerade nach Abschalten des Aufzeichnungsgerätes besonders wichtige oder persönliche Äußerungen nachliefern“ (Bortz et al., S. 311), erwies sich mehrfach als richtig.

Verabschiedung:

Im Zuge der Verabschiedung kam es in einigen Fällen zur Vereinbarung über eine Ergebnismitteilung nach Projektabschluss.

Notizen zur Gesprächssituation:

Ergänzend zur Tonaufzeichnung wurden unmittelbar nach dem Interview Notizen zur Gesprächssituation erstellt, so z.B. Anmerkungen zu den Räumlichkeiten, der Gesprächsatmosphäre, Unterbrechungen wie Telefonate, Hereinkommen von Personen und andere Auffälligkeiten, auch Datum und Uhrzeit der Befragung. Diese Informationen sind jeweils im Postscriptum zum Interview verschriftet.

Testinterview, Zeitraum der Interview-Durchführung:

Nach einem „Testinterview“ Anfang Juli 2009 und daraus abgeleiteten Verbesserungen des Interviewleitfadens wurden im Laufe der Monate Juli und August 2009 insgesamt 11 weitere Interviews mit den ausgewählten Interviewpartnern durchgeführt. Die Ergebnisse des „Test-Interviews“ waren soweit in Ordnung, dass sie für die Auswertung Verwendung fanden.

4.2 Interviewleitfaden

Der nachfolgend beschriebene Interviewleitfaden setzt darauf auf, dass die inhaltliche und organisatorische Vorbereitung mit den folgenden Ergebnissen abgeschlossen ist:

- das Befragungsthema ist festgelegt
- alle Interviewpartner sind ausgewählt
- jeder Interviewpartner hat sich zu einem Einzelinterview bereit erklärt
- jeder Interviewpartner ist informiert, worüber gesprochen wird, kennt den Zweck des Gespräches und konnte sich vorbereiten
- jeder Interviewpartner weiß, dass alle Informationen vertraulich behandelt werden, und ist damit einverstanden, dass das Gespräch aufgezeichnet wird
- jeder Interviewpartner hat sich für das Gespräch einen Zeitrahmen von 2 Stunden reserviert

Gesprächsbeginn:

Nach der Einleitung und dem Einschalten des Aufzeichnungsgerätes erfolgt die Überleitung zur Hauptfrage.

Hauptfrage:

Die „erzählgenerierende Frage“ (vgl. Kapitel 5.1) lautet:

„Können Sie sich noch an die Zeit des Mediationsverfahrens erinnern? Was ist bis heute davon übrig geblieben?“

Detaillierungsfragen:

Die folgenden Detaillierungsfragen sind für den Bedarfsfall vorbereitet und werden als ergänzende Fragen gestellt (vgl. Kapitel 4.1):

„Was ist nach dem Mediationsverfahren gleich geblieben?“

„Was hat sich nach dem Mediationsverfahren geändert?“

„Welche Änderungen gab es in sozialer Hinsicht?“

(situationsabhängige Anregungen: Arbeitszufriedenheit, Gesundheit – z.B. Nachtflugregelung, Schallschutzfenster)

„Welche Änderungen gab es in wirtschaftlicher Hinsicht?“

(situationsabhängige Anregungen: Wirtschaftswachstum, Einkommen, technische Neuerungen, Grundstückspreise in Flughafen- Anrainergemeinden)

„Welche Änderungen gab es hinsichtlich Umweltschutz?“

(situationsabhängige Anregungen: Energieverbrauch, Wasser/Abwasser – z.B. Enteisungsmittel, Luftemissionen, Abfälle, Lärm, Aufwendungen für Umweltschutz und Lärmschutz)

Die folgenden Fragen sind obligatorisch und dienen dazu, herauszufinden, wie weit sich der Interviewpartner mit dem erlebten Verfahren persönlich identifiziert, welche Schwachstellen er sieht, die er gegebenenfalls anders gelöst hätte und ob bzw. welche persönliche Konsequenzen er für die Zukunft zieht. Die Fragen lauten:

„Wenn Sie Möglichkeit dazu hätten, was würden Sie bei dem gleichen Mediationsverfahren anders machen und warum?“

„Welche Konsequenzen ziehen Sie für Ihre persönliche Zukunft?“

Abschlussfragen:

Die Abschlussfragen lauten:

„Wie ist es Ihnen während des Interviews gegangen?“

„In welcher Situation haben Sie sich unwohl oder besonders wohl gefühlt?“

„Wie haben Sie meine Rolle als Interviewer erlebt?“

„Was war Ihre Motivation am Interview teilzunehmen?“

Demografische Fragen:

Der von Bortz (2009) vorgeschlagene Fragenkatalog wurde auf die unten angeführten Fragen beschränkt, jedoch um Fragen zur Form der Teilnahme am Mediationsverfahren und der persönlichen Betroffenheit von Fluglärm erweitert. Die Fragen lauten:

„Waren Sie am Mediationsverfahren direkt beteiligt?“ Wenn ja, in welcher Funktion?“ (Mediator, Vertreter einer Flughafen-Organisation wie AUA, FWAG, Austro Control, Vertreter einer Bürgerinitiative oder einer Anrainergemeinde, andere)

„Sind Sie vom Fluglärm persönlich betroffen?“

„Welches ist Ihre Heimatgemeinde?“

„Nennen Sie mir bitte Ihr Alter, Ihren Bildungsstand und Beruf“

Ende: „Vielen Dank für das Gespräch!“

4.3 Demografische Beschreibung der Stichprobe

Das erhobene demografische Datenmaterial ist in der nachfolgenden Übersicht (Abb. 4) zusammengefasst und ergänzt die qualitative und quantitative Beschreibung der Stichprobe (vgl. Kapitel 4).

IP	m w	Alter 2009	Bildung	Beruf	Wohnort	BT j/g/n	VB j/n
1	w	73	Kfm. Ausbildg.	Unternehmer i. R.	Liesing	g	n
2	m	46	Bau – Ing.	Selbst. Bautechniker	D. Wagram	j	j
3	m	52	Wirtsch. Univ.	Berater, Mediator	Wien 13. Bez.	g	j
4	m	52	Techn. Univ.	Geschäftsführer	Wien, 2. Bez.	n	j
5	m	54	Bau- Ing.	Umlandkoordinator	Laxenburg	n	j
6	m	45	Nachr.T.-Ing.	Selbst.Vertriebstechn.	Kapellerfeld	j	j
7	m	60	HTL	Betriebstechniker i.R.	Oberhausen	j	n
8	m	66	Dipl. Betriebsw.	Geschäftsführer i.R.	D. Wagram	j	n
9	m	54	Jurist	Anwalt, Mediator	Wien, 7. Bez.	n	j
10	m	46	Techn. Univ.	Geschäftsführer	Oberlaa Stadt	g	n
11	m	52	Techn. Fachsch.	Planer Umwelttechn.	Großenzersdorf	j	j
12	m	51	Dipl. Ing.	Architekt	Zwölfaxing	j	j

Abb. 4

Die Abkürzungen in der Tabelle bedeuten: (IP) Interviewpartner, (BT) Fluglärm-betroffen: (j) ja / (g) gering / (n) nein, (VB) Verfahrensbeteiligter (j) ja / (n) nein (Ausbild.) Ausbildung, (Techn.) Technisch, (Univ.) Universität, (Nachr. T.) Nachrichten-Technik, (Fachsch.) Fachschule, (Selbst.) Selbständig, (i. R.) im Ruhestand

4. Qualitative Inhaltsanalyse

Die Verschriftung der Tonaufzeichnungen ergab 214 DIN A4 Seiten. Alle Transkripte liegen beim Verfasser auf und wurden der ARGE Bildungsmanagement Wien auf CD übermittelt.

Folgende Abkürzungen kamen zur Anwendung: (MV) Mediationsverfahren, (FH) Flughafen, (M) Mediation, (TV) Teilvertrag, (BI) Bürgerinitiative, (BT) Betroffene, (Reduzierg.) Reduzierung, (dch.) durch, (wg.) wegen, (f.) für, (wirtschaftl.) wirtschaftlich, (techn.) technisch, (ökolog.) ökologisch, (ökonom.) ökonomisch.

4.4.1 Qualitative Inhaltsanalyse 1. Reduktion

Fall	S.	Nr.	Paraphrase	Generalisierung	1. Reduktion
A	1	1	Persönlich geblieben: Interessen vor Positionen	Interessen vor Positionen	K1 Interessen vor Positionen
A	1	2	FH schafft offenen Zugang zu BT, Bereitschaft zuzuhören, bessere Gesprächsbasis	Kommunikation zwischen FH u. BT aufgebaut	K2 Kommunikation zwischen FH und BT aufgebaut
A	1	3	andere Meinungen zu haben ist normal und wird akzeptiert	Akzeptanz von Meinungsunterschieden	=K2
A	1-2	4	Lösungsfindung steht vor Abwehrhaltung und Rückzug auf Normen	Interessen vor Positionen	=K1
A	2	5	„Vorschrift ist Vorschrift“ ist weg	Interessen vor Positionen	= K1
A	2	6	Gegen die Gesetze der Wirtschaft kann niemand arbeiten	Wirtschaft hat Priorität	K3 Wirtschaft hat Priorität
A	3	7	„Sozialverträglichkeit“ ist FH wegen Öffentlichkeitswirkung Geld wert	Sozialverträglichkeit neuer Aspekt für FH	K4 Sozialverträglichkeit neuer Aspekt für FH
A	3	8	Beispiel für Sozialverträglichkeit: Lärmgebührenmodell	Lärmgebührenmodell	K5 Lärmgebührenmodell
A	3	9	Dialogforum kostet Geld, soll aber „Unmut der Bevölkerung“ abwenden	Dialogforum	K6 Dialogforum
A	4	10	Ohne freiwillige Zusatzleistungen des FH wie Lärmschutzprogramm, Dialogforum etc. gibt es u. U. keine „nachhaltige Entwicklung“	Freiwillige Leistungen des FH sichern nachhaltige Entwicklung	K7 Freiwillige Leistungen des FH sichern nachhaltige Entwicklung
A	4	11	Flugverkehr ist für Wirtschaft zu entwickeln	Wirtschaftsentwicklung erfordert Mobilität	=K3
A	6	12	Erhöhung der Produktion ist wichtig	Wachstum ist wichtig	=K3
A	7	13	Fliegen ist einkommensunabhängig möglich	Sozialer Fortschritt: Billig fliegen	K8 Sozialer Fortschritt: Billig fliegen
A	7-8	14	Globalisierungsdebatten [im Sinne „Externer Effekte“] sind Aufgabe der Politik, nicht die des FH	„Externe Effekte“ sind Sache der Politik	K9 „Externe Effekte“ sind Sache der Politik
A	8	15	BT Umlandgemeinden werden am wirtschaftlichen Erfolg beteiligt	FH beteiligt BT am wirtschaftlichen Erfolg	K10: FH beteiligt BT am wirtschaftlichen Erfolg
A	9	16	Umweltfonds für Umlandgemeinden	Umweltfonds	K11 Umweltfonds
A	9	17	Beschäftigung von Mitarbeitern aus Umlandgemeinden	Arbeitsplätze für Umland	K12 Arbeitsplätze für Umland

A	10	18	Grundinteressen des Flugverkehrs und der Wirtschaft berühren Nachhaltigkeit, Ausgleich der Interessen versucht	FH sucht Interessensausgleich wegen Nachhaltigkeit	K13 FH sucht Interessensausgleich wegen Nachhaltigkeit
A	10	19	Fluggesellschaften anerkennen Lärm als geschäftsstörend	Lärm schadet dem Geschäft	K14: Lärm schadet dem Geschäft
A	10-11	20	Lärmoptimierte Flugrouten nicht streckenoptimiert d.h. mehr CO ₂	weniger Lärm, mehr CO ₂	K15 weniger Lärm, mehr CO ₂
A	11	21	Lärmreduzierung und weniger Treibstoff gehen parallel und erhöhen Wirtschaftlichkeit	Technischer Fortschritt: verringert Umweltbelastung und erhöht Wirtschaftlichkeit	K16 Technischer Fortschritt verringert Umweltbelastung und erhöht Wirtschaftlichkeit
A	12	22	Lärmgebühr motiviert Airlines zum Kauf leiserer Maschinen	Wirtschaftlicher Druck erhöht Investitionsbereitschaft	=K3
A	12-14	23	Grundstückspreise: Bauland stabil bis steigend wegen Verknappung durch Umwidmungsstopp, steigender Bedarf wg. Ansiedlung von FH-Personal .Ackerland verkauft niemand, weil Flughafen zukauf.	Änderung Grundstückspreise	=K17 Wirtschaftl. Änderung
A	14	24	Ökologische Ausgleichsmaßnahmen: Lärmschutzdämme bei Kleinneusiedel, Schwadorf, Rauchenwart	Ökologische Maßnahmen: Lärmschutzdämme	K18 Ökologische Maßnahmen: Lärm: Schutzdämme Luft: keine notwendig Abwasser: Kläranlage
A	15	25	Luft: Messungen ergaben keine Verschlechterung wg. Fluggeschehen, daher keine Maßnahmen	Keine ökologische Maßnahmen	=K18
A	15	26	Psychologische Wirkung der Lärmschutzdämme: Bei Blick gegen Wald stört Lärm weniger, als würde man FH sehen.	Psychologische Wirkung: was man nicht sieht, hört man weniger	K19 Lärm spielt sich im Kopf ab
A	16	27	Enteisungsmittel gehen in Kläranlage	Abwasser: Kläranlage	=K18
A	16-18	28	„Nacht aufzugeben“ ist Zugeständnis des FH mit Blick auf nachhaltige Entwicklung, kostet „vierte Rotation“.	Nachtflugregelung kostet vierte Rotation, ist Zugeständnis Richtung Nachhaltigkeit	K20 Nachtflugregelung gibt sozialen u. ökologischen Aspekten Priorität vor Wirtschaftlichkeit
A	19	29	Verbesserungspotential f. MV: Organisation, Prozesssteuerung	Verbesserungspotential f. MV: Organisation, Prozesssteuerung	K21 Verbesserungspotential f. MV: Organisation u. Prozesssteuerung
A	19	30	Zeitaufwand für MV groß aber notwendig. Themen ausführlich zu diskutieren war wichtig	Kommunikation ist notwendig	=K2

A	20	31	Aufwandsschätzung von 2 Jahren für so ein MV ist unrealistisch	Kommunikation braucht Zeit	= K2
A	21	32	Es wurde nicht das Mediatorenteam ausgewählt, das der Flughafen wollte, sondern die „anderen“	Ergebnisoffenheit bei Auswahl der Mediatoren	K22 Ergebnisoffenheit im MV gegeben bei: <ul style="list-style-type: none"> • Mediatorenauswahl • Null – Variante
A	22	33	MV hat nicht geprüft, ob Vertreter im MV ihre – Aufgabe gg. Bevölkerung richtig erfüllt haben	Rückbindung hat nicht funktioniert	K23 Rückbindung hat nicht funktioniert
A	22	34	Ergebnisoffenheit hinsichtlich 3. Piste war per Definition vorhanden, de facto kam es nicht zu Entscheidungssituation	Ergebnisoffenheit im MV bez. Null_Variante zur 3. Piste war gegeben	= K22
====	====	====	=====	=====	=====
B	1	1	Vom MV geblieben sind eine Menge Belastungen für Bevölkerung, die nicht eingebunden war	MV brachte mehr Belastung für Bevölkerung	K24 Verkehrszunahme, Belastungen erhöht
B	1	2	Bevölkerung war in MV nicht eingebunden, andere haben entschieden und Liesing eine Flugroute verpasst.	nicht alle BT eingebunden	K25 nicht alle BT eingebunden
B	2	3	Nach „Aufstand“ im Bezirksvorstand Vertreter in das MV delegiert	nicht alle BT eingebunden	=K25
B	2	4	Danach wurden andere Gebiete belastet, die auch nicht beim MV waren	nicht alle Betroffenen eingebunden	= K25
B	2	5	Durch MV nichts verbessert, nur verschlechtert. Verkehr hat zugenommen in den 5 Jahren.	MV hat nichts verbessert, Verkehr hat zugenommen	= K24
B	2	6	Nachtflugregelung soll ab 2010 wirken - Frankfurt hat das letztlich über Bord geworfen.	Zweifel an Zusagen des FH	K26: Zweifel an Zusagen des FH
B	3	7	Mit steigendem Lärm verschlechtert sich die Gesundheit.	Lärmsteigerung = hohe Gesundheitsbelastung	=K24
B			Trotz zusätzlicher Flugrouten nirgends leiser. Argument benutzte FH, besonders belastete Gebiete zur überreden.	Mehr BT deh. zusätzliche Flugrouten, keine Verbesserung, nur Verschlechterung	=K25
B	3	8	Gehälter der Flughafenvorstände wurden 2006 kräftig aufgebessert.	Ungerechte Aufteilung (Vorstandsgehälter)	K27 Ungerechte Aufteilung wirtschaftlicher Erfolge Vorstandsgehälter
B	3	9	Neue Arbeitsplätze durch Expansion des FH nicht sichtbar. Wenn, dann überwiegend billige Arbeitskräfte für Laden, Transport und Reinigung.	FH Expansion schafft wenig und „billige“ Arbeitsplätze“	K28 FH Expansion schafft wenig und „billige“ Arbeitsplätze“

B	3	10	Soziale Errungenschaften durch MV nicht zu sehen	Keine sozialen Errungenschaften	=K27
B	4	11	FH zahlt Lärmschutzmaßnahmen, die nur zum Teil wirksam sind	Begrenzte Wirkung von Lärmschutz	K29 Ökologische Maßnahmen: Lärm: nur z.T. wirksam
B	4	12	FH betreibt Gebühren-dumping zur Steigerung von Transitpassagieren	Wachstumssteigerung	K30 Wirtschaft hat Priorität 1
B	4	14	Flughafen zahlt je Passagier 0,2 € tags und 0.6 € in Topf, der an Gemeinden verteilt wird. Bürgermeister sind an Expansion interessiert	Wirtschaft hat Priorität	=K30
B	5	15	FH-nahe Liegenschaften fallen im Wert, verkauft wird meist an Ausländer. Grundstückspreise belasteter guter Wohngebiete sinken (Liesing - 10%)	Änderung Grundstückspreise	K31 Wirtschaftl. Änderung
B	6	16	Es gibt so gut wie keinen Umweltschutz. Veröffentlichter Aktionsplan „Fluglärm“ bietet de facto keinen Schutz.	Umweltschutzmaßnahmen sind völlig unzureichend	=K29
B	6	17	MV war eine Beschwichtigung, da der Flughafen immer weniger Akzeptanz hatte.	MV diente nur der Akzeptanzverbesserung des FH	K32 MV diente nur Akzeptanzverbesserung des FH, war Webekampagne
B	6	18	FH-Problem ist in MV nicht zu lösen. FH müsste sich Flugschneisen freikaufen, was in Wien nicht mehr geht.	M ungeeignet für anstehenden Problematik.	K33 Anstehende Probleme sind mit M nicht lösbar
B	6	19	Wien ist falscher Standort Absiedelung (z.B. in s Waldviertel mit geringer Bevölkerungsdichte) wegen getätigter Investitionen unrealistisch	Wien ist falscher Standort für FH, aus wirtschaftl. Gründen nicht zu ändern	K34 Wien ist falscher Standort für FH, aus wirtschaftl. Gründen nicht zu ändern
B	7	20	Mich persönlich stört der Lärm wenig, da ich altersbedingt schlecht höre, mir tun meine Enkelkinder leid.	FH Problematik trifft Enkelkinder	K35 Negative Folgen des FH treffen nächste Generation
B	7	21	Ohnmacht als BT gegenüber zwei Großparteien veranlasst auf dem Rechtsweg Besserung zu erreichen	Ohnmacht veranlasst Rechtsweg	K36 Ohnmacht veranlasst Rechtsweg
B	8	22	MV war Augenauswischerei, Werbekampagne	MV war Webekampagne	= K32

B	8	23	Landeverfahren „Curved Approach“ bringt wesentliche Verkürzung der Anflugstrecken- damit Entlastung. Wille zur Investition fehlt	Neue Landeverfahren bringen Entlastung, werden aus Wirtschaftlichkeits-Gründen nicht eingesetzt	=K30
B	9	24	Austro Control hat den politischen Auftrag rentabel zu arbeiten. Gewinne werden an Fluglinien weitergegeben, locken immer mehr Flieger an.	Wachstum hat Priorität	=K30
==	==	==	=====	=====	=====
C	1	1	MV war das größte Partizipationsverfahren im Umweltbereich in Europa. Es hatte mit Mediation wenig zu tun, war eher Projektmanagement	MV war mehr Projektmanagement als Mediation	K37 MV war mehr Projektmanagement als Mediation
C	2	2	Kommunikation zwischen Beteiligten hat sich verbessert, das bleibt unabhängig vom Ergebnis	Kommunikation zwischen FH und BT aufgebaut	K38 Kommunikation zwischen FH und BT aufgebaut
C	2	3	Viele BT haben sich thematisch intensiv beschäftigt	Wissensaufbau bei BT u. Mediatoren	K39 Wissensaufbau bei BT
C	2	4	MV bringt demokratiepolitischen Gedankensprung in Österreich. Erkenntnis, es gewinnen nicht alle gleich viel aber mehr als bei anderem Verfahren	MV hat demokratiepolitischen Reifeprozess gebracht, es gewinnen nicht alle gleich viel, aber mehr als bei anderem Verfahren	=K40 demokratiepolitischer Reifeprozess: es gewinnen nicht alle gleich viel aber mehr als bei anderem Verfahren
C	3	5	Nachhaltigkeit begleitete MV. „3 Säulen“ wurden ausgewogen behandelt. Ausgewogenheit der Ergebnisse nicht bewertet.	FH sucht Interessensausgleich wegen Nachhaltigkeit	K41 FH sucht Interessensausgleich wegen Nachhaltigkeit
C	3	6	Lage der 3. Piste erfüllt ökologische Gesichtspunkte bestmöglich zu Lasten wirtschaftlicher	Ökologische Interessen vor wirtschaftlichen (Lage 3.Piste)	K42 Ökologische Interessen vor wirtschaftlichen (Lage 3.Piste)
C	4	7	Auslegung von Vorschriften nach deren Hintergrund bringt Entlastung (Kurve ab definierter Höhe anstelle def.inierter Entfernung)	Interessen vor Positionen	K43 Interessen vor Positionen
C	5	8	Expansion des FH schafft Arbeitsplätze	FH Expansion schafft neue Arbeitsplätze	K44 neue Arbeitsplätze
C	6	9	Verbesserungspotential f. MV: der Struktur des Konfliktsystems: Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken	Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken	K45 Verbesserungspotential f. MV: Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken

C	8	10	Rückbindungsarbeit ist wichtig und sichert Vertretern ihr Mandat	Rückbindung hat nicht funktioniert	K46 Rückbindung hat nicht funktioniert
C	12	11	Durchbruch im MV dch. flachere Aufteilung des Flugaufkommens	Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens	K47 Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens
C	12	12	Neu BT müssen einbezogen werden, das ist nachher auch erfolgt	hat nicht alle BT eingebunden	K48 nicht alle BT eingebunden
C	13	13	Frühes Einbinden vermeidet das Gefühl: „die fahren über mich drüber“	Frühes Einbindung fördert Verständnis	=K48
C	15	14	Nicht Anzahl der Teilnehmer am MV ist wichtig, sondern wer Interessen der BT am besten und mit geringstem Personalaufwand vertritt	Nicht Anzahl sondern Fähigkeit der Vertreter im MV ist maßgebend	K49 Verbesserungspotential MV: Nicht Anzahl sondern Fähigkeit der Vertreter im MV ist maßgebend
==	==	==	=====	=====	=====
D	1	1	FH-Vorstand verspricht bei Präsentation 3.Piste f. Zwölfaxing Entlastung, Pläne zeigen Gegenteil	Fehlinformation der BT	K50 Fehlinformation der BT
D	2	2	Gemeinsames Anliegen ergab bleibende Freundschaften	Freundschaften	K51 Freundschaften
D	3	3	Einstellung zum MV war anfänglich positiv. „Wir finden sicher eine gute Lösung.“	MV anfangs positiv aufgenommen	K52 MV anfangs positiv aufgenommen
D	4	4	Gesprächsführung im MV war manipuliert, unkonstruktiv	Fehlinformation	=K50
D	4	5	Oft wurde pseudowissenschaftlich „ums fünfte Komme“ diskutiert . Später ergab sich,dass Lärmberechnungen ums Dreifache falsch. Man ist verarscht worden. wollte es nicht wahr haben	Fehlinformation	=K50
D	4	6	Man hat sich den Lärm gegenseitig hingeschoben	FH hat Lärmproblem geschaffen, deren Aufteilung den BT überlassen	K53 FH hat Lärmproblem geschaffen, deren Aufteilung den BT überlassen
D	5	7	PR-Bewältigung des Projektes erfolgte durch MV	MV war Werbekampagne	K53a MV war Werbekampagne
D	5	8	Treibende Kraft der M war Prader. Die anderen waren still. Fürst hat aufgrund der Situation das Handtuch geworfen. Zilleßen und König störte das nicht.	Wortführer im MV war Prader, die anderen hatten eine Pseudofunktion	K54 Wortführer im MV war Prader, die anderen hatten eine Pseudofunktion
D	7	9	Wenn sie etwas erreichen, dann nur im MV	Fehlinformatio	=K50

D	9	10	Man ist dann in diesem Theater drin und spielt mit	Fehlinformation	K55 Fehlinformation
D	10	11	Was wir da reden , wird in keinster Weise ernst genommen	Anliegen der BT nicht ernst genommen	K56 Anliegen der BT nicht ernst genommen
D	10	12	FH nahe „Ein-Mann-Bürgerinitiative“ hatte unverhältnismäßig viel Einfluss auf MV	FH versucht Einflussnahme über manipulierte BI	=K50
D	11	13	Austro Control hat eigene Vorschläge zu Flugroten trotz Empörung vieler BI's absegnen lassen	FH setzt eigene Interessen gegen BI's durch	=K56
D	12	14	Aufgrund Zusage einer Lärmhalbierung wurde TV unterschrieben. Neue Berechnungen ergaben eine Erhöhung	Fehlinformation	=K50
D	15	15	Zustimmung zum TV aufgrund von Zugeständnissen, die längst Stand der Technik sind (=Täuschung)	Fehlinformation	=K50
D	17	16	Bei den über 50 Teiln. Des MV waren die Betroffenen (Bis) in der Minderheit. Die anderen saßen im gleichen Boot	nicht alle BT eingebunden	K57 nicht alle BT eingebunden
D	18	17	Presseberichte bei Ende des MV waren objektiv aber kritisch	Presseartikel zum MV waren objektiv	K58 Presseberichte zum MV waren objektiv
D	20	18	Staat unterstützt Flugbetrieb durch Steuerbefreiung	„Externe Effekte“ sind Sache der Politik	K59 „Externe Effekte“ sind Sache der Politik
D	21	19	Peak-Oil regelt Wachstum über Preise	Peak-Oil regelt Wachstum über Preise	K60 Wachstumsgrenzen dch. Peak-Oil
D	22	20	Gegen UVP wurden persönliche Einsprüche über Anwälte und als Parteienstellungen von BI's eingebracht	Ohnmacht veranlasst Rechtsweg	K61 Ohnmacht veranlasst Rechtsweg
D	23	21	FH Expansion bringt nur vorübergehend mehr Arbeitsplätze, langfristig wg. Peak- Oil wieder Rückgang zu erwarten	FH Expansion schafft vorübergehend Arbeitsplätze	K 62 vorübergehend Arbeitsplätze
D	24	22	Verbesserungspotential f. MV: wenn was „spanisch“ vorkommt, das vorbringen, nicht „mitspielen“	Verbesserungspotential MV:auf Klärung von Inplausibilitäten bestehen	K63 Verbesserungspotential f. MV: auf Klärung von Inplausibilitäten bestehen
D	25	23	Leute, die im MV für dumm verkauft wurden, lassen sich das nicht gefallen.	FH hat BT für dumm verkauft und sich Feinde geschaffen	=K50
==	==	==	=====	=====	=====

E	1	1	Geblichen sind. Nachtflugregelung Lärmschutzprogramm Umweltfonds Dialogforum	<ul style="list-style-type: none"> • Nachtflugregelung • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Dialogforum 	K64 Ergebnisse des MV: <ul style="list-style-type: none"> • Nachtflugregelung • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Dialogforum, Bezirks-Konferenzen
E	1	2	Zugeständnisse des FH: Maßnahmen (K64) gelten bereits für 2-Pistensystem	Zugeständnisse des FH: Maßnahmen K64 gelten schon für 2-Pistensystem	K65 Zugeständnisse des FH: <ul style="list-style-type: none"> • K64 gilt schon für 2-Pstensystem • MV Ergebnis = zivilrechtliche Vereinbar. • Lärmgebührenmodell • Lärmschutzgrenzwerte unter gesetzl. Limit
E	2	3	Trotz Betriebsgenehmigung finanziert FH neue Maßnahmen = Erfolg des MV, Gesetz fordert das nicht	Zugeständnisse des FH	=K65
E	2	4	Freiwillig größere Fluglärmzone als gesetzl. Limit: statt 8,3km ² , im MV 144km ²	Größere Fluglärmzone erfasst	K66 Größere Fluglärmzone erfasst
E	3	5	MV Ergebnis = zivilrechtl. Vereinbarung	MV Ergebnis = zivilrechtl. Vereinbarung	=K65
E	4	6	Nachtflugregelung: Deckelung mit 3.000 Nachtflügen bei Eröffnung 3. Piste 2006 waren es 6.400, 2009 Plan: 4.700, ohne 3. Piste Deckelung mit 4.700	Nachtflugreduzierung	K67 Nachtflugreduzierung
E	5	7	Lärmschutzprogramm fördert Wintergärten in 100% Förderzone bis 18.000,-- €	Lärmschutzprogramm	K68 Lärmschutzprogramm
E	5	8	Lärmgebührenmodell kürzlich eingeführt - Motivation leise Flugzeuge	Zugeständnisse des FH	=K65
E	6	9	Neu sind Bezirkskonferenzen des Dialogforums	Zugeständnisse des FH	=K65
E	8	10	Umweltfonds zahlt voll ab UVP-Bescheid 1. Instanz.	Zugeständnisse des FH	=K65
E	10	11	Lärmgebührenmodell wird nach Anlaufphase justiert	Zugeständnisse des FH	=K65
E	11	12	MV hat Consultants beschäftigt, sonst keine Arbeitsplätze gebracht	vorübergehend Beschäftigung für Consultants	K69 vorübergehend Beschäftigung für Consultants
E	11	13	Verkehrsentwicklung hängt vom Mobilitätsbedürfnis der Menschen ab, MV hat keinen Einfluss darauf	Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung steuert Verkehrsentwicklung	K70 Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung steuert Verkehrsentwicklung

E	11	14	3. Piste kommt erst, wenn sie gebraucht wird	3. Piste kommt, wenn sie gebraucht wird	K71 3. Piste kommt, wenn sie gebraucht wird
E	12	15	MV erzeugt gewissen Druck, Curved Approach weiterzuentwickeln	Technischer Fortschritt vermindert Umweltbelastung und erhöht Wirtschaftlichkeit	K72 Technischer Fortschritt vermindert Umweltbelastung und erhöht Wirtschaftlichkeit
E	13	16	Triebfeder hinter techn, Innovation (Triebwerke) ist Ökonomie	Techn. Fortschritt erhöht Wirtschaftlich	=K72
E	13	17	Grundstückspreise: uneinheitlich, vom jeweiligen Objekt abhängig	Änderung Grundstückspreise	K73 wirtschaftl. Änderung
E	14	18	MV Basis= Nachhaltigkeit	MV Basis= Nachhaltigkeit	K74 MV Basis = Nachhaltigkeit)
E	15	19	FH leistet aus Umweltfonds soziale Beiträge f. Altenheime u. Betreuungsplätze	Umweltfonds	K75 Umweltfonds
E	15	20	FH setzt f. Lärmschutzwerte d. WHO um 10DB unter gesetzl. Grenze = Zukunftsorientiert	Zugeständnisse d. FH	=K65
E	16	21	wichtigstes ökologisches Schutzgut =Mensch, für besondere Tiere Rückzugsgebiete fixiert.	Lärmschutzprogramm	=K64
E	16	22	Oberflächenwasser geht in Kläranlage	Abwasser: Kläranlage	K76 Ökologische Maßnahmen: Abwasser: Kläranlage
E	16	23	In FH Projekt ist mehr Gehirnschmalz investiert als in andere Projekte	Gute Ausarbeitung sichert Ergebnisse des MV	K77 Gute Ausarbeitung sichert Ergebnisse des MV
E	16	24	Lage 3. Piste ökologisch optimiert zu Lasten Wirtschaftlichkeit	Lage 3. Piste ökologisch optimiert zu Lasten Wirtschaftlichkeit	K78 Lage 3. Piste ökologisch optimiert zu Lasten Wirtschaftlichkeit
E	17	25	Mangel MV: nicht alle BT von Anfang an eingebunden	nicht alle BT eingebunden	K80 nicht alle BT eingebunden
E	17	26	Kommunikationsaufbau hat 11/2 Jahre gedauert	Kommunikationsaufbau hat 11/2 Jahre gedauert	K81 Kommunikationsaufbau hat 11/2 Jahre gedauert
E	18	27	Wir befinden uns in basisdemokratischem Prozess. Wissensgesellschaft erfordert intensive Einbindung der Bevölkerung	Basisdemokratischer Reifeprozess	K82 Basisdemokratischer Reifeprozess (=K40)
E	18	28	Transparenz fördert Bereitschaft, Dinge mit zu tragen	Transparenz fördert Bereitschaft, Dinge mit zu tragen	K83 Transparenz fördert Bereitschaft, Dinge mit zu tragen
E	18	29	Gestaltungsmöglichkeit geht vor alibimäßigem Mitspracherecht	MV als Basisdemokratischer Reifeprozess	=K82

E	19	30	MV bietet Chance für bessere Lösungen als Gesetz vorschreibt	Zugeständnisse des FH	=K65
E	19	31	Faire Behandlung und Begegnung in Augenhöhe ermöglicht Mittragen von Verantwortung	MV als Basisdemokratischer Reifeprozess	=K82
E	20	32	Bestimmte BI hat Positionen nicht verändert seit 3 Jahren – kein Konsens	Verharren einiger BI's auf Positionen hindert Entwicklung	K84 Verharren einiger BI's auf Positionen hindert Entwicklung
E	21	33	Lärmbelastung hat mit Flugverkehrsentwicklung nicht Schritt gehalten	Lärmbelastung geringer	K85 Lärmbelastung relativ geringer
E	25	34	UVP-Wien: 8.000 Wortmeldungen, 1.300 Stellungnahmen, 120 unterschiedlich. Im Vergleich: München 60.000 Wortmeldungen, Frankfurt 127.000, Berlin 133.000	Vergleich UVP Ergebnisse	K86 Vergleich UVP Ergebnisse
==	==	==	=====	=====	=====
F	1	1	Flugverkehr hat zugenommen	Verkehrszunahme	K87 Verkehrszunahme
F	2	2	Infrastruktur wichtig für Geschäft	Wirtschaft hat Priorität	K88 Wirtschaft hat Priorität
F	3	3	Gruppe der Nutznießer und Leidtragenden nicht identisch	Gruppe der Nutznießer und Leidtragenden nicht identisch	K89 Gruppe der Nutznießer und Leidtragenden nicht identisch: Ausgleich nötig, auch durch Staat
F	3	4	Grundstückspreise Laaer Berg gestiegen	Änderung der Grundstückspreise	K90 wirtschaftl. Änderung
F	4	5	Österreicher halten gewaltigen Leidensdruck aus (z.B. Lärm)	Toleranzgrenze der BT ist hoch	K91 Toleranzgrenze der BT ist hoch
F	5	6	FH soll Belastungen minimieren, Staat das unterstützen	FH soll Belastungen minimieren, Staat das unterstützen	=K98
F	6	7	Beschwerde-Hotline des FH wurde in unserer Gegend kommuniziert	Beschwerde-Hotline des FH kommuniziert	K92 Beschwerde-Hotline des FH wurde kommuniziert
F	7	8	Verträge zu Lasten Dritter sind unzulässig	Verträge zu Lasten Dritter sind unzulässig	K93 Verträge zu Lasten Dritter sind unzulässig
F	8	9	Ausgleich zwischen Nutznießern und Geschädigten notwendig	Interessenausgleich	=K89
F	9	10	Staat soll Schaden im Interesse volkswirtschaftl. Nutzens ausgleichen	Staat soll ausgleichen	=K89
==	==	==	=====	=====	=====
G	2	1	Klar war, dass MV nicht Alle zufrieden stellt und in jedem Fall Einsprüche gegen UVP kommen	Einsprüche gegen UVP wurden erwartet	K94 Einsprüche gegen UVP wurden erwartet
G	2	2	Gegenstand des MV war anfangs aktuelles Fluggeschehen	MV beschäftigte sich anfangs mit 2-Pistensystem	K95 MV beschäftigte sich anfangs mit 2-Pistensystem

G	3	3	Nachhaltige Maßnahmen des FH: Lärmschutzprogramm, Umweltfonds	Lärmschutzprogramm, Umweltfonds	K96 Ergebnisse d. MV: • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Nachtflugregelung • Dialogforum • Lärmgebührenmodell
G	4	4	Nachhaltige Maßnahmen: Nachtflugregelung, Dialogforum	Nachtflugregelung, Dialogforum	=K96
G	5	5	MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice	MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice	K97 MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice
G	7	6	Lärmgebührenmodell schafft Anreiz für leisere Flugzeuge	Lärmgebührenmodell	=K96
G	8	7	Nachhaltig: Aufrechterhaltung des Dialoges organisiert durch Dialogforum	Dialogforum	=K96
G	13	8	Wenn Projekte gefallen sind, dann durch politische Intervention, nicht auf juristischer Ebene	Rechtliche Möglichkeiten, Projekt zu kippen, sind gering	K98 Rechtliche Möglichkeiten, Projekt zu kippen, sind gering
G	14	9	Nachhaltigkeitsdiskussion zu Beginn d. MV wichtig zur Erkundung der Interessenslage der BT	Nachhaltigkeitsdiskussion zu Beginn des MV zeigt Interessenslage der BT	K99 Nachhaltigkeitsdiskussion zu Beginn des MV zeigt Interessenslage der BT
G	15	10	FH sichert Arbeitsplätze auch f. Tourismus	FH sichert Arbeitsplätze auch f. Tourismus	K100 Arbeitsplätze f. Tourismus
G	15	11	BI's haben im MV weniger erreicht als angestrebt, FH hat mehr Zugeständnisse gemacht als geplant	Interessenausgleich	K101 Interessenausgleich
G	16	12	Gesetze erlauben höhere Lärmbelastung als FH im MV zugesteht	Lärmgrenzwerte unter gesetzlichem Limit	K102 Zugeständnisse des FH: Lärmgrenzwerte unter gesetzlichem Limit
G	17	13	Gemeinden haben sich durch Beschlüsse im TV überfahren gefühlt	nicht alle BT eingebunden	K103 nicht alle BT eingebunden, Rückbindung z.T. nicht funktioniert
G	17	14	Rückbindung sollte über politische Vertreter erfolgen, hat nicht funktioniert	Rückbindung hat z.T. nicht funktioniert	=K103
G	18	15	Verhandlungsschulung für BI wäre wichtig	Verbesserungspot. f. MV: Verhandlungsschulung BT	K104 Verbesserungspot. f. MV: Verhandlungsschulung f. BT
G	19	16	Wichtiger Prozess: von Positionen zu Interessen	von Positionen zu Interessen	K105 von Positionen zu Interessen
G	21	17	Bezirkskonferenzen mussten wg. Erweiterung des BT Kreises eingeführt werden	nicht alle BT eingebunden	=K103

G	22	18	Mit Betrieb der 3. Piste muss gesamtes Flugsystem neu gemacht werden.	Flugsystem für 3-Pistensystem erfordert neues MV	K106 Flugsystem für 3-Pistensystem erfordert neues MV mit allen BT
G	23	19	Wenn neues MV, müssen Alle eingebunden sein	Wichtig f. neues MV: alle BT einbinden	=K106
==	==	==	=====	=====	=====
H	1	1	Rückbindung hat z. T nicht funktioniert	Rückbindung hat z.T. nicht funktioniert	K107 Rückbindung z.T. nicht funktioniert nicht alle BT eingebunden
H	2	2	Fluglärm hat ab 2004 stark zugenommen	Verkehrszunahme	K108 Verkehrszunahme Verständnis, Akzeptanz
H	3	3	Wir wurden nachträglich eingebunden	nicht alle BT eingebunden	=K109 nicht alle BT eingebunden
H	3	4	Umweltfonds	Umweltfonds	K110 Umweltfonds
H	3	5	Ausschüttung der Mittel aus Umweltfond beginnen mit Bewilligungsbescheid zur 3. Piste	Umweltfonds Leistungsbeginn	K111 Umweltfonds Leistungsbeginn
H	4	6	Gebiet Groß Enzersdorf hat dch. FH keinen wirtschaftl. Nutzen	Änderung wirtschaftl. Nutzen	K112 wirtschaftl. Änderung
H	4	7	Ohne MV hätten wir u.U. eine radikale Szene	MV Ergebnis: Verständnis u. Akzeptanz	=K108
H	5	8	MV treibt Techn. Innovationen	Techn. Fortschritt vermindert Umweltbelastung	K112 Techn. Fortschritt vermindert Umweltbelastung
H	5	9	Keine Auswirkungen auf Grundstückspreise trotz Lärm	Änderung Grundstückspreise	K 113 wirtschaftl. Änderung
H	5	10	Lärmschutzprogramm eingeführt	Lärmschutzprogramm	K114 Lärmschutzprogramm
H	7	11	Intelligente Fassade	Projekt Intelligente Fassade	K115 Projekt Intelligente Fassade
H	7	12	FH betreibt Gewinnoptimierung	Wirtschaftlichkeit hat Priorität	K116 Wirtschaftlichkeit hat Priorität
H	8	13	FH Wachstum steht im öffentlichen Interesse, gehört daher auch in öffentliche Hand und nicht privatisiert.	FH soll öffentliche Interessen verfolgen, daher Führung dch. Staat nicht privat	K117 FH soll öffentliche Interessen verfolgen, daher Führung dch. Staat nicht privat
H	9	14	Abgasmessungen brachten kein Ergebnis	ökologischen Ausgleichsmaßnahmen Luft nötig	K118 Ökolog. Maßnahmen: Luft: nicht nötig
H	9	15	Mangel MV: nicht alle von Anfang an eingebunden	nicht alle BT eingebunden	=K109
H	9	16	Zukunft=Kräftemessen und ständiger Dialog	Zukunft braucht Kommunikation	K119 Zukunft braucht Kommunikation
==	==	==	=====	=====	=====
I	1	1	Geblieden: mehr Fluglärm	mehr Lärm	K120 mehr Lärm
I	2	2	Dialogforum hat Verbesserung der Kommunikation gebracht	Kommunikationsverbesserung,durch Dialogforum	K121 Kommunikationsverbessert durch Dialogforum

I	2	3	Verkehrszunahme hat Situation überall verschlechtert	Verkehrszunahme	K122 Verkehrszunahme
I	3	4	Planmäßige FH Expansion kann bis 2015 10-15% (2-3.00) Arbeitsplätze bringeb bei Verdoppelung des Verkehrs	mehr Arbeitsplätze bei Verkehrsverdoppelung	K123 mehr Arbeitsplätze bei Verkehrsverdoppelung
I	3	5	Lärmgebührenmodell heute eingeführt	Lärmgebührenmodell	K124 Lärmgebührenmodell
I	4	6	Neuentwicklungen d. Triebwerke lassen keine wesentlichen Lärmreduzierungen erwarten	Triebwerke werden nicht mehr leiser	K125 Triebwerke werden nicht mehr leiser
I	5	7	Anwendung d. Landeverfahren Curved Approach dauert noch wg. hoher Kosten	Curved Approach dauert noch wg. Kosten	K126 Curved Approach dauert noch wg. Kosten
I	6	8	Mehr Flüge bringen mehr Gesundheitsbelastung	Höhere Gesundheitsbelastung	K127 Höhere Gesundheitsbelastung
I	6	9	Nachtflugregelung bringt Entlastung	Nachtflugregelung entlastet	K128 Nachtflugregelung
I	7	10	Vor und nach der der Nachtruhe gibt es mehr Flüge	Verkehrszunahme	=K122
I	7	11	Lärmschutzprogramm	Lärmschutzprogramm	K129 Lärmschutzprogramm
I	8	12	Für viele Bürger und mich hat MV nichts gebracht: 3.Piste wurde wie ursprünglich geplant zur UVP eingereicht	Keine Planänderung der 3.Piste in UVP	K130 Keine Planänderung der 3.Piste in UVP
I	8	13	Grundstückspreise in D.Wagram unverändert	Änderung Grundstückspreise	K131 wirtschaftl. Änderungen
I	10	14	Bei geplanter Verdoppelung der Flüge wird Energieverbrauch und Luftverschmutzung steigen	Wachstum verursacht mehr Belastung	K132 mehr Belastungen
I	10	15	Abwasser durch Kläranlage gesäubert	Abwasser: Kläranlage	K133 Abwasser: Kläranlage
I	11	16	MV kann Probleme nicht lösen, Alternative nicht bekannt	MV ungeeignet für anstehende Konfliktbearbeitung	K134 MV ungeeignet für anstehende Konfliktbearbeitung
I	11	17	Wegen des aktuellen Lärms verkaufen, kommt für mich nicht in Frage, da ist Leidensdruck nicht groß genug.	Änderung Grundstückspreise	K135 wirtschaftl. Änderungen
==	==	==	=====	=====	=====
J	1	1	Flugverkehr hat in Kapellerfeld systematisch zugenommen	Verkehrszunahme	K136 Verkehrszunahme
J	2	2	Wirtschaft muss wachsen	Wirtschaft hat Priorität 1	K137 Wirtschaft hat Priorität 1

J	2	3	Zweck des MV war auch: AUA muss am Leben bleiben	AUA muss am Leben bleiben	K138 AUA muss überleben
J	3	4	Wachstum des FH ist positiv, man ist zu spät drauf gekommen, dass Bevölkerung davon negativ betroffen ist	Wachstum bringt höhere Belastung der BT	K139 Belastungen erhöht
J	3	5	Gewinner ist Wien, zu Lasten von Gerasdorf und D. Wagram	Unabgestimmte Verlagerung von Belastungen	K140 Unabgestimmte Verlagerung von Belastungen
J	4	6	Kapellerfeld war in MV nicht involviert	hat nicht alle BT eingebunden	K141 hat nicht alle BT eingebunden
J	4	7	Grundstückspreise in Kapperlerfeld steigen, Grundstück + Haus verlieren an Wert. Es haben schon viele wg. Lärm verkauft	Änderung Grundstückspreise	K142 wirtschaftl. Änderungen
J	5	8	Fluglärm trägt zu sozialen Spannungen bei	Soziale Spannungen wg. Fluglärm	K1453 Soziale Spannungen wg. Fluglärm
J	6	9	Umweltfond kann Schäden nicht kompensieren	Umweltfond kann Schäden nicht kompensieren	K144 Umweltfond kann Schäden nicht kompensieren
J	6	10	Nachtflugregelung sollte Flugverbot in der Nacht vorsehen. Bestehende Form hilft wenig	Nachtflugverbot gefordert	K145 Nachtflugverbot gefordert
J	7	11	MV dient nur dem ruhig Halten der Bevölkerung	MV soll BT ruhig stellen	K146 MV soll BT ruhig stellen ⁸
J	8	12	Man hört von vielen: Hoffentlich geht die AUA ein, dann gibt es mehr Ruhe	Wunsch der BT: Mehr Ruhe	K147 Belastung zu hoch
J	8	13	Flugbetrieb tritt Menschenrechte mit Füßen., das zu verbessern	Flugbetrieb missachtet Menschenrechte	K148 Flugbetrieb missachtet Menschenrechte
==	==	==	=====	=====	=====
K	1	1	Oberhausen wurde erst 2005 in das MV eingebunden	nicht alle BT eingebunden	K149 nicht alle BT eingebunden
K	1	2	Es gibt jetzt wesentlich mehr Fluglärm	mehr Lärm	K150 mehr Lärm
K	2	3	Auskunftsbereitschaft des FH seit Internetzugriff auf Flugspuren geringer	Seit Internetzugriff auf FANOMOS weniger Infos vom FH	K151 Seit Internetzugriff auf FANOMOS weniger Infos vom FH
K	3	4	Missverständliche Darstellungen des FH sind Täuschung	Zweifel an Richtigkeit der FH Aussagen	K152 Zweifel an Richtigkeit der FH Aussagen
K	3	5	Lärmschutzförderung restriktiver gehandhabt als früher	Lärmschutzprogramm	K153 Lärmschutzprogramm
K	4	6	Umweltfonds zahlt erst später	Umweltfonds	K154 Umweltfonds

K	5	7	Lärm kann nicht durch Geld abgegolten werden	Umweltfond kann Schaden nicht kompensieren	K155 Umweltfonds kann Schaden nicht kompensieren
K	5	8	FH Expansion bringt möglicherweise Arbeitsplätze, nicht für uns, aber die Lärmzunahme ist nicht ertragbar	Lärmzunahme bei weiterer FH Expansion nicht ertragbar	K156 weiter Lärmzunahme nicht ertragbar
K	6	9	Tourismus in der Region Oberhausen dch. FH Expansion tot	zu viel Lärm	K157 zu viel Lärm
K	6	10	FH Expansion für Region Oberhausen insgesamt negativ	Belastung zu hoch	K158 Belastung zu hoch
K	7	11	Grundstückspreise Reg. Oberhausen unverändert wg. Verknappung im Umfeld Wien	Änderung Grundstückspreise	K159 wirtschaftl. Änderung
K	8	12	Verbesserung dch. MV: auf gleicher Augenhöhe sprechen	Kommunikation verbessert	K160 Kommunikation verbessert
==	==	==	=====	=====	=====
L	1	1	Die Wirtschaftskrise hat die Situation verändert und stellt 3.Piste in Frage	Wirtschaftskrise stellt 3. Piste in Frage	K161 Wirtschaftskrise stellt 3. Piste in Frage
L	2	2	Wachstum des „Fliegens“ ist für Österreich interessant	Wachstum des „Fliegens“ ist für Österreich interessant	K162 Wachstum des „Fliegens“ ist für Österreich interessant
L	3	3	An vielen Tagen ist Fluglärm unerträglich	Lärm oft unerträglich	K163 Lärm oft unerträglich, Gesundheitsbelastung
L	3	4	Vor der Krise hat Verkehr zugenommen	Verkehrszunahme	K164 Verkehrszunahme
L	4	5	Lärmschutzmaßnahmen falsche Ansatz.. Entstehung verhindern oder von Menschen fernhalten	Lärmentstehung verhindern oder von Menschen fernhalten	K165 Lärmentstehung verhindern oder von Menschen fernhalten
L	4	6	Weiterer Lärmanstieg wäre Gesundheitsbelastung	Weiterer Lärmanstieg wäre Gesundheitsbelastung	=K163
L	5	7	Bei Änderungen frühzeitige Einbindung, erwartet, ist hier nicht erfolgte	MV hat nicht alle BT eingebunden	K166 nicht alle BT eingebunden
L	6	8	bei weiterer Verschlechterung würde ich wegziehen	bei Verschlechterung wegziehen	K167 bei Verschlechterung: Wegziehen

4.4.2 Qualitative Inhaltsanalyse 2. Reduktion

Kategorie	Generalisierung	2. Reduktion
K1 Interessen vor Positionen	Interessen vor Positionen	<p>K`1 Elemente der Mediation, Mängel des MV</p> <ul style="list-style-type: none"> • Interessen vor Positionen • Verharren auf Positionen • Ergebnisoffenheit • Mediation ungeeignet • MV war Projektmanagement • MV = demokratiepolitischer Reifeprozess <p>• nicht alle Betroffenen eingebunden</p> <p>• Verkehrsverteilung -zu Lasten Dritter -neue BT nur Schadensbegrenzung</p> <p>• Dominanz Prader</p> <p>K`2 Elemente der Kommunikation und Konfliktdynamik</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kommunikation aufgebaut, dauerte 1 ½ Jahre • Dialogforum und Bezirkskonferenzen kommunizieren <p>• Ohnmacht</p> <p>• Anliegen nicht ernst genommen</p> <p>• Fehlinformation</p> <p>• Zweifel an Aussagen</p> <p>• Transparenz</p>
K2 Kommunikation zwischen FH und BT aufgebaut	Kommunikation aufgebaut	
K3 Wirtschaft hat Priorität	Wirtschaft hat Priorität	
K4 Sozialverträglichkeit neuer Aspekt für FH	Sozialverträglichkeit	
K5 Lärmgebührenmodell	Lärmgebührenmodell	
K6 Dialogforum	Dialogforum	
K7 Freiwillige Leistungen des FH sichern nachhaltige Entwicklung	Interessenausgleich	
K8 Sozialer Fortschritt: Billig fliegen	Interessenausgleich	
K9 „Externe Effekte“ sind Sache der Politik	„Externe Effekte“ sind Sache der Politik	
K10: FH beteiligt BT am wirtschaftlichen Erfolg	Erfolgsbeteiligung	
K11 Umweltfonds	Umweltfonds	
K12 Arbeitsplätze für Umland	Arbeitsplätze	
K13 FH sucht Interessenausgleich wegen Nachhaltigkeit	Interessenausgleich	
K14 Lärm schadet dem Geschäft	Lärm schadet	
K15 weniger Lärm mehr CO ₂	weniger Lärm mehr CO ₂	
K16 Technischer Fortschritt verringert Umweltbelastung	umweltfreundliche Technologien	
K17 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K18 Ökologische Maßnahmen: Lärm: Schutzdämme Luft: keine notwendig Abwasser: Kläranlage	Ökologische Maßnahmen: Lärm: Schutzdämme Luft: keine notwendig Abwasser: Kläranlage	
K19: Lärm spielt sich im Kopf ab	Wirkung der Schutzdämme	
K20 Nachtflugregelung gibt sozialen u. ökologischen Aspekten Priorität vor ökonomischen	Nachtflugregelung	
K21 Verbesserungspotential f. MV: Organisation u. Prozesssteuerung	Verbesserungspotential f. MV: Organisation u. Prozesssteuerung	
K22 Ergebnisoffenheit im MV war gegeben: • Mediatorenauswahl • Null –Variante	Ergebnisoffenheit	
K23 Rückbindung hat nicht funktioniert	nicht alle BT eingebunden	
K24 Verkehrszunahme, Belastungen erhöht	Verkehrszunahme, Belastungen erhöht	
K25 nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K26: Zweifel an Zusagen des FH	Zweifel an Aussagen	

K27 Ungerechte Aufteilung wirtschaftlicher Erfolge Vorstandsgehälter	Ungerechtigkeit	K`3 Bessere Lösungen als gesetzliche Limits Interessenausgleich durch Vereinbarung besserer Lösungen als vom Gesetz vorgeschrieben: <ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzgrenzwerte • Größere Fluglärmzone: 144 statt 18,3 km² • Maßnahmen für 2-Pisten-System trotz vorhandener Betriebsgenehmigung • Maßnahmen für 3-Pisten-System auch für 2-Pisten-System zugestanden • Ökologische Interessen vor wirtschaftlichen betreffend Lage 3. Piste • Lärmgebührenmodell • Nachtflugregelung Reduzierung der Nachtflüge: Deckelung mit 3.000 Flügen bei Eröffnung 3. Piste 2006 waren es 6.400, 2009 Plan: 4.700, ohne 3. Piste Deckelung mit 4700 Flügen • Umweltfonds
K28 FH Expansion schafft wenig und „billige“ Arbeitsplätze“	Arbeitsplätze	
K29 Ökologische Maßnahmen: Lärm: nur zum Teil wirksam	Lärm bleibt	
K30 Wirtschaft hat Priorität	Wirtschaft hat Priorität	
K31 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K32 MV diene nur Akzeptanzverbesserung des FH, war Webekampagne	Akzeptanzverbesserung , Webekampagne	
K33 Anstehende Probleme sind mit M nicht lösbar	Mediation ungeeignet	
K34 Wien ist falscher Standort für FH, aus wirtschaftlichen. Gründen nicht zu ändern	Wien falscher Standort	
K35 Negative Folgen des FH treffen nächste Generation	Negative Folgen des FH treffen nächste Generation	
K36 Ohnmacht veranlasst Rechtsweg	Ohnmacht	
K37 MV war mehr Projektmanagement als Mediation	MV war Projektmanagement	
K38 Kommunikation zwischen FH und BT aufgebaut	Kommunikation aufgebaut	
K39 Wissensaufbau bei BT	Wissensaufbau	
=K40 MV = demokratiepolitischer Reifeprozess: es gewinnen nicht alle gleich viel aber mehr als bei anderem Verfahren	demokratiepolitischer Reifeprozess	
K41 FH sucht Interessenausgleich wegen Nachhaltigkeit	Interessenausgleich	
K42 Ökologische Interessen vor wirtschaftlichen (Lage 3.Piste)	Ökologische Interessen vor wirtschaftlichen (Lage 3.Piste)	
K43 Interessen vor Positionen	Interessen vor Positionen	
K44 neue Arbeitsplätze	neue Arbeitsplätze	
K45 Verbesserungspotential f. MV: Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken	Verbesserungspotential f. MV: Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken	
K46 Rückbindung hat nicht funktioniert	nicht alle BT eingebunden	
K47 Vergleichmäßigung des Verkehrsaufkommens	Verkehrsverteilung	
K48 hat nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K49 Verbesserungspotential MV: Nicht Anzahl sondern Fähigkeit der Vertreter im MV ist maßgebend	Verbesserungspotential MV: Fähigkeit der Vertreter ist maßgebend, nicht Anzahl	
K50 Fehlinformation der BT	Fehlinformation	
K51 Freundschaften	Freundschaften	

K52 MV anfangs positiv aufgenommen	MV positiv	K`4 Soziale Themenfelder der Nachhaltigkeit <ul style="list-style-type: none"> • Sozialverträgliche Lösungen • Arbeitsplätze: <ul style="list-style-type: none"> -bei Verkehrsverdoppelung bis 2015 10-15% mehr -wenige & „billige“ -vorübergehend mehr -befristet für Consultants • Beteiligung des Umlandes • Lärm gesundheitsschädlich • bei Lärmanstieg wegziehen • Wissensaufbau • Umweltfonds leistet Beiträge für soziale Zwecke -Zahlungen können Schäden nicht kompensieren
K53 FH hat Lärmproblem geschaffen, deren Aufteilung den BT überlassen	Schadensbegrenzung	
K53a MV war Werbekampagne	MV war Werbekampagne	
K54 Wortführer im MV war Prader, die anderen hatten eine Pseudofunktion	Dominanz Prader	
K55 Fehlinformation	Fehlinformation	
K56 Anliegen der BT nicht ernst genommen	Anliegen nicht ernst genommen	
K57 hat nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K58 Presseberichte zum MV waren objektiv	objektive Kommunikation	
K59 „Externe Effekte“ sind Sache der Politik	„Externe Effekte“ sind Sache der Politik	
K60 Wachstumsgrenzen der. Wirtschaft durch Peak-Oil	Wachstumsgrenze Peak-Oil	
K61 Ohnmacht veranlasst Rechtsweg	Ohnmacht veranlasst Rechtsweg	
K 62 vorübergehend Arbeitsplätze	Arbeitsplätze	
K63 Verbesserungspotential f. MV: auf Klärung von Inplausibilitäten bestehen	Verbesserungspotential f. MV: auf Klärung von Inplausibilitäten bestehen	
K64 Ergebnisse des MV: <ul style="list-style-type: none"> • Nachtflugregelung • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Dialogforum • Bezirkskonferenzen 	Ergebnisse des MV: <ul style="list-style-type: none"> • Nachtflugregelung • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Dialogforum, • Bezirkskonferenzen 	
K65 Zugeständnisse des FH: <ul style="list-style-type: none"> • K64 gilt schon für 2-Pstensystem • MV Ergebnis = zivilrechtliche Vereinbarung. • Lärmgebührenmodell • Lärmschutzgrenzwerte unter gesetzlichen Limits 	Zugeständnisse des FH: <ul style="list-style-type: none"> • K64 gilt schon für 2-Pstensystem • MV Ergebnis = zivilrechtliche Vereinbarung. • Lärmgebührenmodell • Lärmschutzgrenzwerte unter gesetzlichen Limits 	
K66 größere Fluglärmzone	größere Fluglärmzone	
K67 Nachtflugreduzierung	Nachtflugreduzierung	
K68 Lärmschutzprogramm	Lärmschutzprogramm	
K69 vorübergehend Beschäftigung für Consultants	Arbeitsplätze	
K70 Mobilitätsbedürfnis der Bevölkerung steuert Verkehrsentwicklung	Verkehrszunahme	
K71 3.Piste kommt, wenn sie gebraucht wird	3.Piste kommt bei Bedarf	
K72 Technischer Fortschritt vermindert Umweltbelastung und erhöht Wirtschaftlichkeit	umweltfreundliche Technologien wirtschaftlicher	
K73 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	

K`5
Ökologische Themenfelder der Nachhaltigkeit

- Lärmschutzprogramm:
 - Wohnraumschutz
 - Projekt Intelligente Fassade
 - Förderung für Wintergärten in 100% Förderzone bis 18.000,-- €
 - Schutzdämme
- Schutzmaßnahmen:
 - Luft: keine notwendig
 - Abwasser: Kläranlage
- Lärmgebührenmodell
- Nachtflugregelung
- weniger Lärm mehr CO₂
- umweltfreundliche Technologien
- Curved Approach

K74 MV Basis = Nachhaltigkeit	MV Basis = Nachhaltigkeit	K`6 Ökonomische Themenfelder der Nachhaltigkeit <ul style="list-style-type: none"> • Wirtschaft hat Priorität • Verkehrszunahme • 3.Piste kommt bei Bedarf • Änderung Grundstückspreise: <ul style="list-style-type: none"> -Bauland im Nahbereich FH stabil bis steigend -FH nahe Liegenschaften verlieren an Wert -Grund in guten Wohnlagen z.B. Liesing -10% -abhängig von konkretem Objekt heterogen -Laaer Berg gestiegen -Groß Enzersdf. + Umland keine Änderung -D.Wagram stabil -Kapperlerfeld steigend, Grundstück + Haus: Wertverlust -Oberhausen stabil wg. Verknappung im Umfeld Wien • „Externe Effekte“ sind Sache der Politik • Flugindustrie ist Staat wichtig • Wachstumsgrenze Peak-Oil • Wien falscher Standort
K75 Umweltfonds	Umweltfonds	
K76 Abwasser: Kläranlage	Abwasser: Kläranlage	
K77 Gute Ausarbeitung sichert Ergebnisse des MV	Wissensaufbau	
K78 Lage 3. Piste ökologisch optimiert zu Lasten Wirtschaftlichkeit	Lage 3. Piste ökologisch optimiert zu Lasten Wirtschaftlichkeit	
K79 nicht belegt		
K80 nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K81 Kommunikationsaufbau hat 1 1/2 Jahre gedauert	Kommunikationsaufbau dauert 1 1/2 Jahre	
K82 MV war basisdemokratischer Reifeprozess	MV war basisdemokratischer Reifeprozess	
K83 Transparenz fördert Bereitschaft, Dinge mitzutragen	Transparenz	
K84 Verharren einiger BI's auf Positionen hindert Entwicklung	Verharren auf Positionen	
K85 Lärmbelastung geringer	Lärm	
K86 Vergleich UVP Ergebnisse	Vergleich UVP Ergebnisse	
K87 Verkehrszunahme	Verkehrszunahme	
K88 Wirtschaft hat Priorität	Wirtschaft hat Priorität	
K89 Gruppe der Nutznießer und Leidtragenden nicht identisch: Ausgleich nötig, auch durch Staat	Interessenausgleich	
K90 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K91 Toleranzgrenze der BT ist hoch	hohe Lärmbelastbarkeit	
K92 Beschwerde-Hotline des FH wurde kommuniziert	Kommunikation aufgebaut	
K93 Verträge zu Lasten Dritter sind unzulässig	Verträge zu Lasten Dritter	
K94 Einsprüche gegen UVP wurden erwartet	Einsprüche gegen UVP	
K95 MV beschäftigte sich anfangs mit 2-Pistensystem	MV beschäftigte sich anfangs mit 2-Pistensystem	
K96 • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Nachtflugregelung • Dialogforum • Lärmgebührenmodell	<ul style="list-style-type: none"> • Lärmschutzprogramm • Umweltfonds • Nachtflugregelung • Dialogforum • Lärmgebührenmodell 	
K97 MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice	MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice	
K98 Rechtliche Möglichkeiten, Projekt zu kippen, sind gering	Rechtliche Möglichkeiten, Projekt zu kippen, sind gering	
K99 Nachhaltigkeitsdiskussion zu Beginn des MV zeigt Interessenslage der BT	Interessenausgleich	
K100 Arbeitsplätze f. Tourismus	Arbeitsplätze	
K101 Interessenausgleich	Interessenausgleich	
K102 Lärmgrenzwerte unter gesetzlichem Limit	Interessenausgleich	

K103 hat nicht alle BT eingebunden, Rückbindung hat z.T. nicht funktioniert	nicht alle BT eingebunden,	K7 Generationengerechtigkeit <ul style="list-style-type: none"> • Negative Folgen des FH treffen nächste Generation • Ausgleich zwischen Nutznießern und Leidtragenden nötig, auch durch Staat • Ungerechte Verteilung wirtschaftlicher Erfolge (Vorstandsgehälter) Themen für Ausblick: <ul style="list-style-type: none"> • UVP Ergebnisse: -Wien: 8.000 Wortmeldungen (W), 1.300 Stellungnahmen, 120 unterschiedliche. -München 60.000 W -Frankfurt 127.000 W, -Berlin 133.000 W Ergebnisse, die in dieser Arbeit nicht weiterverfolgt wurden: <ul style="list-style-type: none"> • Rechtliche Möglichkeiten, Projekt zu kippen, sind gering • MV war größtes Verfahren der Welt in diesem Kontext, Best Practice • FH soll öffentliche Interessen verfolgen, daher Führung dch. Staat nicht privat • Flugsystem für 3-Pistensystem erfordert neues MV mit allen BT • Verbesserungspotentiale für MV: -Organisation u. Prozess-Steuerung -Hauptkonfliktträger ins Zentrum rücken -Fähigkeit der Vertreter ist maßgebend, nicht Anzahl -auf Klärung von Inplausibilitäten bestehen -Verhandlungsschulung f. BT
K104 Verbesserungspot. f. MV: Verhandlungsschulung f. BT	Verbesserungspot. f. MV: Verhandlungsschulung f. BT	
K105 Bewusstseinsbildung: von Positionen zu Interessen	Bewusstseinsbildung: von Positionen zu Interessen	
K106 Flugsystem für 3-Pistensystem erfordert neues MV mit allen BT	Flugsystem für 3-Pistensystem erfordert neues MV mit allen BT	
K107 Rückbindung hat z.T. nicht funktioniert nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K108 Verkehrszunahme Verständnis, Akzeptanz	Verkehrszunahme Verständnis, Akzeptanz	
=K109 nicht alle BT eingeb..	nicht alle BT eingebunden	
K110 Umweltfonds	Umweltfonds	
K111 Umweltfonds Leistungsbeginn	Umweltfonds	
K112 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K112 Techn. Fortschritt vermindert Umweltbelastung	Techn. Fortschritt vermindert Umweltbelastung	
K 113 wirtschaftl. Änderung	wirtschaftl. Änderung	
K114 Lärmschutzprogramm	Lärmschutzprogramm	
K115 Projekt Intelligente Fassade	Lärmschutz	
K116 Wirtschaftlichkeit hat Priorität	Wirtschaftlichkeit hat Priorität	
K117 FH soll öffentliche Interessen verfolgen, daher Führung dch. Staat nicht privat	FH soll öffentliche Interessen verfolgen, daher Führung dch. Staat nicht privat	
K118 Ökologische Maßnahmen: Luft: nicht nötig	Ökologische Maßnahmen: Luft: nicht nötig	
K119 Zukunft braucht Kommunikation	Kommunikation	
K120 mehr Lärm	mehr Lärm	
K121 Kommunikation verbessert durch Dialogforum	Dialogforum	
K122 Verkehrszunahme	Verkehrszunahme	
K123 mehr Arbeitsplätze bei Verkehrsverdoppelung	mehr Arbeitsplätze bei Verkehrsverdoppelung	
K124 Lärmgebührenmodell	Lärmgebührenmodell	
K125 Triebwerke werden nicht mehr leiser	Lärm bleibt	
K126 Curved Approach dauert noch wg. Kosten	Curved Approach dauert noch wg. Kosten	
K127 Höhere Gesundheitsbelastung	Höhere Gesundheitsbelastung	
K128 Nachtflugregelung	Nachtflugregelung	
K129 Lärmschutzprogramm	Lärmschutzprogramm	
K130 Keine Plan- Änderung der 3.Piste in UVP	Gute Ausarbeitung	
K131 wirtschaftl. Änderung	wirtschaftl. Änderung	
K132 mehr Belastungen	mehr Belastungen	
K133 Abwasser: Kläranlage	Abwasser: Kläranlage	

K134 MV ungeeignet für anstehende Konfliktbearbeitung	MV ungeeignet für anstehende Konfliktbearbeitung	
K135 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K136 Verkehrszunahme	Verkehrszunahme	
K137 Wirtschaft hat Priorität	Wirtschaft hat Priorität	
K138 AUA muss überleben	AUA muss überleben	
K139 Belastungen erhöht	Belastungen erhöht	
K140 Unabgestimmte Verlagerung von Belastungen	Unabgestimmte Verlagerung von Belastungen	
K141 hat nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K142 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K143 Soziale Spannungen wegen. Fluglärm	Soziale Spannungen	
K144 Umweltfond kann Schäden nicht kompensieren	Umweltfond reicht nicht	
K145 Nachtflugverbot gefordert	Nachtflugverbot	
K146 MV soll BT ruhig stellen	Beschwichtigung	
K147 Belastung zu hoch	Belastung zu hoch	
K148 Flugbetrieb missachtet Menschenrechte	Flugbetrieb missachtet Menschenrechte	
K149 nicht alle BT eingebunden	nicht alle BT eingebunden	
K150 mehr Lärm	mehr Lärm	
K151 Seit FANOMOS Internetzugriff weniger Infos vom FH	Zweifel an Aussagen	
K152 Zweifel an Richtigkeit der FH Aussagen	Zweifel an Aussagen des FH	
K153 Lärmschutzprogramm	Lärmschutzprogramm	
K154 Umweltfonds	Umweltfonds	
K155 Umweltfonds kann Schaden nicht kompensieren	Umweltfonds kann Schaden nicht kompensieren	
K156 weiter Lärmzunahme nicht ertragbar	zu viel Lärm	
K157 zu viel Lärm	zu viel Lärm	
K158 Belastung zu hoch	Belastung zu hoch	
K159 wirtschaftliche Änderung	wirtschaftliche Änderung	
K160 Kommunikation besser	Kommunikation verbessert	
K161 Wirtschaftskrise stellt 3. Piste in Frage	3. Piste kommt bei Bedarf	
K162 Wachstum des „Fliegens“ ist für Österreich interessant	Flugindustrie für Staat wichtig	
K163 Lärm oft unerträglich, Gesundheitsbelastung	Lärm= Gesundheitsbelastung	
K164 Verkehrszunahme	Verkehrszunahme	
K165 Lärmentstehung verhindern oder von Menschen fernhalten	Lärmschutz	
K166 nicht alle BT eingebunden.	nicht alle BT eingebunden	
K167 bei Verschlechterung: Wegziehen	Wegziehen	

5. Diskussion der Ergebnisse

5.1 Elemente der Mediation, Mängel des Mediationsverfahrens

Mehrere Interviewpartner (IP) aus der Gruppe der Verfahrensteilnehmer berichteten gleichermaßen, dass es im Mediationsverfahren (MV) gelang, die Beteiligten *von Positionen zu Interessen* zu bewegen. Dieser Lernprozess wurde als wesentliche Voraussetzung für konstruktive Problemlösungen erlebt. So betont IP A: „man hat bei Diskussionen versucht, eben nicht die Standpunkte [...] sondern die Interessen im Vordergrund zu sehen.“ Im gleichen Kontext weist er darauf hin: „Seit der Mediation ist für uns „Vorschrift ist Vorschrift“ eigentlich weg [...] auch die Einstellung „das darf ich, darum tu ich es.“ gehört der Vergangenheit an. Es gehört zur Aufgabe der Mediatoren, diesen Prozess insbesondere in der Phase der Konflikterhellung des MV zu fördern und zu unterstützen (vgl. Kapitel 1.1.4). Hier werden Gefühle, Wünsche und Interessen der Konfliktparteien erkundet, sodass letztlich gegenseitiges Verständnis entsteht. Auf die Wichtigkeit dieses Prozesses wird auch in der Verhandlungsmethode des „sachbezogenen Verhandeln“ im Harvard Negotiation Projekt verwiesen (vgl. Kapitel 1.1.4). Denn erst wenn gegenseitiges Verständnis aufgebaut ist, ist die Voraussetzung dafür gegeben, den nächsten Schritt zu gehen, in dem die Entwicklung von Lösungsmöglichkeiten stattfindet.

Konfliktparteien, die dem Prozess, die Interessen, die hinter ihren Positionen stehen, zu erforschen, nicht folgen konnten, sind *in ihren Positionen verharrt* und aus dem Verfahren ausgeschieden. Dies bewirkte eine Stagnation in der Entwicklung dieser Parteien. Wenn der Wille zu einer einvernehmlichen Lösungsfindung fehlt, ist die Voraussetzung für eine erfolgsversprechende Mediation nicht gegeben (vgl. Kapitel 1.1.4). So erzählt IP E: „Ich habe mit einer dieser ausgeschiedenen Bürgerinitiativen intensiven Kontakt gehabt und da musste ich klar erkennen, es war wie eine Zeitreise zurück, drei, vier Jahre ins MV. Es hat sich kein Argument dort geändert, keine Forderung geändert. Diese Herrschaften sind eisern auf ihren ursprünglichen Positionen geblieben. Konfliktlösung und Konsens bedeutet ja, dass alle bereit sind, sich einem Prozess zu unterwerfen und einen Schritt in die Mitte zu machen.“

Eine der Grundregeln der Mediation ist *Ergebnisoffenheit*. Gemeint ist eine möglichst offene Erwartungshaltung der Beteiligten hinsichtlich der Ergebnisse der Mediation (vgl. Kapitel 1.2.4). Ergebnisvorgaben verkleinern den Verhandlungsspielraum und stellen den Sinn des MV in Frage, wenn sie zu umfangreich werden. IP A bestätigt die Ergebnisoffenheit zu Beginn des MV: „Und wir haben dann die Mediatoren ausgesucht. Das war der erste mediatorisch wichtige Schritt, nämlich dass es nicht die geworden sind, die der Flughafen wollte, sondern die anderen“ und weiter: „Also, es war natürlich eine Ergebnisoffenheit per Definition gegeben. Ich kann Ihnen heute nicht sagen, was rausgekommen wäre, wenn das Ergebnis gewesen wäre, eine 3. Piste darf nicht sein.“ Im Laufe des Verfahrens hat sich die Situation jedoch geändert. Mit dem Abschluss des Teilvertrages wurde die Ergebnisoffenheit stark eingeschränkt (vgl. Kapitel 2.2.4). Das wäre unproblematisch, wenn der Kreis der Verfahrensbeteiligten in der Folge gleich geblieben wäre. Tatsächlich erfolgte jedoch eine deutliche Erweiterung dieses Kreises. Für die neu dazugekommenen Beteiligten war dies sehr wohl ein Problem, da ihnen kaum noch Verhandlungsspielraum blieb (vgl. Kapitel 6.1.2), sodass die Frage hochkam, ob im gegenständlichen Fall überhaupt *Mediation das geeignete Instrument zur Konfliktbearbeitung* war.

Neben einem angemessenen Verhandlungsspielraum verlangt Mediation die Anwesenheit aller in den Konflikt involvierten Parteien, damit das Ergebnis als repräsentativ eingestuft werden kann (vgl. Kapitel 1.2.6). Gleichzeitig muss aber die Zahl an Teilnehmern überschaubar bleiben. Diese Bedingungen gleichzeitig zu erfüllen ist besonders in der Umweltmediation wegen der hohen Anzahl an Konfliktbeteiligten schwierig (vgl. Kapitel 1.2). Dazu ein Auszug aus Interview I: „Meiner Meinung nach sind die Interessen zu divergierend, als dass da durch ein Mediationsverfahren überhaupt eine Lösung gefunden werden kann. Die einen wollen einfach weniger Flüge haben und der Flughafen will wachsen.“ IP C gibt zu bedenken: „Dieses Verfahren hatte mit Mediation wenig zu tun und sehr, sehr viel mit Projektmanagement.“ IP G prognostiziert rückblickend: wenn wir mit der Struktur, die wir jetzt im Dialogforum haben, mit den Bezirkskonferenzen, das Mediationsverfahren begonnen hätten, wäre eine Mediation nicht möglich gewesen mit so vielen Leuten.“

Unabhängig davon, ob man das MV als Mediation oder Projektmanagement beurteilt, konnte damit erreicht werden, dass die Ergebnisse nach Einschätzung von Verfahrensbeteiligten besser sind als jene, die ein UVP-Verfahren bringen hätte können. Im UVP-Verfahren sind die Behörden an Gesetze und Verordnungen gebunden, damit ist das Repertoire der Konfliktlösungsergebnisse eingeschränkt (vgl. Kapitel 1.1.1). Zusammenfassend beurteilt IP C den Veränderungsprozess des MV folgend: „...und ich denke, was es [das MV] verändert hat, ist schon ein *gesellschaftspolitischer Gedankensprung in Österreich*, dass man gesehen hat, man kann solche Themen auch so behandeln und man kann auch zu Lösungen kommen [...] wo nicht alle gleich viele gewinnen, wo aber jeder weiß, er gewinnt mehr, als in einem anderen Verfahren.“

Mängel des Mediationsverfahrens

Mehrere Interviewpartner gaben an, dass *nicht alle Betroffenen in das MV einbezogen* wurden. IP L bemerkt dazu: „Ich habe nichts gehört und nichts gelesen. Also ich wusste nicht, was da gemacht worden ist. [...] natürlich unterstelle ich, dass man mit den örtlichen Stellen [...] Kontakt aufnimmt [...] dann auch mit den Bürgern, also auch mit mir.“ IP J berichtet: „Aber ich habe mich auch mit dem Bürgermeister unterhalten und der Bürgermeister hat gar nichts [...] von dieser Mediation gewusst.“ Auch IP H meint: „Natürlich war es ein Fehler, dass die Mediation nicht von sich auch [...] gegangen ist und gesagt hat: »Liebe Leute, wir laden euch ein, weil wir euch informieren wollen, so und so schaut es aus.« Also versuchen früher zu informieren [...] weil so haben sich die Gemeinden halt durch die Mediation überfahren gefühlt, was wir auch gut nachvollziehen haben können.“ Weitere ähnlich lautende Aussagen könnten hinzugefügt werden. Einer der Grundsätze der Mediation ist, dass alle vom Konflikt betroffenen Parteien im MV anwesend oder vertreten sein müssen (Kapitel 1.1.2). Die Konflikttransformation (vgl. Kapitel 1.5) funktioniert auch nur mit den am Prozess Beteiligten. Neu zum Prozess Hinzugezogene müssen erst bestimmte Schritte des Prozesses durchlaufen, um den gleichen Stand zu erreichen, wie jene, die von Anfang an dabei waren. Im gegenständlichen MV wurden die neuen Betroffenen erst nach Verabschiedung des Teilvertrages „Aktuelle Maßnahmen“, gegen Ende des MV, in Bezirkskonferenzen organisiert und dem Verfahren beigezogen (vgl. Kapitel 2.2.5). Entsprechend fiel auch das Komittment zu den Ergebnissen des MV aus. Ein großer Teil der später dazu Gekom-

menen stimmten dem MV nur mit Vorbehalt zu (vgl. Kapitel 2.2.6). Dieser Umstand beeinträchtigt die Nachhaltigkeit des MV-Ergebnisses entscheidend.

Das erste Vertrags-Ergebnis des MV war der Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“ (vgl. Kapitel 2.2.4). Voraussetzung für die Zustimmung der Betroffenen zu diesem Vertrag war unter anderem eine umfassende Änderung der Verkehrsverteilung dahingehend, dass ein Teil des Verkehrs von bis dahin sehr stark überflogenen Gebieten verlagert wurde auf Regionen, die zum damaligen Zeitpunkt wenig oder keinen Flugverkehr hatten. Der Flughafen gab in den Verhandlungen dem Druck der Betroffenen nach und stimmte dieser Umverteilung zu, da er ansonsten den Vertragsabschluss gefährdet sah. Die Einigung kam jedoch ohne vorherige Information oder Zustimmung der nun neu Betroffenen zustande. Zilleßen(1998a) stellt zu so einem Vorgehen fest: „Verhandlungen im Rahmen eines MV werden [...] dort beschränkt, wo versucht wird, sich auf Kosten eines unbeteiligten Dritten [...] zu einigen“ (Zilleßen, 1998a, S.34; zit. n. Neuert, 2001, S.91, vgl. Kapitel 1.2.6). Hier wurde es nicht nur versucht, sondern es geschah so. Heftige Proteste der neu Betroffenen waren die Folge. IP G erinnert sich: „Nach Abschluss des Teilvertrages, wo es natürlich neue Fluglärmbelastung gegeben hat bei Gebieten, die vorher nicht belastet waren, hat es immer einen Riesen Aufstand gegeben. Verständlich und nachvollziehbar.“ IP D erzählt: „Es hat mich nur insofern so berührt, weil ich bei der Anfangsveranstaltung so gefühlt hab, speziell bei Zilleßen, so ein Deutscher, da hat man das Gefühl, dass,... vielleicht von der Sprache her [...] Man hat ein größeres Vertrauen gehabt, und weißhaarig und Professor...“ Dieses Bild hat sich im Laufe der Zeit gewandelt: IP D beurteilte die Stimmung folgend: „... der Fürst hat auf Grund der Situation dann das Handtuch geworfen und gesagt, da macht er nicht mit, das ist keine Mediation. Die anderen beiden, das ist der Zilleßen und die Frau König, die hat das überhaupt nicht gestört.“ IP A schildert dazu: „Liesing hat eine Flugroute verpasst bekommen [...] die Liesinger haben gar nichts gewusst, das hat sie aus heiterem Himmel getroffen[...] Im Nachhinein durften dann die belasteten Gebiete [...] sozusagen dabei sein, aber die Belastung war da.“

Um das Problem wieder in den Griff zu bekommen, kam es zur Gründung von Bezirkskonferenzen (vgl. Kapitel 2.2.5), die als neue Teilnehmer dem MV beigezogen wurden. IP G berichtet dazu: „da genügen nicht mehr die politischen Vertreter, ein paar Abge-

ordnete, das MV muss massiv ausgeweitet werden [...] so kam es zu den Bezirkskonferenzen.“ Die neuen Teilnehmer am MV waren mit völlig anderen Voraussetzungen als der ursprüngliche Kreis der Betroffenen konfrontiert. Zum einen hatten sie den gesamten Lernprozess des bisherigen MV nicht selbst durchlaufen, zum anderen war die Ergebnisoffenheit wesentlich eingeschränkt, denn der Teilvertrag stand als gesichertes Ergebnis des ursprünglichen Betroffenen-Kreises des MV nicht mehr zur Disposition. Die neu Betroffenen wurden mit der Lärmsituation mehr oder weniger „vor vollendete Tatsachen gestellt“ und konnten sich im Rahmen der Aufarbeitung des Teilvertrages (vgl. Kapitel 2.2.5) damit befassen, wer mehr oder weniger Lärm „übernahm“. IP D führt dazu aus: „Also es wurde ja auch sehr stark der schwarze Peter auf die Bürgerinitiativen abgewälzt. »So, Ihr müsst jetzt sagen, wie!« Also man hat sich quasi gegenseitig den Lärm hingeschoben.“

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass bis zum Zustandekommen des Teilvertrages (vgl. Kapitel 2.2.5) der Beteiligtenkreis im Sinne der Mitsprache aller vom Konflikt Betroffenen nicht beschlussfähig war. Viele Regionen wurden erst durch den Teilvertrag zu Konfliktbetroffenen. Nach der „Reparatur“ dieses Mankos durch Gründung und Hinzuziehung der Bezirkskonferenzen war wohl die Beschlussfähigkeit aus Sicht der Vollzähligkeit der involvierten Parteien gegeben, die Ergebnisoffenheit war jedoch extrem eingeschränkt, da das Ergebnis des Teilvertrages nicht mehr verhandelbar war.

Prader nahm im MV eine zentrale Rolle ein. Er war bereits im Vorfeld des MV vom Flughafen als Prozessbegleiter damit beauftragt worden, den Kommunikationsprozess zwischen Flughafen und Betroffenen zu steuern (vgl. Kapitel 2.1). Unter seiner Mitwirkung konnte auch der gemeinsame Wille gebildet werden, eine Mediation durchzuführen. Prader leitete daraufhin die pre-mediative Phase (vgl. Kapitel 2.2.1) und bereitete die Auswahl des Mediatoren-Teams für das MV vor. Die Konfliktparteien entschieden sich dann im Konsens für ein Mediatorenteam, dem Prader nicht angehörte. Er übernahm daraufhin im MV die Rolle des Prozessproviders, war offiziell nicht mehr als Mediator tätig, behielt jedoch im Verfahren die Fäden in der Hand. Seine Rolle wurde von IP D folgend wahrgenommen: „Und natürlich, der treibende Mann, der alles in der Hand hatte, war der Dr. Prader [...] er hat sozusagen das große Wort geführt...“ Die Rolle des Mediators (vgl. Kapitel 1.1.3) umfasst viele Aufgaben, die Prader bis zur

Auswahl des Mediatoren-Teams wahrnahm. Die Fortführung seiner Arbeit als Prozessprovider generierte Ungereimtheiten in der Prozessführung. Auf dieses Problemfeld weist IP A hin: „Wir hatten dann jedenfalls Mediatoren und wir hatten den Prozessprovider Prader nach wie vor. Und da hat es natürlich Spannungen gegeben [...] weil die Aufgabengebiete nicht genau geklärt waren. Die Mediatoren haben natürlich Prozesshoheit gehabt, ganz klar. Und Prader hat aber auch gearbeitet [...] da hat es sicher Reibungsverluste im Organisationsteam gegeben.“ Auch IP C gab dazu an: „Natürlich lag dort der Hase im Pfeffer, weil Prader eine Doppelführung wollte. Und ein Mediationsverfahren ist meiner Meinung nach schon schwierig genug allein zu führen, das heißt das Mediationsteam zu führen und eine unabgestimmte Doppelführung ist meiner Meinung nach aus organisationstheoretischer Sicht nicht machbar.“

5.2 Elemente der Kommunikation und Konfliktdynamik

Elemente der Kommunikation

Eine zwingende Voraussetzung zur Konflikttransformation ist Kommunikation (vgl. Kapitel 1.5). Die Bereitschaft dazu war vor dem MV seitens des Flughafens aufgrund seiner Machtposition nicht gegeben (vgl. Kapitel 2.1). Das Machtgefälle zwischen Flughafen und Betroffenen wurde durch die nach und nach aufgebaute Gegenmacht der Bürgerinitiativen, die als ihr Machtmittel die Öffentlichkeit nutzten, aufgebrochen (vgl. Kapitel 1.2.6). Im Rückblick bestätigt IP A dazu: „vor allem übrig geblieben ist, dass es eine Gesprächsbasis gibt, einen offenen Zugang mit all denen, die halt oftmals andere Ansicht als der Flughafen haben, dass es quasi die Bereitschaft gibt, sich den Anderen anzuhören und vor allem, dass es die Akzeptanz gibt, dass es ganz normal ist, dass jemand eine andere Meinung hat.“ Der Aufbau des Kommunikationsprozesses wurde von einem nicht parteiischen Prozessbegleiter unterstützt (vgl. Kapitel 2.1) und mündete letztlich im gemeinsamen Willen der Parteien, eine Mediation durchzuführen. Die Konfliktparteien im MV arbeiteten zunächst daran, die Kommunikation einigermaßen wieder herzustellen und Vertrauen aufzubauen. Dazu berichtet IP E: „...diese eineinhalb Jahre Vorlaufzeit, wo man im Mediationsverfahren, überhaupt um Vertrauen aufzubauen, über alles Mögliche gesprochen hat.“ Und IP C meint dazu: „So, wie wir vorher miteinander geredet haben, werden wir nicht mehr miteinander reden, auch wenn das

Verfahren nicht zu einem gemeinsamen Ergebnis führt.“ Die mühevoll wieder hergestellte Kommunikation sollte auch nach Abschluss des MV aufrecht erhalten bleiben. Dies war der Anlass zur Gründung des Dialogforums.

Das *Dialogforum* erhielt bereits vor Abschluss des MV die Aufgabe, gemeinsam mit den Bezirkskonferenzen den Dialog aufrecht zu erhalten und insbesondere neue Themen aufzuarbeiten, noch bevor Verhärtungen auftraten (vgl. Kapitel 2.2.7). Ein Blick auf das Diagramm der Stadien und Abläufe der Konflikttransformation nach Diana Francis (vgl. Kapitel 1.5) zeigt, dass Konfliktprävention ein ständiger Prozess der „Friedensaufrechterhaltung“ (ebd.) ist. Insofern kommt dem Dialogforum besondere Bedeutung zu. Die Motivation des Flughafens, diese Organisation zu finanzieren, sieht IPA so: „den Flughafen kostet das System Dialogforum sicher 5 – 8 Millionen Euro im Jahr. Jetzt kann man darüber diskutieren, ob das ein sinnvolles Geld ist [...] Hier gibt es ganz einfach den Meinungsumschwung, die nicht finanziell bewertbaren Dinge, wie z.B. Unmut der Bevölkerung [...] sind ganz einfach Geld wert.“ und IP G führt dazu aus: „...das war klar, nach dem Mediationsverfahren [...] musste man eine formelle Struktur schaffen, um einfach alle Themen, die anstehen, zu bewerkstelligen. Dass es jetzt auch vier Jahre nach Abschluss des MV in einer sehr intensiven Form diesen Dialog zwischen allen Beteiligten nach wie vor gibt [...] zeigt aus meiner Sicht, dass das Mediationsverfahren durchaus auch eine nachhaltige Wirkung hat...“ Die Dynamik der Ereignisse im Fluggeschehen bringt es mit sich, dass immer wieder neue Themen hochkommen, die zu bearbeiten sind. Auch alte Themen gelangen bisweilen aufgrund von Fehleinschätzungen wieder auf die Tagesordnung und werden im Dialogforum einer Lösung zugeführt (vgl. Kapitel 2.2.8). So unterstreicht IP H die Notwendigkeit der Aufrechterhaltung der Kommunikation, wenn er meint: „die Zukunft [...] wird ein Kräftemessen, solange es den Flughafen in der Umgebung gibt und das wird ein ständiger Dialog [...] um einigermaßen mit dem Status über die Runden zu kommen.“

Elemente der Konfliktdynamik

In den Interviews wurden Elemente der Konfliktdynamik identifiziert, die Konflikt deeskalierend wirken und solche, die eine weitere Eskalation verursachen bzw. eine potentielle Gefahr dafür implementieren. Beide haben einen starken Bezug zu Glasls (2004) Konflikttheorien und zum Management von Konflikten (vgl. Kapitel 1.1.1). Der profes-

sionelle Umgang mit Konflikten spielt im Mediationsprozess eine zentrale Rolle. Er beeinflusst zum einen die Geschwindigkeit des Arbeitsfortschrittes in Richtung Lösungsfindung während der Mediation, zum anderen steht und fällt damit auch die Tragfähigkeit der im Mediationsverfahren ausgehandelten Lösungen. Verfahrensbeteiligte, die mit *ungelösten Konflikten* das MV verlassen, können eine potentielle Gefährdung für die Umsetzung der Verfahrensergebnisse darstellen. Es ist nicht ungewöhnlich, dass solche Personen oder Gruppierungen viel Energie dafür aufwenden, die Umsetzung der Verfahrensergebnisse zu boykottieren, unter anderem auch gerichtliche Instanzen zur Durchsetzung ihrer Interessen einschalten, so wie dies auch nach dem gegenständlichen MV geschehen ist. IP B berichtet dazu: „Ja, eine persönliche Konsequenz war es insofern, als diese *Ohnmacht*, die man empfindet als Betroffener [...] sich darin ausgedrückt hat, dass man sagt, »Also wenigstens auf dem Rechtsweg sollte der Geschädigte etwas erreichen können.« Das war die Motivation.“

Zur Eskalation von Konflikten trägt auch bei, *Anliegen von Betroffenen nicht ernst zu nehmen*. Folgt man der Definition des sozialen Konfliktes nach Glasl (2004), so ist dieser Sachverhalt für sich schon ein Konfliktauslöser (vgl. Kapitel 1.1.1). Sehr plakativ schildert das IP D: „Denn die Leute, die so für dumm verkauft wurden, die sind ja viel motivierter, die sind doppelt motiviert. Die lassen sich das nicht gefallen, die ärgern sich wahnsinnig.“ An anderer Stelle schildert IP D: „Es wurde hier [im MV] so pseudowissenschaftlich ums fünfte Komma hinterm Null geredet, und in Wirklichkeit, wie wir später draufgekommen sind, waren die [...] Berechnungen ums Dreifache falsch. Also wenn man nur ein bisschen den Kopf eingeschaltet hat, ist man draufgekommen, dass man hier wahnsinnig verarscht wird, hat es aber nicht wahr haben wollen.“ Solche Situationen können dazu führen, dass Gespräche zusammenbrechen, Vereinbarungen gebrochen werden und der Konflikt wieder aufflammt (vgl. Kapitel 1.5). Hier ist der Mediator gefordert, die Brisanz der Situation wahrzunehmen, und vermittelnd einzugreifen (vgl. Kapitel 1.1.3).

Stellt sich eine Information, so wie im vorigen Beispiel, als *Fehlinformation* heraus, verursacht dies einen Vertrauensverlust und damit einen Rückschritt im Prozess der Konflikttransformation (vgl. Kapitel 1.5). Die Folge ist, dass der Wahrheitsgehalt neuer Zusagen a priori angezweifelt wird. Dies belegt ein Interviewauszug aus dem Interview

mit IP B: „Angeblich, die Nachtflugregelung würde ab 2010 etwas bringen, aber die ist auch so wischi-waschi formuliert und in Frankfurt [...] war im MV die Nachtflugregelung fester Bestandteil und die wurde dann einfach über Bord geworfen, ja, weil die Wirtschaftlichkeit dagegen gesprochen hat.“

Konflikt de-eskalierend hingegen wirkt *Offenheit und Transparenz*, auch wenn unangenehme Sachinformationen zu transportieren sind. Transparenz ist Voraussetzung für Kooperation. Kooperation bietet in Konfliktsituationen die größte Einflussnahme auf den Konflikt und ist damit die beste Voraussetzung, die Beziehung aufrecht zu erhalten (vgl. Kapitel 1.1.1). Zu diesem Thema führt IP E aus: „Für mich persönlich, denke ich, dass ich gelernt habe, dass, wenn Transparenz herrscht, wenn offen verhandelt wird, eine hohe Bereitschaft vorhanden ist [...] Dinge mit zu tragen, Dinge mit zu gestalten.“ Ein Auszug aus Interview C dazu: „Aber wenn man weiß, warum das so ist, dann geht man ganz anders um, als wenn man sich missbraucht fühlt und sagt, OK, die fahren über mich drüber.“

5.3 Bessere Lösungen als gesetzliche Limits

In Hinblick auf einen Interessensausgleich zur Absicherung der Nachhaltigkeit kamen in verschiedenen Themenfeldern bei den Verhandlungen zwischen Flughafen und Betroffenen Lösungen zustande, die qualitativ besser waren, als die gesetzlichen Anforderungen. Eines dieser Themenfelder ist das *Lärmschutzprogramm*. Dazu führt IP A aus: „wenn wir jetzt auf Gesetzten bestehen würden und sagen [...] Lärmschutzprogramm müssen wir nicht machen, machen wir nicht [...] dann würde die Gefahr bestehen, dass es eben keine nachhaltige Entwicklung gibt.“ Behörden müssen sich an Gesetzen orientieren, damit ist deren Repertoire an Konfliktergebnissen begrenzt, im Recht geht es um Rechtmäßigkeit, nicht um Lösungen (vgl. Kapitel 1.1.1 & Kapitel 1.3). Die Mediation bietet hier mehr Möglichkeiten. IP E erklärt im Zusammenhang mit dem Lärmschutzprogramm: „Man hat hier weit unter dem, was der Gesetzgeber dem Bürger bereit ist, zuzumuten, angesetzt. In dem Sinn ist man also hier von der Umsetzung her so weit, wie das Gesetz vielleicht erst in zehn, fünfzehn, zwanzig Jahren kommen wird.“ Dieses Vorgehen entspricht dem Geist, der in den „Ökonomischen Managementregeln“ der Nachhaltigkeit festgehalten ist (vgl. Kapitel 1.4.3). Zum gleichen Themenfeld zählt

auch der Beschluss zur Lage der 3. Piste, die entgegen wirtschaftlichen Interessen des Flughafens so festgelegt wurde, dass sie ökologischen Interessen so gut wie möglich entspricht. Hierher gehört auch die Errichtung von Schutzdämmen und Schallschutzmaßnahmen an Wohnbauten sowie eine erweiterte Fluglärmzone. Alle vereinbarten Maßnahmen sind in der Abschlusserklärung zum MV festgehalten (vgl. Kapitel 2.2.6). Zur Fluglärmzone erklärt IP E: „Diese Konfliktzone, die der Gesetzgeber sieht, ist die Fluglärmzone über 65 Dezibel Dauerschallpegel. Die hat eine Größe um den Flughafen von 18,3 km² [...] dem gegenüber stehen die Ergebnisse des MV [...] das Dialogforum überwacht 144 km².“ Das *Lärmgebührenmodell* ist ein Werkzeug mit dessen Hilfe die Airlines dazu motiviert werden sollen, leisere Flugzeuge einzusetzen. Die Entwicklung und Administration des Modells finanziert der Flughafen quasi als Präventivmaßnahme gegen Lärm. Diese Maßnahme kam aus einer Forderung der Bürgerinitiativen, wurde im Dialogforum weiterverfolgt und vor kurzem eingeführt. Dazu ein Auszug aus Interview G: „Leisere Flugzeuge versucht man jetzt über dieses Lärmgebührenmodell, über wirtschaftliche Anreize herbeizuführen.“

Ein Schritt, der dem Flughafen und den Vertretern der Airlines im MV sehr schwer gefallen ist, wie der folgende Interview-Ausschnitt bestätigt, war das Zugeständnis der *Nachtflugregelung*. Diese garantiert eine Einschränkung der Flugbewegungen in den Nachtstunden. Hierzu führt IP A aus: „Nicht im Traum wäre uns eingefallen, irgendwas in der Nacht zu reduzieren. Es war lange Zeit für den Flughafen Wien das Asset schlechthin, keine Beschränkungen in der Nacht zu haben [...] es war ein Zugeständnis, wo der Flughafen und die Airlines ganz einfach sagen haben müssen: »Wollen wir eine nachhaltige Entwicklung gemeinsam mit dem Umland, das erfordert, dass wir in der Nacht Federn lassen oder wollen wir kein Ergebnis des MV«, mit der großen Gefahr, dass auch der Tag gefährdet ist.“

Obwohl sich das MV mit der 3. Piste befassen sollte beschäftigte es sich zu *Beginn des MV mit dem vorhandenen 2-Pisten-System*, für das eine gültige Betriebsgenehmigung existierte. IP G berichtet dazu: „Und entscheidend war damals, dass am Anfang des Verfahrens, wo es ja primär um die 3. Piste gegangen ist, vor allem die Bürgerinitiativen eingefordert haben, dass es nicht nur um die 3. Piste gehen kann, sondern auch um das aktuelle Fluggeschehen gehen muss.“ Die für das 3-Pisten-System entwickelten

Maßnahmen kamen dann bereits im 2-Pisten-System zum Einsatz. Dazu IPA: „aus meiner Sicht besonders fein ist, dass der Umweltfonds gemeinsam mit dem Flughafen halt beschlossen hat, das Lärmschutzprogramm, was ja nur für das 3-Pisten-System im Mediationsvertrag festgelegt worden ist, [...] auch im 2-Pisten-System durchzuführen [...] und Lärmschutzmaßnahmen sind ganz einfach nachhaltig.“

Zuletzt sei hier noch der *Umweltfonds* erwähnt, der quasi Ausgleichszahlungen für soziale Schäden durch das Fluggeschehen leistet (vgl. Kapitel 6.3.5).

5.4 Soziale Themenfelder der Nachhaltigkeit

Die Beteiligten des MV einigten sich darauf, Nachhaltigkeit im Sinne des Drei-Säulen-Konzeptes (vgl. Kapitel 1.4.3) für die Ordnung und Gewichtung der Themen heranzuziehen (vgl. Kapitel 2.2.4). Erklärtes Ziel war, die Nachhaltigkeits-Dimensionen Soziales, Ökologie und Ökonomie ausgewogen zu behandeln. Im MV wurden diese auf relevante Themenfelder herunter gebrochen und mit Indikatoren versehen. Aus Gründen der Neutralität erfolgte die Untersuchung in dieser Arbeit auf Basis der Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Vorgaben des Global Reporting Initiative (GRI)-Reporting Framework. GRI ist der weltweit am weitest verbreiteten Standard zur Nachhaltigkeits-Berichterstattung (vgl. Kapitel 1.4.3). Die Auswahl der Leistungsindikatoren erfolgte in Anlehnung an die GRI-Reports des Schweizer Konzerns Georg Fischer (vgl. ebd.). Darin sind als Leistungsindikatoren der sozialen Dimension die Themenfelder Mitarbeiter (Anzahl, Zufriedenheit etc.), Gesundheit, Bildung und Gesellschaft (gemeinnützige Spenden etc.) enthalten. Das Ausgangsmaterial wurde nach diesen Themenfeldern durchleuchtet.

Der Flughafen erkannte im Laufe des MV, dass es nicht reicht, nur monetäre Interessen zu verfolgen, wenn ein Interessensausgleich im Sinne der Nachhaltigkeit angestrebt wird (vgl. Kapitel 1.4.3). Unter diesem Aspekt steht die Erkenntnis, dass Maßnahmen auch *sozial verträglich* sein müssen. IP A merkt dazu an: „dass jetzt eigentlich alle das Verständnis haben, nur auf das Geld zu schauen, reicht nicht aus. Das heißt, es wird sehr wohl bei vielen Maßnahmen nicht die finanziell günstigste Maßnahme genommen,

sondern die etwas ungünstigere, weil eben das Asset „Sozialverträglichkeit“ [...] dazu gekommen ist.“

Abgesehen vom Beschäftigungseffekt für Mediatoren und Consultants brachte das MV per se keine neuen *Arbeitsplätze*. Bürgerinitiativen nahmen unentgeltlich am Verfahren teil und andere Institutionen stellten dafür keine neuen Mitarbeiter ein (vgl. Kapitel 2.2.2 sowie Kapitel 5.4 – Wissensaufbau). Sicher ist, dass die Bautätigkeit am Flughafen einen vorübergehenden Beschäftigungseffekt hat, sofern es zum Bau der 3. Piste kommt. Nachhaltige Beschäftigungseffekte durch die Expansion des Verkehrsaufkommens mit und ohne 3. Piste werden von den Interviewpartnern unterschiedlich beurteilt. So meint IP B: „ich kann also da nicht sehen, wo so viele neue Arbeitsplätze herkommen. Außerdem werden ja untergeordnete Arbeiten, also für Transfer von Passagieren, Ein-Ausladearbeiten, Reinigungsarbeiten mehr [gebraucht], die mit ganz billigen Arbeitskräften arbeiten.“ Die optimistischste Aussage dazu machte IP I: „...weil der Flughafen mit der Vorstellung des Masterplans vorgegeben hat, die Kapazitäten bis 2015 fast zu verdoppeln [...] ja, wie gesagt, die Beschäftigungseffekte sind sicher gegeben, allerdings bei der heutigen Rationalisierung [...] es werden halt 10-15% Arbeitsplätze mehr sein.“

Als weiteren Aspekt im Sinne eines Interessensausgleichs versucht der Flughafen die am stärksten betroffenen *Umlandgemeinden am wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens teilhaben* zu lassen. Dies erfolgt z. B. durch Vergabe von Aufträgen an Firmen aus dem Umland und Einstellung von Mitarbeitern bevorzugt aus diesen Regionen. Das belegt IP A: „...wenn es Mitarbeiter gibt aus unterschiedlichen Regionen, dass man besonders versucht, diejenigen, die aus den Nachbarortschaften sind, zu beschäftigen.“

Im MV wurde ein ganzes Bündel von Maßnahmen vereinbart, um dem Lärm entgegenzuwirken (vgl. Kapitel 5.3). Die Verkehrszunahme machte viele dieser Bemühungen zunichte. So gibt IP B zu bedenken: „Mit steigendem *Lärm verschlechtert sich auf jeden Fall die Gesundheit*, das ist ganz klar. Die Leute, die sich in den Anrainergemeinden im Garten aufhalten [...] es ist überall lauter geworden.“ IP L meint dazu: „ich bin ein Mensch, der die Freiheit liebt, das heißt, irgendwo möglich sind wir im Garten, also draußen und da nützen mir Lärmschutzfenster effektiv nichts [...] medizinisch aner-

kannt ist, dass Lärm allgemein den Menschen nachteilig beeinflusst...“ Auf die Frage nach persönlichen Konsequenzen für die Zukunft antwortete IP L: „Also momentan habe ich die Hoffnung, dass einmal die Krise, dass das vielleicht etwas weniger wird. Zum Zweiten natürlich die Hoffnung, dass man Regelungen findet, um den Lärm zu reduzieren [...] wenn es mir zu viel wird, im schlimmsten Fall, notfalls wegziehen.“

Während des Mediationsverfahrens hat besonders bei den Betroffenen ein bemerkenswerter *Wissensaufbau* stattgefunden. So erzählt IP C: „die Beteiligten haben mit einem sehr, sehr großen Zeiteinsatz sich thematisch intensiv mit Dingen beschäftigt [...] da ist also sehr viel technische, inhaltliche Feldkompetenz entstanden.“ Dies war für das MV von Vorteil, da den Betroffenen dadurch Zusammenhänge klar wurden und Verständnis für die Interessen der Konfliktpartner entwickelt werden konnte (vgl. Kapitel 1.1.2).

Eine weitere Maßnahme im Sinne eines sozialen Beitrages für die Gesellschaft, die durch die Aktivitäten des Flughafens beeinträchtigt wird, ist der *Umweltfonds* (vgl. Kapitel 2.2.6). Ziel dieses Fonds ist es, Nachteile, die sich aus dem Flugverkehr ergeben, monetär abzugelten. Abgegolten werden z.B. Entwicklungseinschränkungen im Bereich der Siedlungsentwicklung und der Akquirierung von neuen Bürgern, die sich (nicht) ansiedeln. Es zählen auch Geldmittel für gemeinnützige Zwecke wie Kindergärten, Altersversorgung und andere dazu. IP E bestätigt diese Aussagen: „...in Summe sind das pro Jahr 4, 5, 6 Millionen Euro, die hier anfallen, und mit diesem Geld können dann die Gemeinden eben diese gemeinnützigen Projekte finanzieren.“ IP E führt dazu aus: „Bislang finanziert ja dieser Umweltfonds das Lärmschutzprogramm für das 2-Pisten-System quasi als Vorgriff. Dann gibt es zusätzliche weitere Möglichkeiten für die Flughafenregion hier gemeinnützige Projekte zu finanzieren, weil dieser Fonds ja relativ hoch dotiert ist.“ Andere IP finden, dass die Schäden, die der Flugverkehr verursacht nicht mit Geld aufzuwiegen sind. IP K führt dazu aus: „Ja ich finde, dass das überhaupt grundsätzlich falsch gehandhabt wird, weil [...] gewisse Umstände können den Menschen gar nicht irgendwie abgegolten werden. Also wenn z.B. die Kinder nicht schlafen können, weil das Fenster nicht geöffnet werden kann im Sommer [...] das könnte man selbst mit großzügigen Zahlungen nicht abgelden.“

5.5 Ökologische Themenfelder der Nachhaltigkeit

Leistungsindikatoren der ökologischen Dimension in den GRI-Reports sind Umweltmanagement (Aufwendungen für Umweltschutz), Energie (Verbrauch, Anteil erneuerbarer Energieträger), Wasser (Verbrauch, Abwasser), Luft (Emissionen aus dem Energieverbrauch) und Abfall (Normalabfall, Sonderabfälle / Deponie). Hierzu fanden sich folgende Aussagen in den Interviews wobei festzustellen ist, dass gewisse Überschneidungen zu sozialen Aspekten im Themenfeld Gesundheit gegeben sind:

Entsprechend den einschlägigen EU-Richtlinien sind die Umweltauswirkungen besonders hinsichtlich Schutzes der menschliche Gesundheit und Verbesserung der Lebensqualität zu beurteilen (vgl. Kapitel 1.2). Entsprechend diesen Vorgaben wurde ein umfangreiches *Lärmschutzprogramm* entwickelt. Dieses umfasst die Errichtung von Lärmschutzdämmen, Lärmschutzmaßnahmen an Wohnbauten (z.B. Lärmschutzfenster, Fassadendämmung, Wintergärten etc.). Der Flughafen übernimmt je nach Lage des Objektes einen mehr oder weniger großen Anteil der Sanierungskosten. Details dazu sind in der Abschlusserklärung geregelt (vgl. Kapitel 2.2.6). In diesem Zusammenhang ist auch die Errichtung von *Lärmschutzdämmen* anzuführen, die insbesondere zur Verringerung des Bodenlärms im Nahbereich des Flughafens beitragen. Bemerkenswert ist auch die psychologische Wirkung dieser Maßnahme. So betont IP A: „Das Thema war die „Umweltverschmutzung“ durch Lärm. Und dafür wurden auch diese drei Lärmschutzdämme konzipiert, die jetzt lärmtechnisch, sag ich, eine relativ geringe Wirkung haben, aber – und das war das wichtigste am Mediationsverfahren – rein psychologisch für die Bürger einen Vorteil haben. Man schaut Richtung Flughafen und sieht einen Wald.“ Messungen ergaben, dass die *Luftverschmutzung* im Nahbereich des Flughafens keine Gegenmaßnahmen erfordert. IP A führt dazu aus: „Abgase sind jedoch z.B. ein Thema, das global natürlich wichtig zu betrachten ist. Lokal ist das nicht relevant. Also wir haben hier durch die hohen Geschwindigkeiten, durch die Vertragung, eine kaum messbare Beeinflussung. Wir überschreiten die Grenzwerte quasi nirgends.“ Potentiell Umweltschädigendes *Abwasser* wird zur Gänze über Kläranlagen entsorgt.

Der präventive Lärmschutz, den das *Lärmgebührenmodell* fördert, wurde bereits diskutiert (vgl. Kapitel 5.3), auch die *Nachtflugregelung*, mit ihrem wesentlichen Beitrag zur

ökologischen Verbesserung (vgl. ebd.). Ebenso die Entscheidung zur Lage der 3. Piste, bei der ökonomischen Interessen Vorrang gegenüber ökologischen Interessen behielten, wurde bereits besprochen (vgl. ebd.).

Technische Innovationen, wie z.B. die Triebwerksentwicklung und das Landeverfahren *Curved Approach* (ein umweltschonendes computergeführtes Anflugverfahren) führen ebenfalls zu Umweltentlastungen, sind aber getragen von ökonomischen Interessen.

Hierzu bemerkt IP E: „Aber die Triebfeder dahinter ist die ökonomische und die ganzen EU-Programme und nationalen Programme sehen eben diese Sachen wie Fluglärmreduzierung und Schadstoffvermeidung ganz, ganz oben [...] Flugzeuge, die noch nicht sehr alt sind und *Curved Approach* noch nicht können, muss man nachrüsten und das ist alles auch eine Frage der Investitionen und letztlich auch der wirtschaftlichen Lage.“ IP A bemerkt dazu: „Die Entwicklung [...] zu leiseren Triebwerken läuft Gott sei Dank parallel mit der Entwicklung zu geringerem Treibstoffverbrauch [...] und wir haben auch den Vorteil, dass es für die Airlines oft günstiger ist, sich ein neues Flugzeug zu kaufen, als mit der alten Kiste weiter zu fliegen [...] die neue braucht weniger Treibstoff, ist leiser.“ Die Lärmoptimierung der Flugrouten erfordert oft Verlängerungen der Flugstrecken, ist also ein Suboptimum. IP A meint dazu: „Lärmoptimierte Flugrouten sind nicht streckenoptimiert. Das heißt, es gibt hier [...] irgendwann eine CO₂ – Diskussion.“

5.6 Ökonomische Themenfelder der Nachhaltigkeit

Als Leistungsindikatoren der ökologischen Dimension sind in den GRI-Reports etliche unternehmensspezifische Kennzahlen, wie Auftragseingang, Cashflow, Bilanzdetails, Aktienkennziffern etc. angeführt, auf die hier nicht näher eingegangen wird. Für diese Arbeit erscheint mir eine Konzentration auf die Indikatoren Umsatz (Wachstum, Grenzen des Wachstums), Kosten (Investitionen, „Externe Effekte“ etc.) und Ergebnis ausreichend.

Der Großteil der Interviewpartner berichtete von einer *hohen Priorität wirtschaftlicher Interessen*. In diesem Sinn führt IP A aus: „Gleich geblieben sind die Gesetze [...] nämlich sowohl die Gesetzte, was jetzt Recht betrifft, als auch natürlich die Wirtschaftsgesetze [...] das heißt entgegen den Gesetzten der Wirtschaft kann nach wie vor niemand

arbeiten.“ Auch IP B äußert sich zu diesem Thema: „...der Flughafen hat also ein Gebührendumping entwickelt, damit er nur ja viele Fluglinien mit Transitpassagieren anlockt...“ IP H gibt zu bedenken: „Der Flughafen ist ein Wirtschaftsunternehmen [...] das eine Gewinnmaximierung anstrebt [...] solche Leute gehen eben gerade so weit, soweit man sie gehen lässt.“ Ein bedeutender Faktor der Wirtschaft ist das *Wachstum*. Da der Flughafen als quasi „Bahnhof“ nur Mittel zum Zweck ist, ist sein Wachstum von Außen gesteuert, durch den Anstieg des Mobilitätsbedürfnisses der Wirtschaft und der Bevölkerung. Dieses „natürliche“ Wachstum kann dadurch beschleunigt werden, indem der Flughafen das Geschäft anderer Flughäfen an sich zieht. Im gegenständlichen Fall hat der Flughafen Airlines motiviert, den Flughafen Wien bevorzugt zu benutzen. Gelungen ist dies durch Dumpingpreispolitik. Als Problem ergab sich dabei, dass die im Teilvertrag ausgehandelten Flugrouten (vgl. Kapitel 2.2.4) mehr als je zuvor frequentiert wurden, was auch zu einer überproportionalen Zunahme der Lärmbelastung geführt hat. Vom wirtschaftlichen Erfolg profitierte in der Hauptsache der Flughafen. Diesen Zusammenhang schildert IP I so: „...also für den Flughafen selber sind die Auswirkungen sicher positiv gewesen, nur halt für die betroffene Bevölkerung hat es eben als logische Auswirkung die Steigerung des Fluglärms gegeben.“ Dem ökonomischen Hintergrund zur Investition der 3. Piste folgend bestätigt IP E: „Es wird auch eine 3. Piste, wenn sie kommt [...] erst dann gebaut werden, wenn sie wirklich gebraucht wird.“ IP L vermerkt dazu: „Also ich glaube, dass die jetzige Krise die ganze Geschichte komplett verändert hat [...] Wahrscheinlich brauchen wir die 3. Piste nicht mehr.“

Dem wirtschaftlichen Erfolg des Flughafens stehen Einbußen an Lebensqualität der Betroffenen aber auch wirtschaftliche Verluste durch Wertminderung deren Liegenschaften gegenüber. Die Interviews ergaben kein einheitliches Bild der Grundstückspreisentwicklung. Die Bandbreite reicht von Wertverlust über gleich bleibend bis Wertzuwachs, je nach Gebiet. Aussagen zu Stagnation und Wertzuwachs wurden jedoch mit der Anmerkung versehen, dass unter Beibehaltung der früheren Ruhelage eine höhere Wertsteigerung zu erwarten gewesen wäre. Ein Ergebnis wird jedoch gleichartig beurteilt, nämlich dass ein Verkauf von Grund mit Haus in Lärm betroffenen Gebieten nur mit Verlust möglich ist. Dazu führt IP J aus: „Fakt ist, dass die Grundstücke im Moment noch steigen, dass aber parallel dazu mehrere Leute schon aufgrund des Fluglärms ihre Häuser verkauft haben [...] und es ist genereller Tenor, dass Grundstücke mit Häusern

heute nur mehr mit Verlust verkauft werden [...] Grundstücke haben deshalb Preissteigerungen, weil sie von Genossenschaften gekauft werden, und die bauen da jede Menge Reihenhäuser hin.“ IP K merkt dazu an: „...ich glaube, dass sich das noch nicht negativ auswirkt [...] aufgrund dessen, dass das [noch] das einzige Gebiet ist, wo es [...] im Umland von Wien [...] noch Grundstücke gibt.“

In den Interviews kamen auch die „*Externen Effekte*“ zur Sprache. Es sind dies Effekte, die Auswirkungen auf andere haben, jedoch nicht in die Kalkulation des Handelnden eingehen (vgl. Kapitel 1.4.4). Hier stehen auf der einen Seite die Nutznießer mit dem Flughafen als ein Element der Flugindustrie, aus dem dieses System selbst, aber auch andere Industriezweige, der Tourismus, die Bevölkerung etc. Nutzen ziehen. Auf der anderen Seite stehen die „Geschädigten“, nämlich die vom Fluglärm Betroffenen. In der Auseinandersetzung mit der Gruppe der Geschädigten steht der Flughafen alleine da, kann den Geschädigten aber alleine aus seinem eigenen Geschäft keine angemessene Schadens-Kompensation bieten und verfügt sonst über keine diesem Zweck gewidmeten Mittel, die ihm z.B. die anderen Nutznießer zur Verfügung stellen. Das heißt, die Geschädigten gehen mehr oder weniger leer aus. Das Wachstum des Flughafens und der Flugindustrie wird als Teil des Wirtschaftswachstums von der Politik positiv zur Kenntnis genommen, da auch der Staat davon profitiert. Es hat den Anschein, dass hier zwischen Staat und Geschädigten ein latenter Konflikt besteht (vgl. Kapitel 1.5), der sich auf den Flughafen als greifbaren Vertreter der Nutznießer entlädt. Aus Sicht der Betroffenen besteht dazu insofern eine Berechtigung, da der Staat den Flughafen privatisiert hat. Der Flughafen sieht jedoch keine Verpflichtung zu Kompensationen über das bereits zugestandene Maß hinaus. IP A beurteilt das so: „Also, Globalisierungsdebatten sind legitim, wir als Flughafen haben jetzt [...] ganz einfach auch aus gesetzlichen Gründen nicht die Möglichkeit einzugreifen, Das ist eine Diskussion, die mit der Politik zu führen ist.“ Die Kalkulation in der Flugindustrie ist unvollständig, weil die „Externen Kosten“ in den Preisen nicht ausreichend berücksichtigt sind. Dies führt dazu, dass diese Kostenanteile in den Preisen fehlen und dadurch ein Preisniveau erlauben, das zu einem überproportionalen Anstieg der Nachfrage führte, die wir in den letzten Jahren mitverfolgen konnten. Die Frage ist, welche Auswirkungen eine faire, alle Kosten deckende, Preispolitik nach sich zieht. Es ist nicht erkennbar, dass die Wachstumsprognosen des Flughafens, die im Arbeitskreis Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 2.2.3) dis-

kutiert wurden, diese Effekte in Betracht zogen. Das bedeutet, die Prognosen sind möglicherweise zu hoch angesetzt.

Das prognostizierte Wachstum erweckt auch den Anschein, dass der Möglichkeit eines dämpfenden Effektes aus dem Erreichen des *globalen Ölfördermaximums* (*global oil peak*) nicht Rechnung getragen wurde (vgl. Kapitel 1.4.4). Sehr plakativ meint IP D zu diesem Thema: „Das Szenario ist ganz klar: „Entweder wird das Erdöl so teuer, [...] dass die Flugpreise entsprechend teurer werden, dass weniger geflogen wird oder das Erdöl wird die Wirtschaft so weit abbremsen, dass weniger geflogen wird [...] und es wird hoffentlich noch Flugverkehr geben und hoffentlich noch lange geben, aber nicht mehr doppelt und man wird nicht mehr für das Wochenende für „Null Euro“ von A nach B fliegen nur um zu saufen.“ Diese Aussage impliziert die Aufforderung, durch einen Bewusstseins- und Wertewandel getragen durch individuelle Verhaltensänderung, also „Suffizienz“ (vgl. Kapitel 1.4.4) einen persönlichen Beitrag zur Nachhaltigkeit zu leisten.

Überlegungen zur gänzlichen Verlagerung des Flughafens an einen anderen Standort waren ein Diskussionsthema im Arbeitskreis Entwicklungsszenarien (vgl. Kapitel 2.2.3). Es konnte jedoch kein passender Standort identifiziert werden, der hinsichtlich Betroffenheit der Bevölkerung wesentliche Vorteile bietet. Massiv gegen eine Verlagerung sprachen wirtschaftliche Interessen. Dazu ein Beleg aus Interview A: „wir haben einige komplett neue Standorte untersucht [...] man hätte einerseits keinen Vorteil hinsichtlich Bevölkerungsbetroffenheit gehabt und andererseits hätte man eben Milliarden von Infrastruktur benötigt.“ IP B stellt dazu fest: „Das Einzige, was möglich wäre ist, dass man sich Flugschneisen freikaufte [...] das kann man in Wien nicht mehr machen [...] jetzt steht der riesige Bau dort und man wird ihn sicher nicht abtragen.“ Der wirtschaftliche Status quo erhielt dadurch eine Verschärfung, dass der Flughafen während des Mediationsverfahrens neue Investitionen, wie Tower, Skylink etc. tätigte.

5.7 Generationengerechtigkeit, Globale Gerechtigkeit

Ein Aspekt der Nachhaltigkeit ist die Herstellung von Gerechtigkeit in der Bedürfnisbefriedigung (vgl. Kapitel 1.4.2). Intragenerative Gerechtigkeit beschreibt die Verhältnisse

innerhalb einer Generation, Intergenerative Gerechtigkeit schließt kommende Generationen ein. Global ist Gerechtigkeit dann, wenn sie sich gleichermaßen auf Nord und Süd bezieht. Die Nachhaltigkeitsbemühungen des MV blieben auf die drei diskutierten Dimensionen Soziales, Ökologie und Ökonomie beschränkt. Aspekte der Gerechtigkeit konnten in der Zielformulierung zur Nachhaltigkeit (vgl. Kapitel 2.2.3) nicht identifiziert werden. Praktisch kommt Gerechtigkeit sehr wohl hohe Bedeutung zu. Am einfachsten fällt die Betrachtung noch im Mikroorganismus des Flughafens mit seinem Umfeld. Wie die subjektive Beurteilung dazu ausfällt, belegt Interview B: „...das [die Steigerung des Flugverkehrs] wirkt sich natürlich auf die Gesundheit aus, wenn die Leute in ihrem Garten ununterbrochen mit Donnern überfahren werden. Aber von Gehaltserhöhungen weiß ich sehr wohl etwas: 2006 wurden die Vorstandsmitglieder [des Flughafens] ganz kräftig aufgebessert mit Gehaltserhöhungen. Von Herrn Direktor Kaufmann angefangen bis zum armen Herrn Domani, [...] dieser wurde mit 62% aufgebessert, gehaltsmäßig.“ Das Problem ist hier weniger die unglückliche Optik als die Tatsache, dass der Flughafen zwar in öffentlichem Interesse zur Befriedigung des Mobilitätsbedürfnisses der Bürger und der Industrie agieren muss, andererseits aber, weil privatisiert, den ökonomischen Ziele sein Hauptaugenmerk widmet. Und was die gute Entlohnung von Vorstandsmitgliedern betrifft, ist der Flughafen kein singulärer Fall. Vielmehr ist dieser Fall im Kontext Gerechtigkeit ein unschönes Beispiel zur Privatisierung von Gewinnen und Sozialisierung von Verlusten. Das Problem liegt hier aber an anderer Stelle:

Die Vergleichmäßigung der Verteilung des Flugverkehrs (vgl. Kapitel 5.2) ist vom Grundsatz her ein Schritt zu *mehr Gerechtigkeit allerdings nur innerhalb der Gruppe der Geschädigten*. Ein akzeptabler Ausgleich zwischen Nutznießern aus dem Flugverkehr und den davon Geschädigten fehlt bisher, da der Flughafen nur einen Teil der Flugindustrie repräsentiert und der Staat, der auch auf andere Nutznießer Zugriff hat, bisher keine Maßnahmen zum Interessensausgleich gesetzt hat. Dazu gibt IP F zu bedenken: „Die Infrastruktur ist sehr wohl [...] ein wesentliches Element für Geschäft und auch Tourismus [...] jeder wünscht sich Wirtschaftswachstum aber die Downside der Belästigung, die damit einhergeht, die will keiner [...] das MV sollte [...] einen Konsens von Nutznießern und Betroffenen herbeiführen [...] da tut sich die nächste Schwierigkeit auf, weil diese beiden Gruppen nicht ident sind. Die Nutznießergruppe [...] mag

eine deutlich größere sein [...] als die Leidtragenden-Gruppe.“ Für einen nachhaltigen Ausgleich Sorge zu tragen ist auch Aufgabe des Staates. Ein Beleg dazu aus Interview F: „Wenn ich aber jetzt als Land einmal erkenne, welche positiven Auswirkungen im monetären Bereich ein Flughafen hat, dann kann ich auch diesen positiven Effekt [...] in die Waagschale werfen und sagen: »Gut, dann nehme ich auch so viel Geld in die Hand, um die Geschädigten ein Stück weiter zu entlasten« [...]“

IP B stellt resignierend fest: „ich höre immer schlechter mit zunehmendem Alter und mich stört daher der Fluglärm persönlich weniger. Es tut mir Leid für meine Enkelkinder, die einmal mein Haus übernehmen werden, dass die dann möglicherweise mit der 3. Piste unter einer ganz starken Flugschneise leiden werden.“ Diese Aussage beschreibt den Ursprung für einen Zustand, der *intergenerativer Gerechtigkeit* widerspricht.

Bestrebungen in Richtung *Globaler Gerechtigkeit* (vgl. Kapitel 1.4.2) wurden von den Interviewpartnern nicht angesprochen und fanden sich auch nicht in den Nachhaltigkeitskriterien des MV (vgl. Kapitel 2.2.3). Es wird wohl noch einige Zeit dauern, bis dieses Anliegen in der westlichen Welt so viel Verständnis findet, dass es auch entsprechend thematisiert wird.

6. Zusammenfassung der Ergebnisse, Ausblick

Ergebnisse

Zu den nachhaltigen Ergebnissen des MV zählt primär das Dialogforum mit den Bezirkskonferenzen. Seine Aufgaben sind die Aufrechterhaltung der Kommunikation und Konfliktprävention. Maßnahmen im Sinne eines Interessenausgleiches zwischen Flughafen und Betroffenen sind die Nachtflugregelung, das Lärmschutzprogramm, das Lärmgebühren-Modell sowie der Umweltfonds. Es ist erkennbar, dass vom FH ein Interessenausgleich im Sinne der Nachhaltigkeits- Dimensionen Soziales, Ökologie und Ökonomie angestrebt wurde. Die Zielvorgaben sind jedoch nur als qualitative Angaben zugänglich, quantitative Angaben konnten nicht ermittelt werden. Eine objektive Beurteilung des Erfüllungsgrades ist somit nicht möglich ist. Gemessen an den Aussagen mehrerer Interviewpartner finden die Bemühungen zum Interessenausgleich Anerkennung, es besteht jedoch ein latenter Konflikt mit jenen Gruppierungen, die erst durch

den Teilvertrag mit dem Problem Fluglärm konfrontiert wurden. Diese Gruppierungen fanden im MV praktisch keinerlei Ergebnisoffenheit vor, sie hatten keine Gestaltungsmöglichkeit und konnten sich nur auf Schadensbegrenzung beschränken. Im MV blieb kein Raum, deren Probleme angemessen zu bearbeiten.

Aspekte der Generationengerechtigkeit und Globalen Gerechtigkeit waren nicht Gegenstand der Nachhaltigkeits- Zielsetzungen, sind auch nicht erfüllt weder in Bezug auf intragenerative Gerechtigkeit (vgl. Kapitel 1.4.2) noch in Bezug auf intergenerative Gerechtigkeit (vgl. ebd.).

Ausblick

Das Mediationsverfahren wurde im Juni 2005 abgeschlossen. Seit geraumer Zeit läuft das UVP-Verfahren zur 3. Piste. Bis dato gibt es keinen UVP-Bescheid. 8.000 Bürgerinnen und Bürger erhoben im Rahmen der UVP Einsprüche, 1.300 Stellungnahmen wurden abgegeben. 120 davon sind unterschiedlich. Vergleicht man dazu München, so gab es dort 60.000 Einsprüche, in Frankfurt 127.000 und in Berlin Schönefeld 133.000. Diese Zahlen geben nur eine Größenordnung wieder, ein direkter Vergleich ist nicht möglich und auch von Unterschieden der Bevölkerung geprägt.

Folgt man dem Modell nach Diana Francis (vgl. Kapitel 1.5) wird wohl kein Weg daran vorbeiführen, dass die Verhandlungen ohne die Einschränkungen des Teilvertrages noch einmal geführt werden, diesmal unter Einbeziehung aller Betroffenen, mit dem Ziel einen Konsens zu erreichen, den alle Betroffenen mittragen. Insofern kommt dem Dialogforum besondere Bedeutung zu.

Ob, wann und mit welchen Auflagen das Projekt 3. Piste am Flughafen Wien genehmigt wird, bleibt abzuwarten.

Enttäuschend ist, dass intergenerative und globale Gerechtigkeit keinen Stellenwert hatten. Es wird wohl noch einige Zeit dauern, bis die westliche Welt die Wichtigkeit auch dieser Aspekte wahrnimmt und angemessen darauf reagiert.

Literatur - und Quellenverzeichnis

- Ballreich, Rudi & Glasl, Friedrich, (2007). *Mediation in Bewegung*.
Stuttgart: Concadora
- Besemer, Christian, (2007). *Mediation. Vermittlung in Konflikten*. Baden: Stiftung
gewaltfreies Leben
- Biermann, Uwe, (2007). *Mediation in der Wirtschaft. Theoretische Grundlagen und
Praxiserfahrungen unter besonderer Berücksichtigung der Umweltmediation*.
Saarbrücken: VDM Dr. Müller
- Bortz, Jürgen & Döring, Nicola, (2009). *Forschungsmethoden und Evaluation für
Human- und Sozialwissenschaftler*. Heidelberg: Springer
- Deffeyes, Kenneth, (2005). *Beyond Oil. The view from Hubbert's Peak*. New York:
Hill and Wang
- Diekmann, Andreas, (2009). *Empirische Sozialforschung. Grundlagen Methoden
Anwendungen*. Reinbek bei Hamburg: Rowohlt
- Duss-von Werdt, Joseph, (2008). *Einführung in die Mediation*.
Heidelberg: Carl Auer
- Eckardt, Felix, (2005). *Das Prinzip Nachhaltigkeit: Generationengerechtigkeit und
globale Gerechtigkeit*. München: C. Beck
- Falk, Gerhard & Heintel, Peter & Krainer, Larissa, (Hg.), (2006). *Das Mediations-
verfahren am Flughafen Wien-Schwechat. Dokumentation, Analyse, Hinter-
grundtheorien*. Wiesbaden: Deutsche Universität
- Fisher, Roger & Ury, William & Patton, Bruce, (2004). *Das Harvard-Konzept. Der
Klassiker der Verhandlungstechnik*. Frankfurt/New York: Campus
- Fürst, Gerhart Conrad, (2004). *Umweltmediation. Methoden – Verfahren – Lösungs-
wege für Entscheidungsträger und Mediatoren*. Wien: Manz

- Galtung, Johan, (2007). *Konflikte und Konfliktlösungen. Die Transcend-Methode und ihre Anwendung*. Berlin: Kai Homilius
- Gemoll, Wilhelm, (1965). *Griechisch-Deutsches Schul- und Handwörterbuch*. Wien: G. Freytag
- Gläser, Jochen & Laudel, Grit, (2008). *Experteninterviews und qualitative Inhaltsanalyse*. Wiesbaden: GWV Fachverlage GmbH
- Greger, Reinhard & Unberath, Hannes, (2008). *Die Zukunft der Mediation in Deutschland. Tagung vom 15./16. Februar 2008 in Jena*. München: C. H. Beck
- Grunwald, Armin & Kopfmüller, Jürgen, (2006). *Nachhaltigkeit*. Frankfurt/Main: Campus
- Küsters, Ivonne, (2009). *Narrative Interviews. Grundlagen und Anwendungen*. Wiesbaden: GWV Fachverlage GmbH
- Lenz, Christina, (2004). *Prozessproviding am Beispiel des Mediationsverfahrens Flughafen Wien*. Wien: Verlag Österreich
- Luks, Fred, (2002). *Nachhaltigkeit*. Hamburg: Sabine Groenewold
- Mayring, Philipp, (2008). *Qualitative Inhaltsanalyse: Grundlagen und Techniken*. Weinheim und Basel: Beltz
- Neuert, Christian, (2001). *Umweltmediation. Möglichkeiten und Grenzen*. Marburg: Tectum
- Petschenig, Michael, (1971). *Der kleine Stowasser. Lateinisch - deutsches Wörterbuch*. Wien: Hölder- Pichler-Temsky
- Weltkommission für Umwelt und Entwicklung, (1988). *Unsere gemeinsame Zukunft. Bericht der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung*. Berlin/DDR: Staatsverlag

Online - Quellenverzeichnis

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, (Fassung vom 08. 09. 2009). *Bundesgesetz über Mediation in Zivilrechtssachen. BGBl. I Nr. 29/2003*. Wien: Bundeskanzleramt

URL: <http://www.ris.bka.gv.at>

Datum des Zugriffs: 08. 09. 2009

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, (Fassung vom 13. 04. 2009). *Rechtsschrift für Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000). BGBl. Nr.*

697/1933. Wien: Bundeskanzleramt

URL: <http://www.ris.bka.gv.at>

Datum des Zugriffs: 08.09.2009

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, (Fassung vom 08. 09. 2009). *Zivilrechts-Ausbildungsverordnung ZivMediat-AV, BGBl. II Nr. 47/2004*. Wien: Bundeskanzleramt

URL: <http://www.ris.bka.gv.at>

Datum des Zugriffs: 05. 10. 2009

Bundesgesetzblatt für die Republik Österreich, (Fassung vom 28. 10. 2003). *Zivilrechtsänderungs-Gesetz 2004 ZivRÄG 2004 BGBl. I Nr. 91/2003*. Wien: Bundeskanzleramt

URL: <http://www.ris.bka.gv.at>

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Georg Fischer. *Nachhaltigkeitskennzahlen*

URL: <http://www.cleanwater.ch/2/2307/2351.asp>

Datum des Zugriffs: 22. 09. 2009

Global Reporting Initiative. *About GRI: What is GRI?*

URL: <http://www.globalreporting.org/AboutGRI/WhatIsGRI/>

Datum des Zugriffs: 23. 09. 2009

Lexikon der Nachhaltigkeit. *Geschichte*

URL: http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/geschichte_10/index.htm

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Lexikon der Nachhaltigkeit. *Weltgipfel Johannesburg 2002*

URL: http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/weltgipfel_johannesburg_2002_1004.htm

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Lexikon der Nachhaltigkeit. *Brundtland Report*

URL: http://www.nachhaltigkeit.info/artikel/brundtland_report_187_728.htm

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Mediationsverfahren Flughafen Wien, (2005). *Abschlussdokumente*

URL: http://www.viemediation.at/jart/prj3/viamf/data/doks/99dokumete/01_zusammenfassung.pdf

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Mediationsverfahren Flughafen Wien, (2005). *Abschlussvereinbarung - Beilagen*

URL: <http://www.viemediation.at/jart/prj3/viamf/mforum.jart?rel=de&contentid=1145968644505&id=567&reserve-mode=active>

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Mediationsverfahren Flughafen Wien, (2001). *Allgemeiner Mediationsvertrag:*

URL:

http://www.viemediation.at/jart/prj3/viamf/data/doks/99dokumete/02_allgmedvertrag.pdf

Datum des Zugriffs: 08. 08. 2009

Mediationsverfahren Flughafen Wien, (2003). *Teilvertrag „Aktuelle Maßnahmen“*

URL: http://www.dialogforum.at/jart/prj3/via/data/uploads/Mediationsvertraege_Oldwebsite/10_Teilvertrag_Aktuelle_Massnahmen,method=main.pdf

Datum des Zugriffs: 04. 09. 2009

Mischnick, Ruth, (2007). *Gewaltfreie Konflikttransformation. Trainingsmanual für einen Training-of-Trainers-Kurs*. Bratislava: Vydavateľstvo Don Bosco

URL: http://www.ruthmischnick.de/pdf/manual_konflikt.pdf

Datum des Zugriffs: 11. 10. 2009

Richtlinie des Rates der Europäischen Gemeinschaft, (Fassung vom 25. 06. 2003). *Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekte.*

CONSLEG: 1985L0337. Luxemburg: Amt für amtliche Veröffentlichungen der Europäischen Gemeinschaften

URL: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/de/consleg/1985/L/01985L0337-20030625-de.pdf>

Datum des Zugriffs: 08.09.2009

Umweltbundesamt. Ablauf des *UVP-Verfahren*

URL: <http://www.umweltbundesamt.at/umweltschutz/uvpsupemas/uvpoesterreich1/verfahrensablauf/>

Datum des Zugriffs: 20.09.2009

WCED – World Commission on Environment and Development, (1987). *Our common future.*

URL: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>

Datum des Zugriffs: 08.09.2009

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1 (S. 25): Ablauf des UVP-Verfahrens

(eigene Abbildung, in Anlehnung an Veröffentlichung des Umweltbundesamtes: *Ablauf des UVP-Verfahrens*, www.umweltamt.at)

Abb. 2 (S. 38): Stadien und Abläufe in der Konflikttransformation

(vgl. Franzis, 2002, S. 49ff; zit. n. Mischnick, 2007, S. 62, www.ruthmischnick.de)

Abb. 3 (S. 55): Anzahl der Interviewpartner je „Interessensgruppe“ (eigene Abbildung)

Abb. 4 (S. 61): Demografische Beschreibung der Stichprobe (eigene Abbildung)

Eigenständigkeitserklärung

Hiermit bestätige ich durch meine Unterschrift, dass ich meine MasterThesis mit dem Titel „Das Mediationsverfahren Flughafen Wien. Eine empirische Erhebung zur Nachhaltigkeit der Ergebnisse des Mediationsverfahrens.“ eigenständig verfasst habe. Andere als die angegebenen Quellen und Hilfsmittel habe ich nicht benutzt. Alle den benutzten Quellen wörtlich oder sinngemäß entnommene Stellen sind als solche kenntlich gemacht.

Ich bin damit einverstanden, dass meine Master Thesis auf der Website der ARGE Bildungsmanagement Wien veröffentlicht wird.

Ing. Franz Tomancok

Deutsch Wagram, am 17. Oktober 2009