



universität
wien

MASTERARBEIT / MASTER'S THESIS

Titel der Masterarbeit / Title of the Master's Thesis

„Wege einer sozial-ökologischen Transformation - Gewonnene Erkenntnisse aus dem Konflikt um die 3. Piste am Flughafen Wien“

verfasst von / submitted by

David Neusteurer, BA

angestrebter akademischer Grad / in partial fulfilment of the requirements for the degree of
Master of Arts (MA)

Wien, 2019 / Vienna, 2019

Studienkennzahl lt. Studienblatt /
degree programme code as it appears on
the student record sheet:

UA 066 589

Studienrichtung lt. Studienblatt /
degree programme as it appears on
the student record sheet:

Masterstudium Internationale Entwicklung

Betreut von / Supervisor:

MMag. Dr. Melanie Pichler

Danksagung

An dieser Stelle möchte ich mich sehr herzlich bei allen Personen bedanken, die mich während meines Studiums und beim Verfassen der Masterarbeit unterstützten. Allen voran bei meiner Lebensgefährtin, die mir mit viel Geduld und wohlwollenden Worten immer unterstützend zur Seite stand. Mit diesem Rückhalt war es mir möglich die Balance zwischen Studium, Arbeit, Familie und Freizeit zumeist gut zu erhalten und dabei auch nicht auf mich zu vergessen. Ohne sie wäre ich an den unterschiedlichen Aufgaben nicht so gut gewachsen. Danken möchte ich auch meiner Familie und hier insbesondere meinen Eltern. Von ihnen erfuhr ich immer Zuspruch und Interesse für meinen Bildungsweg und ich bin dankbar, dass sie mir die Grundlagen hierfür mit auf den Weg gaben. Des Weiteren danke ich den korrekturlesenden Personen für ihre Zeit und Mühe und bei allen, die Interesse an dem Thema meiner Masterarbeit zeigten und mit denen ich mich über die Inhalte austauschte. Dadurch konnte diese Arbeit weiter inhaltlich wachsen. Zuletzt möchte ich mich bei meiner Betreuerin bedanken, die immer, wenn ich es brauchte mit Rat zur Seite stand und mir wertvolle Hinweise und Denkanstöße gab.

Kurzfassung

Aktuell ist die vorherrschende neoliberal-kapitalistische (Re-)Produktionsweise mit mehreren miteinander zusammenhängenden Krisendynamiken konfrontiert. Um diesen Krisen zu begegnen, haben sich rund um den Begriff einer sozial-ökologischen Transformation Konzepte gesellschaftlichen Wandels entwickelt, die eine tiefgreifende gesellschaftliche Transformation fordern. Hierfür bedarf es einer Transformation der gesellschaftlichen Naturverhältnisse und der dahinterstehenden Produktionsbedingungen, Institutionen und kulturellen Vorstellungen gesellschaftlicher Lebensweisen. Diese Masterarbeit geht der Frage nach, welche Hindernisse für eine sozial-ökologische Transformation bestehen und durch welche Handlungsansätze diese bearbeitet werden können. Hierfür wurde eine qualitative Inhaltsanalyse des Konflikts um den Bau einer 3. Piste am Flughafen Wien durchgeführt, da dieser eine Manifestation der Debatte um eine sozial-ökologische Transformation auf gesellschaftspolitischer Ebene darstellt. Die Analyse hat gezeigt, dass die größten Herausforderungen für eine sozial-ökologische Transformation in den aktuellen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen liegen, welche von den vorhandenen Macht- und Herrschaftsstrukturen gestützt werden. Soziale Konflikte wie jener um die 3. Piste sind wichtige Treiber für eine sozial-ökologische Transformation, indem sie die inneren Widersprüche der kapitalistischen (Re-)Produktionsweise aufzeigen, diese öffentlichkeitswirksam hinterfragen und dadurch Räume für alternative Konzepte eröffnen.

Abstract

The dominant neoliberal-capitalist mode of production faces various interrelated crises. To overcome these crises, several concepts of social change have developed in the context of social-ecological transformation, thus claiming a profound societal transformation. This requires the transformation of societal relations to nature and the underlying production conditions, institutions and cultural ideas of societal ways of life. This master thesis deals with the obstacles for a social-ecological transformation and possible action approaches to overcome them. Therefore, a qualitative content analysis of the conflict about a third runway on the Viennese airport was conducted, as the conflict represents a manifestation of the debate about a social-ecological transformation on a sociopolitical level. The analysis showed that the main obstacles for a social-ecological transformation are the basic economic conditions which are supported by dominant power relations. Social conflicts such as the abovementioned one about the third runway are important drivers of a social-ecological transformation. They further demonstrate the inherent contradictions of the capitalist mode of production and scrutinize them publicly, hence revealing space for alternative concepts.

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis.....	1
1. Einleitung.....	2
2. Die sozial-ökologische Transformation unserer Gesellschaft	5
2.1. Zur Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation	5
2.1.1. Die multiple Krise	5
2.1.2. Wirtschaftswachstum als Treiber sozialer und ökologischer Krisen	8
2.2. Der Transformationsbegriff und dessen Implikationen	11
2.2.1. Transformation als neues Konzept sozialen Wandels	12
2.2.2. Transformation als kritisch-analytischer Begriff	14
2.3. Theoretische Konzepte für eine sozial-ökologische Transformation	17
2.3.1. Konzepte der „Adaptive Transformation“	17
2.3.2. Konzept des „Transition Management“	22
2.3.3. Konzept der „Social Practice“	25
2.3.4. Konzept der „Sociometabolic Transition“	26
2.3.5. Vergleichende Zusammenfassung der Transformationskonzepte	29
2.3.6. Kritische Perspektiven auf theoretische Transformationskonzepte	33
2.4. Normativ-politische Aspekte einer sozial-ökologischen Transformation aus einer Postwachstumsperspektive	37
2.4.1. Wohlstand und Wohlbefinden.....	39
2.4.2. Unternehmen und Erwerbsarbeit.....	40
3. Empirische Herangehensweise.....	43
4. Der Flughafen Wien und das Ausbauprojekt „3. Piste“	46
4.1. Der Flughafen Wien	46
4.1.1. Anzahl Reisender am Flughafen Wien	47
4.1.2. Flugbewegungen am Flughafen Wien	48
4.2. Das Projekt „3. Piste“	50
4.2.1. Lageplan und Ausbauschritte	51
4.2.2. Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen	52

4.3. Ablauf des Genehmigungsverfahrens für die 3. Piste	54
5. Der Konflikt um die 3. Piste am Flughafen Wien - Wirtschaftswachstum und Standortwettbewerb versus Klima- und Gesundheitsschutz	56
5.1. Argumentationscluster für eine 3. Piste	57
5.1.1. Wirtschaftswachstum	58
5.1.2. Standortattraktivität	61
5.1.3. Infrastrukturmaßnahmen	63
5.1.4. Arbeitsplätze	64
5.1.5. Forderungen.....	67
5.2. Argumentationscluster gegen eine 3. Piste.....	69
5.2.1. Klima- und Umweltschutz.....	69
5.2.2. Auf erneuerbare Energie basierende Infrastrukturmaßnahmen	72
5.2.3. Gesundheit.....	74
5.2.4. Kapazitätsgrenzen	75
5.2.5. Forderungen.....	76
5.3. Zusammenfassende Darstellung der Akteur*innen.....	78
5.4. Der Konflikt um die 3. Piste als zusammenhängendes Konfliktpunktegeflecht.....	82
6. Zentrale Hindernisse und mögliche Handlungsansätze für eine sozial-ökologische Transformation	85
6.1. Standortwettbewerb	85
6.2. Infrastrukturmaßnahmen	87
6.3. Schaffung von Arbeitsplätzen	90
7. Wege in eine sozial-ökologisch nachhaltige Gesellschaft – abschließende Bemerkungen	94
Literaturverzeichnis	98
Abbildungsverzeichnis.....	107

Abkürzungsverzeichnis

BGE	Bedingungsloses Grundeinkommen
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
CORSIA	Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation
FCG	Fraktion Christlicher Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter
FPÖ	Freiheitliche Partei Österreich
FWAG	Flughafen Wien AG
ICAO	Internationale Zivilluftfahrtorganisation
IV	Industriellenvereinigung
NÖ	Niederösterreich
NÖAAB	Niederösterreichische Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund
ÖAAB	Österreichischer Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund
ÖVP	Österreichische Volkspartei
SCNCC	System Change not Climate Change
SPÖ	Sozialdemokratische Partei Österreich
UNO	Vereinte Nationen
UVGA	Umweltverträglichkeitsgutachten
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
vida	Österreichische Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft
VfGH	Verfassungsgerichtshof
VwGH	Verwaltungsgerichtshof
WBGU	Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen
WKO	Wirtschaftskammer Österreich

1. Einleitung

Innerhalb des globalen Finanzkapitalismus bestehen aktuell mehrere miteinander in Zusammenhang stehende Krisendynamiken. Diese sind das Resultat einer Zuspitzung der gesellschaftlichen Spannungen und Widersprüche innerhalb der kapitalistischen Produktionsweise und werden mit Hilfe des Begriffs der multiplen Krise zusammengefasst. Darunter werden die Krise der finanzdominierten Akkumulation, die sozial-ökologische Krise, die Dauerkrise der Reproduktion und die Krise der parlamentarischen Demokratie verstanden (Bader, et al. 2011, 13). Die sozial-ökologische Krise nimmt in dieser Konstellation eine zentrale Rolle ein. Es handelt sich dabei um die Krise der Interaktionsmuster zwischen Gesellschaft und Natur mit weitreichenden sozialen und ökologischen Konsequenzen. Diese Interaktionsmuster basieren auf der Notwendigkeit, Natur durch Arbeit zu transformieren, um gesellschaftliche Bedürfnisse zu befriedigen und werden in der Politischen Ökologie unter dem Begriff des gesellschaftlichen Naturverhältnisses diskutiert. Dabei wird das Verhältnis zwischen Gesellschaft und Natur als konstitutiv begriffen, welche sich gegenseitig beeinflussen. Die Auswirkungen der Krise gesellschaftlicher Naturverhältnisse lassen sich sowohl in der Natur (z.B.: Klimakrise, Artensterben) als auch in der Gesellschaft (z.B.: Ernährungskrise, Krise der bäuerlichen Landwirtschaft) beobachten (Bader, et al. 2011, 16). Um der multiplen Krise und insbesondere der sozial-ökologischen Krise zu begegnen, haben sich rund um den Begriff einer sozial-ökologischen Transformation Konzepte gesellschaftlichen Wandels entwickelt, die eine tiefgreifende gesellschaftliche Transformation ähnlichen Ausmaßes der Neolithischen und der Industriellen Revolution fordern. Es geht um eine grundlegende Kritik der aktuellen auf fossile Energieträger basierenden, kapitalistischen Produktionsweise und um das Finden von Wegen, um eine sozial-ökologisch nachhaltige Gesellschaftsform aufzubauen. Hierfür bedarf es einer Transformation der gesellschaftlichen Naturverhältnisse und der dahinterstehenden Produktionsbedingungen, Institutionen und kulturellen Vorstellungen gesellschaftlicher Lebensweisen.

Das grundlegende Ziel dieser Masterarbeit ist es, gesellschaftliche Hindernisse für eine sozial-ökologische Transformation zu identifizieren und mögliche Handlungsansätze für deren Bearbeitung zu erläutern. Dies ist von besonderer Bedeutung, da durch das Aufzeigen von bestimmten gesellschaftlichen Hindernissen sozial-ökologische Transformationsprozesse auf unterschiedlichen Ebenen effektiver vorangetrieben werden und die Problemlagen durch die sozial-ökologische Krise entschärft werden können. Aus diesen Zielsetzungen ergibt sich folgende forschungsleitende Fragestellung:

Welche Hindernisse bestehen für eine sozial-ökologische Transformation und durch welche Handlungsansätze können diese bearbeitet werden?

Um diese Fragestellung zu beantworten wird zunächst im Literaturteil eine theoretische Annäherung an den Begriff der sozial-ökologischen Transformation unternommen, indem aktuelle Forschungen und Publikationen zu diesem Themenkreis beschrieben und diskutiert werden. Großen Stellenwert nehmen dabei Perspektiven der Politischen Ökologie und der Kritischen Politischen Ökonomie auf eine sozial-ökologische Transformation ein, da diese vorhandene Transformationskonzepte durch die Berücksichtigung von Macht- und Herrschaftsverhältnissen erweitern. Dies ist von besonderer Bedeutung, da aktuelle Macht- und Herrschaftsverhältnisse einen großen Teil zur (Re-)Produktion der derzeitigen auf fossilen Energieträgern basierenden fossilistisch-kapitalistischen Produktionsweise beitragen. Dementsprechend ist eine Veränderung dieser Macht- und Herrschaftsverhältnisse ein immanenter Teil einer sozial-ökologischen Transformation und der Forderung nach einer großen Gesellschaftstransformation.

Gesellschaftliche Konflikte nehmen aus dieser Perspektive einen zentralen Stellenwert in Transformationsprozessen ein, da diese als soziale Arenen fungieren, wo vorhandene Macht- und Herrschaftsverhältnisse herausgefordert werden. Sie sind somit eine wichtige Triebfeder gesellschaftlicher Wandlungsprozesse. Der Konflikt um die 3. Piste am Flughafen Wien stellt solch einen gesellschaftlichen Konflikt dar und spiegelt die theoretische Diskussion über eine sozial-ökologische Transformation auf gesellschaftlicher Ebene wider. Hier kommt es zu einer kontroversen Diskussion über das aktuelle gesellschaftliche Naturverhältnis und dessen soziale und ökologische Auswirkungen. Es geht dabei um die grundlegende Frage, ob ein weiteres Wachstum des Flugverkehrs, der sehr stark von fossilen Energieträgern und damit von einem Zugriff auf die Natur abhängig ist, mit sozialen und ökologischen Bedingungen vereinbar ist. In dem Konflikt werden zentrale hegemoniale Strukturen der aktuellen kapitalistischen Produktionsweise (z.B. Wirtschaftswachstum, Standortattraktivität, Lebensgewohnheiten, u.a.m.) herausgefordert, hinterfragt und zu verändern versucht.

Aufgrund dieser Eigenschaften dient der Konflikt um die 3. Piste als empirischer Anker, um Erkenntnisse über mögliche Hindernisse für eine sozial-ökologische Transformation zu gewinnen. Hierfür werden die unterschiedlichen Facetten des Konfliktes zunächst mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse aufbereitet, um dadurch die verschiedenen Interessen der involvierten Akteur*innen und die zentralen Konfliktpunkte herausarbeiten zu können. Diese fungieren dabei als wichtige Wegweiser für eine sozial-ökologische Transformation, da sie aufzeigen, wo bestimmte hegemoniale Strukturen herausgefordert werden und in welchen Bereichen eine Veränderung der vorherrschenden Machtverhältnisse notwendig ist. Gleichzeitig stellen sie auch die zentralen Hindernisse für eine sozial-ökologische Transformation dar, da hier die gesellschaftlichen Widersprüche am größten sind. Darauf aufbauend werden unterschiedliche theoretische Handlungsansätze zur Bearbeitung dieser Hindernisse in den Blick genommen und in ihren Grundzügen skizziert. Am Ende der Arbeit

sollen die zentralen Erkenntnisse für eine sozial-ökologische Transformation zusammengefasst werden.

2. Die sozial-ökologische Transformation unserer Gesellschaft

Den Ausgangspunkt für die Debatte über eine sozial-ökologische Transformation unserer Gesellschaft bilden die historischen und aktuellen Krisenerscheinungen kapitalistischer (Re-)Produktionsweisen und deren soziale und ökologische Folgen. Dabei sind kapitalistische Gesellschaften von konjunkturellen Krisen, die in regelmäßigen Abständen auftreten und von großen Krisen, die Ergebnis kumulierter Krisenerscheinungen sind, geprägt. Krisen müssen dabei als gesellschaftsimmanent angesehen werden, da sie nicht von außen auf eine Gesellschaft hereinfallen, sondern Ausdruck gesellschaftsinterner Spannungen und Widersprüche sind (Bader, et al. 2011, 11). Diese sind wiederum Teil des umfassenden (Re-)Produktionskreislaufes kapitalistischer Gesellschaften, der neben dem ökonomischen Kreislauf aus vielen weiteren Prozessen (z.B. Rohstoffgewinnung, Ausbildung von Arbeitskräften, Verteilung von Gütern oder Formen des Konsums) besteht (Bader, et al. 2011, 11f.). Die Debatte um eine sozial-ökologische Transformation greift diese Krisen der kapitalistischen Produktionsweise auf und versucht Alternativen dazu zu finden. Es geht dabei um eine umfassende Bearbeitung der inneren Widersprüche kapitalistischer (Re-)Produktionsprozesse, indem diese grundlegend verändert werden.

Dieses Kapitel beschäftigt sich zunächst mit der Frage, warum es überhaupt eine sozial-ökologische Transformation braucht und zeigt dies mit Hilfe des Begriffes der multiplen Krise und wachstumskritischen Einwänden. In einem weiteren Schritt wird sich dem Begriff der sozial-ökologischen Transformation an sich angenähert. Hierfür wird zunächst ein Verständnis von Transformation aus kritischer Perspektive aufgebaut und gezeigt, welche Bereiche und Strukturen von einer umfassenden Gesellschaftstransformation berührt werden. Zudem werden mögliche normativ-politische Aspekte einer sozial-ökologischen Transformation mit Hilfe von Postwachstumskonzepten in ihren Grundzügen dargestellt. Der letzte Teil dieses Kapitels widmet sich ausführlich unterschiedlichen gesellschaftlichen Wandlungskonzepten für eine sozial-ökologische Transformation und erweitert diese mit Ausführungen der Politischen Ökologie und der Kritischen Politischen Ökonomie.

2.1. Zur Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation

2.1.1. Die multiple Krise

Aktuelle Krisendynamiken und -prozesse der vorherrschenden neoliberal-kapitalistischen (Re-)Produktionsweise werden in der Debatte um eine sozial-ökologische Transformation unter dem Begriff der multiplen Krise diskutiert. Darunter verstehen Bader, et al. (2011, 13) „eine historisch-spezifische Konstellation verschiedener sich wechselseitig beeinflussender und

zusammenhängender Krisenprozesse im neoliberalen Finanzmarktkapitalismus.“ Diese multiple Krise setzt sich aus der Krise der finanzdominierten Akkumulation, der sozial-ökologischen Krise, der Dauerkrise der Reproduktion und der Krise der parlamentarischen Demokratie zusammen (Bader, et al. 2011, 13).

Von besonderer Bedeutung für die Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation ist die sozial-ökologische Krise, die Bader, et al. (2011, 16) als „Komplex unterschiedlicher, miteinander verbundener Dynamiken der Klima-, Energie- und Ressourcenkrise, einer Krise der bäuerlichen Landwirtschaft und Ernährungskrise“ definieren. Ausgangspunkt für diesen Komplex ist die Notwendigkeit, dass Gesellschaften für ihre Reproduktion mit der Natur interagieren und diese mit Hilfe von Arbeit transformieren (Jäger und Springler 2013, 70). Die Ausgestaltung dieser Interaktion wird in der Politischen Ökologie als gesellschaftliches Naturverhältnis begriffen, wo Gesellschaft und Natur in einem konstitutiven Verhältnis zu einander stehen und sich gegenseitig beeinflussen (Bader, et al. 2011, 16). Die sozial-ökologische Krise lässt sich demnach als eine Krise des gesellschaftlichen Naturverhältnisses verstehen, deren Auswirkungen sich sowohl in der Natur als auch in der Gesellschaft manifestieren. Ulrich Brand und Markus Wissen (2011) versuchen mit dem Konzept der imperialen Lebensweise die Grundlage dieser Krise zu erfassen. Darunter verstehen sie „herrschaftliche Produktions-, Distributions- und Konsummuster, die tief in die Alltagspraktiken der Ober- und Mittelklassen im globalen Norden und zunehmend auch in den Schwellenländern des globalen Südens eingelassen sind.“ (Brand und Wissen 2011, 80) Ausgangspunkt für ihre Argumentation ist ein regulationstheoretisches Verständnis von gesellschaftlicher Organisation, das auf den Begriff der Entwicklungsweise aufbaut. Darunter wird das Verhältnis zwischen Produktions- und Verteilungsmustern auf der einen Seite und Konsummustern auf der anderen Seite verstanden, das die Ausgestaltung eines Akkumulationsregimes bestimmt. Zudem strukturiert jede Entwicklungsweise die sozialen Verhältnisse einer Gesellschaft und die Art und Weise ihrer Reproduktion – die Formen der Ernährung, des Wohnens und der Mobilität sowie auch die Ausgestaltung und Organisation von (Nicht-)Erwerbsarbeit und Freizeit. Mit dem Begriff der Lebensweise werden die Alltagspraktiken, die gleichzeitig konstitutiv für und Resultat der Entwicklungsweise sind, stärker in den Fokus genommen. Die zentrale Annahme ist, „dass sich in bestimmten historischen Phasen und aufbauend auf einer Kohärenz zwischen Produktions- und Konsummustern eine hegemoniale, das heißt breit akzeptierte, institutionell abgesicherte und in den Alltagspraktiken der Menschen tief verankerte Lebensweise herausbilden kann, die mit bestimmten Vorstellungen von Fortschritt einhergeht.“ (Brand und Wissen 2011, 81f.).

Historisch hat die aktuelle Lebensweise des globalen Nordens seine Wurzeln in der Kolonialisierung im 16. Jahrhundert und der Herausbildung des liberal-kapitalistischen Weltsystems des 19. Jahrhunderts. Zu seiner hegemonialen Vormachtstellung und zu einer

regionalen Verbreitung gelang diese Lebensweise jedoch erst durch die Entwicklung des Fordismus in der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts. Ab den 1980er Jahren etablierte sich eine postfordistische Lebensweise, die neue Formen der Produktion, der internationalen Arbeitsteilung, einen internationalisierten Wettbewerbsstaat und veränderte soziale Verhältnisse mit sich brachte. Dieser Umbauprozess wird als Neoliberalisierung der Gesellschaft bezeichnet (Brand und Wissen 2011, 83f.). Ihren imperialen Charakter erhält die Lebensweise des globalen Nordens durch die Tatsache, dass sie auf den schier endlosen Zugriff auf Ressourcen, Land, Arbeitskräfte und ökologische Senken an anderer Stelle aufbaut. Das fordistische und postfordistische Wachstumsmodell basiert zu großen Teilen auf der Nutzung fossiler Energieträger und anderer natürlicher Ressourcen wie auch auf der Entlastung der ökologischen Folgen durch Schadstoffsenken (Brand und Wissen 2011, 83). Aktuell lässt sich beobachten, dass sich diese imperiale Lebensweise entlang von sozialen Verhältnissen (Geschlecht, Ethnie, Klasse, usw.) in unterschiedlicher Ausprägung und zeitlich gebrochen global verallgemeinert. Das bedeutet, dass bestimmte Vorstellungen über gesellschaftliches Zusammenleben und gesellschaftliche Entwicklung weitgehend institutionalisiert werden und in den Alltagspraktiken tief verankert sind (Brand und Wissen 2011, 82). Dabei wird der imperiale Charakter dieser Lebensweise zum zentralen Widerspruch seiner Verallgemeinerung, der sich vor allem durch den ökonomischen Aufstieg der Schwellenländer, insbesondere von China und Indien zeigt. Durch die Verallgemeinerung der Lebensweise geht ihr zunehmend der notwendige Zugriff auf Ressourcen und Senken dieser Erde verloren. Die Lebensweise des globalen Nordens setzt eine gewisse Exklusivität voraus, um die ökologischen Kosten räumlich und zeitlich zu externalisieren. Je stärker sich diese Lebensweise verallgemeinert, desto weniger Möglichkeiten zur Externalisierung stehen zur Verfügung. Dadurch kommt es zu einer zunehmenden Verschärfung der ökologischen Widersprüche, die tief in der Lebensweise verankert sind (Brand und Wissen 2011, 84f.). Bemühungen, die unterschiedlichen Krisendynamiken und insbesondere die sozial-ökologische Krise zu bearbeiten, sind Teil der internationalen Umweltdebatte, deren offizieller Startpunkt die erste Umweltkonferenz der Vereinten Nationen (UNO) im Jahr 1972 war (Conca und Dabelko 2010, 18). Im selben Jahr wurde mit „Die Grenzen des Wachstums“ (vgl. Meadows und Meadows 1990 [1972]) das erste breitenwirksame wachstumskritische Buch vom „Club of Rome“ veröffentlicht, wodurch die Umweltdebatte weiter an Brisanz gewann. Dieser Konferenz und dem Bericht vom „Club of Rome“ sollten noch viele weitere Umweltkonferenzen und zahlreiche umweltpolitische Initiativen, Konzepte und Leitfäden der UNO und anderer Akteur*innen folgen. So entwickelte sich im Zuge der globalen Finanzkrise 2008 unter dem Begriff der „Green Economy“ ein neues Nachhaltigkeitskonzept, das Wirtschaftswachstum mit menschlichem Wohlergehen, sozialer Gerechtigkeit und einer Reduktion von Umweltrisiken vereinen soll (UNEP, 2011, 1; UNDESA, 2012, 7). Zudem

entstand im Jahr 2015 mit den „Sustainable Development Goals“ eine neue globale Entwicklungsagenda, die mit dem Titel „Transforming our World – The 2030 Agenda for Sustainable Development“ bereits im Titel eine Transformation unserer Gesellschaft hin zur sozialen und ökologischen Nachhaltigkeit verspricht (United Nations 2015). Diese regionalen und globalen Bemühungen sind jedoch nur unzureichende Versuche die multiple Krise zu bearbeiten, da sie der Komplexität der Krisendynamik nicht gerecht werden und zumeist nur einzelne Teile davon adressieren. Diese selektive Bearbeitung findet nämlich innerhalb der etablierten Entwicklungsweise statt, weshalb sich die Widersprüche und Spannungen der multiplen Krise in der Krisenbearbeitung fortsetzen (Bader, et al. 2011, 25).

Aufgrund dessen kann nicht von einer langfristigen Bearbeitung der multiplen Krise ausgegangen werden. Bestenfalls führen diese Interventionen zu einer partiellen und temporären Stabilisierung, die jederzeit durch neue Krisendynamiken (eine weitere Finanzkrise, anhaltenden globalen Anstieg des CO₂-Ausstoßes, steigende Rohstoffpreise aufgrund von Konflikten um Ressourcen, Lebensmittelknappheit oder soziale Dynamiken wie der Abstieg der Mittelklasse in Ländern des globalen Nordens oder eine weitere Marginalisierung von großen Teilen der Bevölkerung im globalen Süden) erneut destabilisiert werden können (Bader, et al. 2011, 25).

2.1.2. Wirtschaftswachstum als Treiber sozialer und ökologischer Krisen

Ökologische und soziale Grenzen von Wirtschaftswachstum stellen eine spezifische Problemlage innerhalb der multiplen Krise dar und dienen als wichtige Argumentationsgrundlage für eine sozial-ökologische Transformation. Es wird dabei argumentiert, dass die vehementen Versuche weiteres Wirtschaftswachstum zu generieren eine destabilisierende Wirkung haben, da die sozialen und ökologischen Kosten von Wachstum und der immer fortschreitenden Kommodifizierung gesellschaftlicher Bereiche stetig ansteigen. Wirtschaftswachstum fungiert dadurch nicht länger als Garant von gesellschaftlichen Wohlstand, sondern gefährdet diesen zunehmend. Negative Konsequenzen von Wirtschaftswachstum sind negative Einflüsse auf die psychologische Gesundheit, längere Arbeitszeiten, Verkehrsüberlastungen, Umweltverschmutzung und das Erodieren von Geselligkeit und Gemeinschaft, wobei immer mehr soziale Beziehungen (z.B. Pflege, Gastfreundschaft) einer Marktlogik unterworfen werden (Kallis, Demaria und D'Alisa 2015, 25). Außerdem wird argumentiert, dass Wirtschaftswachstum ab einer bestimmten Grenze auch unökonomisch ist. Der positive Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum und sozialen Indikatoren wie Bildungsniveau und Sicherheit besteht nämlich nur für Ländern mit einem niedrigen BIP. Für Länder mit einem hohen BIP hingegen besteht vielmehr die Gefahr, dass aufgrund abflachender Wirtschaftsleistung, erzielte soziale Standards in den sozialen Absicherungssystemen, den Bildungsangeboten oder der Gesundheitsversorgung,

abgebaut werden. Ab diesem Zeitpunkt ist weiteres Wirtschaftswachstum nicht erstrebenswert, da die notwendigen Wachstumsraten nicht mehr erzielt werden können. Vielmehr gilt es, auf die Verteilung des erwirtschafteten und erzielten Wohlstandes zu achten. Ungeachtet des BIPs gibt es einen starken Zusammenhang zwischen dem Gleichheitsniveau einer Gesellschaft und dem sozialen Wohlbefinden (Kallis, Demaria und D'Alisa 2015, 25). Die Zusammenhänge zwischen Wirtschaftswachstum, Umweltschäden und sozialen Missständen werden auch unter dem Schlagwort Umweltgerechtigkeit diskutiert. Wirtschaftswachstum wird durch einen ungleichen Austausch von Ressourcen und Materialien ermöglicht. So kommt es zu einem Ungleichgewicht zwischen Personen(gruppen) und Ländern, die von Ressourcenextraktion profitieren – dies sind vor allem wohlhabende Länder und reiche Eliten – und jenen zumeist ärmeren und marginalisierten Bevölkerungsgruppen, die vermehrt die Kosten in Form von wirtschaftlicher Ausbeutung tragen bzw. von Umweltzerstörung unmittelbar betroffen sind (Kallis, Demaria und D'Alisa 2015, 25). Bisherige Versuche, ein auf soziale und ökologische Nachhaltigkeit fußendes Wirtschaftswachstum zu etablieren, wie es beispielsweise Ansätze einer Grünen Ökonomie propagieren, bleiben ihren Gültigkeitsnachweis bisher schuldig und besitzen theoretische Mängel. Nach wie vor bestehen starke Zusammenhänge zwischen der Größendimension einer Wirtschaft und deren Umwelteinflüsse. Trotz der Erfolgserlebnisse in einzelnen Sektoren ist die angestrebte Entkoppelung von Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch bzw. negativen Umwelteinflüssen – eine sogenannte Dematerialisierung von Wirtschaftswachstum – global weit von einer Realisierung entfernt. In einzelnen wohlhabenden Ländern sind Zeichen einer langsamen Dematerialisierung beobachtbar. Dies dürfte jedoch auch einer Ausgliederung ressourcenintensiver Wirtschaftszweige ins Ausland und dem vermehrten Import jener Güter geschuldet sein (Kallis, Demaria und D'Alisa 2015, 25f.).

Für grundlegende Erklärungen, warum Wirtschaftswachstum zwangsläufig an ökologische Grenzen stößt, wird sehr häufig auf die thermodynamische Ökonomie Georgescu-Roegens (1971) verwiesen. Dieser nutzt die Wärmelehre, um den ökologischen Abbauprozess durch wirtschaftliche Aktivitäten zu erklären. Durch wirtschaftliche Aktivität kommt es zwangsläufig zu Energie- und Stofftransformationen, die notwendigerweise zu einem Anstieg der Entropie führen (Altvater 2009, 105). Paul Burkett (2005, 117) beschreibt Entropie als “[...] a measure of total disorder, randomness or chaos in a system: increased entropy implies greater disorder.” Für die Argumentation wichtig ist das zweite thermodynamische Gesetz, das besagt, dass sich Energie in einem isolierten System zwar nicht verringert, sich aber von einer stärker geordneten zu einer schwächer geordneten Form transformiert. Diese Transformation ist ohne Zufuhr von weiterer Energie irreversibel. Wird nun Energie mit geringer Entropie einem Produktionsprozess hinzugeführt, kommt es zu einer Transformation dieser Energie und zu

einer Erhöhung der Entropie in Form von Hitze und Emissionen. Dadurch kommt es zu einem stetigen Abbau der Nutzbarkeit von Energie für den Menschen (Burkett 2005, 119f.).

Dem Wachstum sind demnach durch den stetigen irreversiblen Energieabbau zwangsläufig ökologische Grenzen gesetzt. Auch Versuche des Recyclings können diesen Prozess nicht verhindern, da Energie erst gar nicht recycelt werden kann und genutzte Materialien nur zu einem bestimmten Grad bzw. nur durch die Nutzung weiterer Energie. Wie lange Wachstum unter den bisherigen Bedingungen möglich sein wird, hängt vom Material- und Energiebestand auf der Erde ab. Die teilweise stark reduzierten Bestände einiger zentraler Energieträger, allen voran Erdöl werden mitunter als Beweis angesehen, dass die ökologischen Grenzen zunehmend erreicht werden. Andere wiederum sehen den fortschreitenden Klimawandel als zeitnäheren limitierenden Faktor für Wirtschaftswachstum (Kallis, Demaria und D'Alisa, Degrowth 2015, 26).

Zudem existieren noch andere Faktoren, die weiteres Wirtschaftswachstum einschränken. In Ländern mit hohem BIP lässt sich auf lange Sicht eine stetige Abschwächung der Wachstumsraten beobachten. Dies wird unter anderem mit einem immer geringer werdenden Grenzprodukt, der Abnahme weiterer wachstumsrelevanter technologischer Innovationen oder Grenzen der Nachfrage und von Absatzmöglichkeiten begründet (Kallis, Demaria und D'Alisa, Degrowth 2015, 26). Auch die bisherigen Bemühungen, durch technologische Innovationen weitere Effizienzsteigerung in der Produktion, Nutzung und Entsorgung von Gütern zu erzielen, haben nicht die gewünschten Ergebnisse erbracht und zu keinem nachhaltigen Rückgang des Ressourcenverbrauches geführt. Dies lässt sich unter anderem mit dem Rebound-Effekt (vgl. Santarius 2014) erklären. Unter den gegebenen wirtschaftlichen Bedingungen führen Effizienzsteigerungen in der Ressourcennutzung zu sinkenden Kosten und zu steigender Nachfrage, welche wiederum zu mehr Produktion führt (Kallis, Demaria und D'Alisa, Degrowth 2015, 25f.). Versuche fossile mit erneuerbaren Energieträgern zu ersetzen, stoßen aufgrund der viel niedrigeren Energiedichte von erneuerbarer Energie ebenfalls schnell an ihre Grenzen. Der Erntefaktor (kurz ERoEI - Energy Returned on Energy Invested genannt) von erneuerbarer ist nämlich viel geringer als jener von fossiler Energie, weshalb die Wirtschaftsaktivität bei einem Übergang zur ausschließlichen Nutzung von erneuerbarer Energie zwangsläufig abnehmen muss (Kallis, Demaria und D'Alisa, Degrowth 2015, 26).

Um die unterschiedlichen Krisenerscheinungen im globalen Kapitalismus langfristig zu bearbeiten und ihrer Komplexität gerecht zu werden, fordern unterschiedliche zivilgesellschaftliche (vgl. KlimaRad o.J.a; Rostock und Weller 2016), politische (vgl. Novy 2014) und wissenschaftliche (vgl. Brie 2014, WBGU 2011, u.a.m.) Akteur*innen eine große Transformation unserer sozial-ökologischen Grundlage – unseres gesellschaftlichen Naturverhältnisses. Häufig wird die notwendige Größenordnung dieser sozial-ökologischen

Transformation mit der neolithischen und der industriellen Revolution verglichen, was auf ihre weitreichenden Implikationen für das gesellschaftliche Zusammenleben schließen lässt. Das nächste Kapitel wird sich nun näher mit der Begriffsbestimmung und den Inhalten solch einer großen sozial-ökologischen Transformation auseinandersetzen.

2.2. Der Transformationsbegriff und dessen Implikationen

Der Begriff Transformation an sich wird in den Sozialwissenschaften vielfältig verwendet, besitzt jedoch derzeit keine allgemein anerkannte Definition. Eine weitgehende Übereinkunft besteht derzeit nur darin, dass Transformation einen grundsätzlichen und weitreichenden gesellschaftlichen Wandel beschreibt, der sich nicht nur auf kleinere oder schrittweise Wandlungsprozesse beschränkt. Die Art und Weise, wie gesellschaftliche Transformation stattfindet und welche Ziele sie verfolgt, ist jedoch Teil einer kontroversen Debatte. Der fehlende Konsens über eine fundierte sozialwissenschaftliche Transformationstheorie und die konzeptionelle Flexibilität bergen das Risiko, dass die Transformationsforschung durch Akteur*innen vereinnahmt wird, die keine weitreichende gesellschaftliche Transformation verfolgen. Dadurch könnte der Transformationsbegriff zu einem Modebegriff werden, wodurch dessen transformative Kraft eingeschränkt werden würde (Feola 2015, 377).

Bisher wurde der Begriff vor allem für die Beschreibung der Umbrüche in den ehemaligen realsozialistischen Ländern und für die Demokratisierungsprozesse in unterschiedlichsten Ländern verwendet (Reißig 2009, 31). Wolfgang Merkel (2010) beschäftigt sich in seinem einführenden Werk „Systemtransformation“ eingehend mit Theorien der Transformationsforschung. Diese steht ganz im Zeichen der Analyse der mannigfaltigen Übergänge von autoritären zu liberaldemokratischen politischen Systemen des 20. Jahrhunderts. Er bettet die Genese der Transformationsforschung in die 1950er und 1960er Jahre ein, als vor allem makrosoziologisch-funktionalistische (Systemtheorien) oder makrosoziologisch-strukturalistische (Strukturtheorien) Ansätze die Transformationstheorienbildung beeinflussten. Im Gegensatz dazu fokussieren mikropolitologisch-akteur*innentheoretische Konzepte auf die Meso- und Mikroebene und erlangten in den 1980er Jahren immer mehr Einfluss. Hier stand nun nicht länger die Struktur und die jeweilige Machtkonstellation im Zentrum der Analyse, sondern die subjektiven Einstellungen, Strategien und Handlungsmöglichkeiten der relevanten Akteur*innen. In weiterer Folge wurden die unterschiedlichen Ansätze immer stärker miteinander verknüpft und es entwickelte sich eine Art Theoriensynthese für eine umfassende Transformationsanalyse (Merkel 2010, 67-89).

Die letzte Renaissance erlebten diese Transformationstheorien in der Analyse der gesellschaftlichen Umbrüche in den Jahren 1989/1990 durch den Zusammenbruch des realen Sozialismus. Der Übergang von einem sozialistisch-autoritären zu einem kapitalistisch-

demokratischen Gesellschaftssystem in osteuropäischen Ländern wurde vor allem unter dem Schlagwort der „nachholenden Modernisierung“ und dem Scheitern des Sozialismus analysiert. Diese Transformationskonzepte sind demnach stark durch Modernisierungstheorien der 1960er Jahre beeinflusst und beschreiben vielmehr eine Transitionsanalyse von autoritär verfassten Regimen zu demokratisch organisierten politischen Systemen. Diese Transformationskonzepte sind für die Analyse aktueller Herausforderungen und Umbruchsszenarien innerhalb der Industriestaaten im Zuge der multiplen Krise nicht geeignet, weshalb eine Neu- und Umorientierung von Theorien sozialen Wandels notwendig ist (Reißig 2009, 17ff., 31).

Aktuelle wissenschaftliche und politische Debatten über Transformationskonzepte befassen sich mit dieser Notwendigkeit und legen ihren Fokus auf die ökologische Krise und welche gesellschaftlichen Veränderungen notwendig sind, um diese zu entschärfen. Transformation wird hier als Mittel gesehen, um eine sozial ausgeglichene und ökologisch nachhaltige Gesellschaftsform zu etablieren. Dabei spielen inter- und transdisziplinäre Forschungszugänge eine zentrale Rolle. Die Sozial- und Geisteswissenschaften nehmen in diesem Forschungszweig eine immer größere Bedeutung ein, indem sie sowohl Zusammenhänge zwischen Mensch und Umwelt als auch globale Umweltveränderungen untersuchen (Feola 2015, 376f.).

Guiseppe Feola (2015) hat unterschiedliche Transformationskonzepte in Bezug auf globale Umweltveränderungen mit Hilfe einer systematischen Literaturrecherche relevanter Publikationen analysiert. Bezogen auf die wissenschaftliche Fundierung des Transformationsbegriffes wurden jedoch die bereits erwähnten Mängel sehr deutlich. In etwa 50% aller untersuchten Publikationen nahm das Thema „Transformation“ eine zentrale Rolle ein. Es kam jedoch zu keiner konzeptionellen Verankerung, wie dieser Begriff nun angewendet wird und in vielen Publikationen wurde der Transformationsbegriff erst gar nicht definiert. Er dient ohne theoretische Basis vielmehr als Metapher für weitreichende Veränderungen in unterschiedlichen Gesellschaftsbereichen. Solch eine unklare und weit gefasste Verwendung ist mit der großen Gefahr verbunden, dass der Begriff zu einem Modewort verkommt, sodass jede soziale Veränderung als transformativ bezeichnet werden kann (Feola 2015, 378f., 387).

2.2.1. Transformation als neues Konzept sozialen Wandels

Im deutschsprachigen Raum wurde versucht diesen Mangel an theoretischer Basis durch eine intensive Debatte und zahlreiche Publikationen (vgl. Brie 2014 & 2015; Brie, et al. 2016; Klein 2013; Reißig 2009; u.a.m.) aufzuheben. Dabei beschäftigt sich Rolf Reißig (2009 & 2014) verstärkt mit der theoretischen und konzeptionellen Fundierung des Transformationsbegriffes und damit in Verbindung stehenden Konzepten und fordert eine Neu- und Umorientierung von Theorien sozialen Wandels. Für diese geforderte Neu- und Umorientierung benötigt es jedoch

eine inhaltliche Präzisierung des Transformationsbegriffes, die Reißig in der Abgrenzung zu den Begriffen *sozialer Wandel*, *Revolution* und *Evolution* sozialer Systeme unternimmt.

Sozialer Wandel stellt in der Soziologie den zentralen Begriff für gesellschaftliche Veränderungsprozesse dar. Er beschreibt vorwiegend Veränderungen innerhalb der sozialen Ordnungsstruktur, die typische Elemente eines sozialen Systems betreffen. Daraus resultieren Anpassungsmaßnahmen der sozialen Strukturen, um Gleichgewicht und Stabilität des sozialen Systems wiederherzustellen. Diese Form des Wandels von sozialen Systemen zielt weniger auf die Veränderung der sozialen Ordnungsstruktur ab, sondern findet innerhalb derer statt (Reißig 2009, 32). Für Veränderungen, die mit einer grundlegenden Umwandlung sozialer Strukturen einhergehen, wird der Begriff *Revolution* verwendet. Dieser ist traditionell normativ behaftet und steht für einen klaren Bruch mit den bisherigen Ordnungsstrukturen und einer normativ motivierten Umwandlung (Reißig 2009, 32f.). Wesentlich für das Verständnis von Transformation ist auch die Abgrenzung zu sozial-darwinistischen bzw. sozial-evolutionären Modellen sozialen Wandels (z.B.: strukturfunktionalistische Ansätze, Modernisierungstheorien), die von einer kontinuierlichen Höherentwicklung sozialer Systeme ausgehen (Reißig 2009, 34).

Eine inhaltliche Präzisierung beschränkt sich weder auf Veränderungen innerhalb der sozialen Ordnungsstruktur (sozialer Wandel) noch zielt sie auf einen jähen Bruch (Revolution) mit dieser ab oder sieht sozialen Wandel als vorgegebenen und linearen Prozess (Evolution) an. Reißig umfasst Transformation als

„[...] einen eigenen und spezifischen Typ sozialen Wandels, eben einen Wandel, der vor allem durch einen Prozess tiefgreifender gesellschaftlicher Veränderungen, durch Änderungen und Umformungen wesentlicher Prozessstrukturen, Institutionen, Kultur- und Ordnungsmuster, gesellschaftlicher Lebensweisen und der Neukonstitution und -konstruktion von Gesellschaftstypen und -modellen gekennzeichnet ist.“ (Reißig 2014, S. 53)

„Transformation ist ein intentionaler, eingreifender, gestaltender und zugleich ein eigendynamischer, organisch-evolutionärer Entwicklungsprozess.“ (Reißig 2009, 34)

Transformation beschreibt einen sozialen Wandel, der unregelmäßig und fragil auf mehreren Ebenen stattfindet. Sie stellt einen endlichen, aber entwicklungsoffenen Prozess dar, an dessen Ende sich ein neues sozioökonomisches Entwicklungsmodell mit dementsprechenden kulturellen Deutungsmustern etablieren kann. Transformationsprozesse sind dabei trotz ihrer Eigendynamik zu einem gewissen Maß definier-, fixier- und bestimmbar (Reißig 2009, 34f.). Diese Form der Neugestaltung gesellschaftlicher Beziehungen bezieht sich auf die gesamtgesellschaftliche Ebene und verändert weitreichend die politischen, wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Strukturen des Zusammenlebens (Reißig 2009, 54).

2.2.2. Transformation als kritisch-analytischer Begriff

Ulrich Brand (2014) bricht die Ausführungen Reißigs weiter herunter und konzeptualisiert einen kritisch analytischen Transformationsbegriff, um aktuelle gesellschaftliche Problemlagen und Umbruchszszenarien besser analysieren zu können. Hierfür unternimmt er zunächst eine Schärfung der beiden Begriffe Transition und Transformation, die häufig synonym verwendet werden und deren Übergang fließend ist.

„Transition [versteht Brand] im Sinne politisch-intentionaler Steuerung, also als eine strukturierte, insbesondere politisch-staatlich vermittelte Intervention in Entwicklungspfade und -logiken sowie Strukturen und Kräfteverhältnisse, um dominanten Entwicklungen eine andere Ausrichtung zu geben. [...] Der Schwerpunkt liegt darauf, die richtigen politischen Rahmenbedingungen zu setzen.“ (Brand 2014, 249)

„Transformation wird demgegenüber als umfassender sozioökonomischer, politischer und soziokultureller Veränderungsprozess verstanden, in den auch politische Steuerung und politische wie gesellschaftliche Strategien eingehen, der darauf aber nicht reduzierbar ist.“ (Brand 2014, 249f.)

Analog zu dieser Unterscheidung differenziert Brand (2016) zwischen einer strategischen und analytischen Nutzung des Transformationsbegriffes. Ein strategischer Transformationsbegriff nimmt dabei die oben zitierte Transitionsperspektive ein und ein analytischer die Transformationsperspektive.

In vielen aktuellen Studien und Debatten zu den Themen „Grüner Ökonomie“ und „sozial-ökologischer Transformation“ wird auf diese begriffliche Unterscheidung zu wenig Wert gelegt. Viele politische Konzepte und Strategien kommunizieren zwar den Anspruch einer gesellschaftlichen Transformation, werden jedoch vor dem Hintergrund des oben genannten Transitionsbegriffes erstellt (Brand 2014, 249). Dies lässt sich daran erkennen, dass nach einer radikalen Problemanalyse und weitreichenden Veränderungsversprechungen nur kleine und schrittweise gesellschaftliche Veränderungsprozesse in Gang gesetzt werden. Dabei kommt es zu einer strategischen Nutzung des Transformationsbegriffes, indem nach möglichst effektiven und sozial erwünschten Lösungen für umfassende Problemlagen gesucht wird (Brand 2016, 24).

Im Fokus dieser strategischen Nutzung stehen staatlich gelenkte und politisch gesteuerte Veränderungsprozesse, in die möglichst viele Expert*innen involviert werden. Diese Form der Transformation soll möglichst inklusiv und kooperativ stattfinden, damit sie weitgehende Akzeptanz erfährt (Brand 2016, 24). Diese Steuerungsfähigkeit wird mit dem Begriff „Governance“ ausgedrückt und zeugt von einer starken Ordnungs- und Managementperspektive auf gesellschaftliche Wandlungsprozesse. Die wohl bekannteste Strategie seit der Finanzkrise 2008 ist die „Grüne Ökonomie“, die sehr stark auf die Veränderung von Rahmenbedingungen abzielt, um einen grünen Kapitalismus zu

ermöglichen. Der starke Fokus auf staatliche Strukturen und Governance-Mechanismen bei der Bearbeitung der mannigfaltigen Krisenerscheinungen impliziert jedoch auch Nachteile. So werden die tatsächlichen Fähigkeiten politischer Institutionen, eine Umgestaltung derzeitiger gesellschaftlicher Verhältnisse und deren Beziehung zur Umwelt nur unzureichend reflektiert. Es kommt zu keiner Konzeptualisierung von Gesellschaft, die ihre Strukturen und Macht- bzw. Kräfteverhältnisse in den Blick nimmt. Vielmehr wird unreflektiert davon ausgegangen, dass staatliche bzw. staatsnahe Institutionen bereits wissen, wo die Ursachen für Krisenerscheinungen (insbesondere für die Klimakrise) liegen und auf rationaler Basis mit Hilfe von Steuerungsmechanismen geeignete Rahmenbedingungen für deren Aufhebung herstellen können (Brand 2014, 253ff.).

Um dieses reflexive Vakuum zu füllen, nutzt Brand den Begriff der *sozialen Formen*, entlang derer sich kapitalistische Strukturen und individuelle Handlungen reproduzieren. Soziale Formen geben dem gesellschaftlichen Zusammenleben Orientierung und sind dessen wesentlichen Bestimmungsfaktoren. Als Grundbedingung hierfür dient auf der strukturellen Ebene ein abstrakter Zusammenhang zwischen den sozialen Formen, wie etwa Staat, Geld oder Ware. Diese Grundlage wird auf der handlungstheoretischen Ebene vertieft, indem durch alltägliche Handlungen der Lohnarbeit und Formen der (Re-)Produktion und des Konsums soziale Verhältnisse stabilisiert werden (Brand 2014, 259).

Auf staatlicher Ebene gibt die politische Form den politischen Akteur*innen bestimmte Rahmenbedingungen vor und wirkt durch die Vorgabe von Herrschaftsverhältnissen auf ihre Handlungsweise ein. Der politischen Form ist es unter anderem geschuldet, dass politische Steuerungsversuche der ökologischen Krise nicht über Konzeptionen einer Grünen Ökonomie oder einer ökologischen Modernisierung hinausgehen und damit eher krisenverschärfend als mildernd wirken. Die mit der politischen Form zusammenhängenden Interessenskonflikte und asymmetrischen Kräfteverhältnisse innerhalb der staatlichen Sphäre werden nicht bearbeitet, weshalb die bestehende politische Form handlungsprägend bleibt (Brand 2014, 260). Eine strategische Nutzung des Transformationsbegriffes ist demnach nicht ausreichend, um die ökologische Krise nachhaltig zu bearbeiten und die dafür notwendigen gesellschaftlichen Transformationsprozesse auf den Weg zu bringen. Deshalb plädiert Brand für eine Ergänzung des strategischen Begriffes mit einem kritisch-analytischen (Brand 2016, 25).

Für einen kritisch-analytischen Transformationsbegriff ist eine kritische Analyse der sozialen Formen und den damit zusammenhängenden staatlichen Institutionen und Governance-Mechanismen unabdingbar. Hierfür verwendet Brand theoretische Überlegungen der Regulationstheorie. Die Regulationstheorie begreift Gesellschaft als soziales Verhältnis, das von vielen Widersprüchen und krisenhaften Tendenzen geprägt ist. Mit dem Begriff der Regulation werden die komplexen Mechanismen beschrieben, die jene sozialen Verhältnisse immer wieder reproduzieren und dadurch für ein gewisses Maß an Stabilität sorgen (Brand

2014, 261f.). Um die Produktionsprozesse in einer Gesellschaft zu konzeptualisieren, wurde der Begriff des Akkumulationsregimes eingeführt. Dieser beschreibt die Art und Weise der Organisation von Produktion, die Form der Kapitalverwertung, die Verteilung der Wertschöpfung auf Löhne und Profite, die gesellschaftliche Nachfrage und die Beziehung zu nicht-kapitalistischen Organisationsformen (Becker 2007, 64f.) Für die Regulation wesentlich ist die Ausgestaltung der Regulationsweise (Brand 2014, 261f.).

„Eine Regulationsweise setzt eine Gesamtheit von Prozeduren und von individuellen und kollektiven Verhaltensweisen in Gang, die gleichzeitig die sozialen Verhältnisse über die Verbindungen historisch bestimmter institutioneller Formen reproduzieren und das geltende Akkumulationsregime abstützen müssen.“ (Boyer, Saillard 1995b, 64, zit. in Becker 2007, 103)

„[Es beschreibt] die Gesamtheit institutioneller Formen, Netze, expliziter oder impliziter Normen, die die Vereinbarkeit von Verhaltensweisen im Rahmen eines Akkumulationsregimes sichern [...]“ (Lipietz 1985, 121 zit. in Brand 2014, 262)

Innerhalb der Regulationstheorie gibt es mehrere Konzeptualisierungen von Regulation. Im Kern verbindet sie jedoch die Ansicht, dass kapitalistische Gesellschaften aufgrund der inneren Widersprüche krisenhaft und konfliktgeneigt sind, weshalb es Prozeduren der Regulation braucht, um gesellschaftliche Konflikte zu bewältigen (Becker 2007, 122). Die Regulationsweise selbst ist ebenfalls das Produkt sozialer Auseinandersetzungen innerhalb der Gesellschaft und ergibt sich nicht funktional aus den Mechanismen des Akkumulationsregimes (Brand 2014, 262).

Vor diesem theoretischen Hintergrund sind staatliche Nachhaltigkeitspolitik und Governance-Mechanismen in gesellschaftliche Herrschaftsverhältnisse eingebettet und von nicht-nachhaltigen Mechanismen der Akkumulation und Regulation durchdrungen. Dadurch dienen sie vielmehr als Mittel, bestehende soziale Verhältnisse abzusichern als diese zu verändern. Dementsprechend müssen ihre zugeschriebenen (Um-)Steuerungsfähigkeiten hinterfragt werden, da diesen systematische und strukturelle Grenzen gesetzt sind (Brand 2014, 260f.). Eine strategische und kritisch-analytische Konzeptualisierung von Transformation haben gemein, dass sich beide auf ein Konzept allmählichen Wandels mit dem Potential für eine umfassende gesellschaftliche Transformation beziehen. Jedoch werden diese allmählichen gesellschaftlichen Veränderungen bei einem kritisch-analytischen Transformationsbegriff mit den bestehenden Herrschafts- und Machtverhältnissen und deren politischen, ökonomischen und kulturellen strukturellen Bedingungen verknüpft, um über die unzureichenden Konzeptionen einer grünen Ökonomie oder ökologischen Modernisierung hinaus zu kommen (Brand 2016, 26).

Um diese Grenzen zu überwinden, bedarf es einer Neugestaltung der Beziehung zwischen Gesellschaft und Umwelt, also der bereits erwähnten gesellschaftlichen Naturverhältnisse, die grundlegend für die sozial-ökologische Krise sind. Durch den verschränkten Blick auf

Gesellschaft und Umwelt rücken die sozialen Verhältnisse, also die gesellschaftlichen Formen der Naturaneignung, ins Zentrum der Analyse. Eine gesellschaftliche Transformation im Sinne eines kritisch-analytischen Transformationsbegriffes zieht eine Neugestaltung der sozioökonomischen, politischen und kulturellen Strukturen und Prozesse, der gesellschaftlichen materiellen Grundlage als Ganzes nach sich (Brand 2014, 264ff.).

2.3. Theoretische Konzepte für eine sozial-ökologische Transformation

Transformation beschreibt ein sehr ganzheitliches Modell sozialen Wandels mit weitreichenden Folgen für die aktuelle (Re-)Produktionsweise einer Gesellschaft und in weiterer Folge für die gesellschaftlichen Naturverhältnisse. Transformationsprozesse sind entwicklungs offen und dynamisch und werden von unterschiedlichen gesellschaftlichen Kräften beeinflusst. Für eine vertiefte theoretische Fassung von gesellschaftlicher Transformation geht es in diesem Kapitel um eine mögliche theoretische Modellierung von gesellschaftlichen Transformationsprozessen. Die Entwicklung von solcher Modelle soll Antworten auf die Fragen nach den Abläufen von gesellschaftlicher Transformation geben und wie diese gestaltet werden (können). Die aktuelle Debatte um die sozialwissenschaftliche Verwendung des Transformationsbegriffs und die Erarbeitung von unterschiedlichen Konzepten thematisiert vor allem mögliche gesellschaftliche Wandlungsprozesse, die aufgrund der ökologischen Krise notwendig sind. In den Debatten geht es zum einen um eine Theoretisierung dieser Wandlungsprozesse und zum anderen um die Suche nach handlungsanleitenden Konzepten, die eine bewusste gesellschaftliche Transformation vorantreiben und steuern (vgl. Feola 2015).

Um ein besseres Verständnis von der Art und Weise, wie gesellschaftliche Transformationsprozesse konzipiert werden, zu erhalten, werden in weiterer Folge vier zentrale Transformationskonzepte mit ihren unterschiedlichen Forschungszugängen in ihren Grundzügen erläutert. Anschließend werden diese vergleichend zusammengefasst, um Unterschiede und Gemeinsamkeiten herauszuarbeiten und theoretische Lücken sichtbar zu machen. Darauf aufbauend werden die Konzepte um die Perspektiven der Politischen Ökologie und der Kritischen Politischen Ökonomie erweitert.

2.3.1. Konzepte der „Adaptive Transformation“

Unter dem Begriff der Adaptiven Transformation sollen mehrere unterschiedliche Transformationskonzepte zusammengefasst werden, die sich mit dem Nexus Adaption, Resilienz und Transformation in Bezug auf die ökologische Krise beschäftigen (vgl. Pelling 2011; Park, et al. 2012; Kates, Travis und Wilbanks 2012). Adaption wird in diesen Konzepten

als zentraler Überbegriff in der Auseinandersetzung mit Auswirkungen der ökologischen Krise verstanden. Begriffe wie Bewältigung oder Abschwächung von diesen negativen Auswirkungen stellen nur einen Teilbereich von Adaption dar. Adaption als Konzept bedeutet nämlich mehr als eine bestmögliche Anpassung an die Folgen der ökologischen Krise und deren bestmögliche Bewältigung. Sie wird vielmehr als Möglichkeit verstanden, die Ursachen der negativen Auswirkungen der ökologischen Krise zu erkennen und sie durch grundlegende Veränderungen von Strukturen, Institutionen und Verhaltensweisen zukünftig zu verhindern (Pelling 2011, 21f.).

Unter Adaption versteht Mark Pelling

“[...] the process through which an actor is able to reflect upon and enact change in those practices and underlying institutions that generate root and proximate causes of risk, frame capacity to cope and further rounds of adaptation to climate change.”
(Pelling 2011, 21)

Adaption stellt eine Möglichkeit dar, Entwicklungsprozesse, die durch die ökologische Krise beeinflusst werden, besser verstehen und beeinflussen zu können. Dies gelingt durch die Differenzierung von Adaption in drei unterschiedliche Ebenen.

Erstens, Resilienz. Damit wird die oberflächlichste Form der Adaption beschrieben, die ausschließlich auf die Aufrechterhaltung bisheriger Praktiken und bestehender Funktionalität vor dem Hintergrund einer ökologischen Krise ausgerichtet ist. Dabei werden keine Machtverhältnisse oder grundlegenden gesellschafts-kulturellen Annahmen hinterfragt. Der Fokus liegt auf technologischen Weiterentwicklungen und neuen Formen des gesellschaftlichen Managements und der Organisation. Zweitens, Transition. Dies stellt die mittlere Ebene dar und fokussiert vor allem auf politische Akteur*innen. Ziel ist die Durchsetzung von Gesetzen und Verantwortlichkeiten, die bisher vernachlässigt wurden und im Zuge der ökologischen Krise von wachsender Bedeutung sind. Dabei können schrittweise Veränderungen des politischen und gesellschaftlichen Systems erfolgen ohne deren grundlegenden Institutionen und Überzeugungen als solche zu hinterfragen. Drittens, Transformation. Dadurch wird die tiefgreifendste Form der Adaption erreicht, die zu weitreichenden Veränderungen der polit-ökonomischen Gesellschaftsstrukturen sowie auch der kulturellen Überzeugungen in Bezug auf Sicherheit und zukünftigen Entwicklungsprozessen führt (Pelling 2011, 50f.).

Kates, Travis und Wilbanks (2012) setzen den Schwerpunkt in ihren Ausführungen zu transformativer Adaption stärker auf die Handlungsebene. Um schrittweise von transformativen Veränderungen zu unterscheiden, beurteilen sie Wandlungsprozesse anhand dreier Klassen der Adaption – deren Dimension und Intensität, deren Ausmaß an Neuheit und deren transformative Kraft für eine bestimmte Region. Als Beispiele hierfür nennen sie die Bemühungen die Sahelzone wieder zu begrünen, wassereffiziente Maissorten in Afrika zu

etablieren oder Umsiedlungsprogramme in von der ökologischen Krise stark betroffenen Regionen (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7156f.).

Bei der Implementierung transformativer Adaption spielen vor allem externe und interne Treiber eine wesentliche Rolle. Zu den externen Treibern zählen etwa heftige Krisenereignisse, wie Überflutungen oder Flächenbrände, die insbesondere in den betroffenen Regionen deren Anfälligkeit vor Augen führen und dadurch weitreichende Veränderungen anstoßen können. Außerdem sind genaue Aufzeichnungen und Monitoringsysteme von Klimaveränderungen bzw. deren Auswirkungen wichtige Informationen, um Veränderungsprozesse rechtzeitig und umfassend einzuleiten. Wenn sich die unterschiedlichen Ereignisse gepaart mit ausreichend Informationen über deren Auswirkungen und mögliche Gegenmaßnahmen weiter verdichten, so steigt auch der Handlungsdruck immer mehr und zuvor unvorstellbare transformative Adaptionen können umgesetzt werden (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7159).

Interne Kräfte für transformative Adaption sind mannigfaltig. Wesentlich ist der Aufbau von adaptiven Institutionen. Diese müssen mit entsprechenden Werten und Einstellungen der Öffentlichkeit, als auch mit gesellschaftlich akzeptierten und verständlichen Handlungsoptionen einhergehen. Dies soll in den Aufbau unterstützender sozialer Rahmenbedingungen münden, die multiplen Stresssituationen partizipativ und lösungsorientiert begegnen, umfangreiche Analysen der Vulnerabilitäten durchführen und dadurch möglichst umfangreiche Informationen über Risiken und mögliche Lösungen erarbeiten (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7159).

Jedoch stehen der Implementierung von transformativen Adaptionen auch Hindernisse im Wege. Gerade die Veränderung von Institutionen ist sehr schwierig, da sie oftmals mit langjährigen Rechtskonstellationen, Gewohnheiten, Berechtigungen und Verhaltensgepflogenheiten konfrontiert ist (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7158). Ein weiterer hemmender Faktor sind die hohen anfänglichen Kosten transformativer Adaption, die sich erst in Zukunft durch die Vermeidung negativer Auswirkungen durch die ökologische Krise bezahlt machen. Um diesen Kostenfaktor zu verringern, ist es sinnvoll, die Kosten bestmöglich zu teilen und mit der implementierten Maßnahme möglichst viele zusätzliche gesellschaftliche Verbesserungen zu erzielen. Kosten können durch den Zweck der Maßnahme (z.B.: Schaffung von Arbeitsplätzen), durch Ressourcen (z.B.: Verbindungen von mehreren politischen Ebenen) oder durch Zeit (z.B.: finanzielle Ressourcen werden jährlich oder erst in der Zukunft bezahlt) geteilt werden. Außerdem müssen die Kosten immer im Verhältnis zu jenen gestellt werden, die bei einer unterlassenen Handlung entstehen würden (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7158f.).

Dieses Verständnis von transformativer Adaption fokussiert sehr stark auf lokale Regionen, die verstärkt Risiken ausgesetzt sind und dadurch eine weitere Risikominimierung erzielen

können. Die „systemische“ bzw. strukturelle Ebene wird jedoch nicht miteinbezogen und verändert, sondern bleibt als externer Faktor unbeachtet (Kates, Travis und Wilbanks 2012, 7159).

Einen weiteren Zugang zu transformativer Adaption haben Park, et al. (2012) mit der Konzeptualisierung des „Adaption Action Cycles“ (siehe Abb. 7) erarbeitet, der auf dem „Transition Management Cycle“ (vgl. Loorbach 2007) basiert und diesen erweitert.

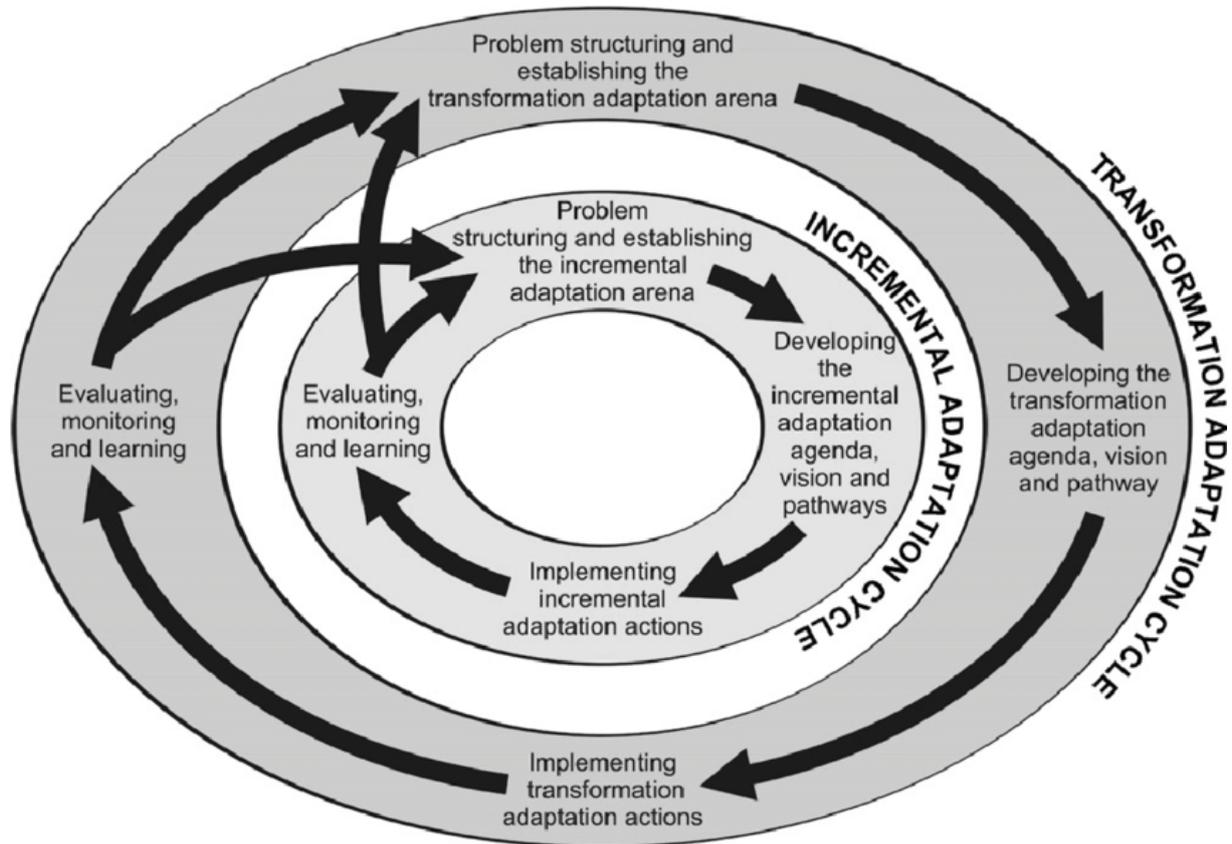


Abb. 1.: Adaptive Action Cycle ¹

Der „Adaption Action Cycle“ folgt im Wesentlichen dem gleichen Schema wie der „Transition Management Cycle“ und wird in vier unterschiedliche Aktivitätsgruppen unterteilt, die einem idealtypischen Ablauf folgen (Park, et al. 2012, 117).

Die erste Aktionsgruppe befasst sich mit der Problemdefinition, -strukturierung und -aufarbeitung. Es geht dabei um das Erarbeiten eines geteilten Verständnisses der Problemlage und der Herstellung einer Adaptionsarena, die die Erarbeitung leitender Prinzipien und Veränderungsvisionen ermöglicht. Die zweite Aktionsgruppe umfasst die Erstellung einer Agenda, die als Leitlinie fungiert und die Zielsetzungen der Veränderungsprozesse beinhaltet. Zentral ist das Generieren von Visionen und Wegen, um diese zu erreichen. In der dritten Aktionsgruppe werden nun die erstellten Visionen in die Tat umgesetzt und erste Veränderungsexperimente unternommen. Dadurch sollen mehr Unterstützer*innen gewonnen werden, um die erarbeiteten Ziele zu erreichen. Die vierte

¹ (Park, et al. 2012, 118)

Aktionsgruppe widmet sich der Evaluierung des bisherigen Veränderungsprozesses, um Mängel und Verbesserungspotenziale in allen Aktionsgruppen zu identifizieren. Dies soll Prozesse des sozialen Lernens sicherstellen und gewonnene Erkenntnisse für die Durchführung weiterer Aktionszyklen genutzt werden (Park, et al. 2012, 117f.).

Die wesentliche Änderung des „Adaption Action Cycles“ umfasst die Erweiterung des Modells um einen zweiten Aktionskreis und die Unterscheidung zwischen schrittweiser bzw. inkrementieller (innerer Aktionskreis) und transformativer Adaption (äußerer Aktionskreis), die in miteinander verbundenen konzentrischen Aktionskreisen dargestellt werden. Inkrementielle Adaption wird hier als systeminterne Adaption verstanden, die sich aus den Aktionszyklen ergibt. Transformative Adaption hingegen beschreibt die Herausbildung von etwas fundamental Neuem, das das bisherige System grundlegend verändert bzw. ablöst. Obwohl die beiden Aktionszyklen den selben Ablauf haben und sich auch die selben Kernfragen stellen, unterscheiden sie sich in der notwendigen Größenordnung der Adaptionsarena, der Agenda, der erforderlichen Ressourcen, der implementierten Veränderungen und deren Auswirkungen (Park, et al. 2012, 118). Von zentraler Bedeutung für transformative Prozesse ist nun das Verständnis der Verbindung zwischen inkrementieller und transformativer Adaption. Hierfür nimmt der Überprüfungs- und Evaluierungscluster eine wesentliche Rolle ein. Hier werden bisherige Zielsetzungen wie auch der Monitoringprozess immer wieder hinterfragt und angepasst, um notwendige Systemveränderungen durch entsprechendes Wissen und notwendige Fähigkeiten erwirken zu können (Park, et al. 2012, 118f.). Park et al. weisen explizit darauf hin, dass inkrementielle als auch transformative Veränderungen offene Prozesse sind, die wünschenswerte wie auch nicht erwünschte Ergebnisse nach sich ziehen können. Sie gelten dabei niemals als abgeschlossen, sondern sind einem stetigen Wandel unterworfen. Sobald inkrementielle Adaptionen zu transformativen führen und eine grundlegende Veränderung der Systemfunktionen stattgefunden hat, finden wieder neue inkrementielle Adaptionszyklen statt, die wiederum zu transformativen führen können. Der „Adaption Action Cycle“ in Kombination mit den fünf Kernfragen dient als Mittel, um die unterschiedlichen Treiber von Veränderungsprozessen und getroffenen Entscheidungen zu verstehen und deren weiteren Prozess zu unterstützen (Park, et al. 2012, 118f., 124).

Die Konzepte einer transformativen Adaption versuchen bisherige Konzepte um die Auswirkungen der ökologischen Krise zu erweitern, indem sie die Möglichkeiten einer transformativen Veränderung gesellschaftlicher Formationen mitberücksichtigen.

*„For adoption to be transformative and progressive it must provide scope for the revision and reform or replacement of existing social contracts and the meaning of security and modes of development, as well as defending social gains already won.“
(Pelling 2011, 171)*

Nur durch diese Erweiterung können die Ursachen der ökologischen Krise und gesellschaftliche Vulnerabilitäten und nicht nur deren Symptome bearbeitet werden (Pelling 2011, 171).

2.3.2. Konzept des „Transition Management“

Ausgangspunkt dieses Transformationsmodells sind komplexe und adaptive soziale Systeme, die ein funktionaler Teil des gesellschaftlichen Systems sind und dabei soziale Bedürfnisse bedienen. Diese sozialen Systeme sind sehr vielfältig und reichen von Energie- oder Gesundheitssystemen über geographische oder ökologische Räume wie Städte oder Wälder bis hin zu eher abstrakten sozialen Systemen (z.B. Bildungs- oder Finanzsystem, politisches System). Sie alle eint ihre Aufgabe, soziale Bedürfnisse zu stillen (De Haan und Rotmans 2011, 91f.). Um die Funktionalität sozialer Systeme zu analysieren, können diese auf drei Ebenen betrachtet werden. Erstens, auf der strukturellen Ebene, welche durch ihre formalen, gesetzlichen und ökonomischen Gegebenheiten die Funktionalität beeinflusst, bestimmte Handlungen ermöglicht und andere einschränkt. Zweitens, auf der kulturellen Ebene, welche normative, diskursive und ideologische Aspekte von Funktionalität umfasst und dadurch auf Handlungen sinngabend wirkt. Und drittens, auf der praktischen Ebene, wo unterschiedliche Akteur*innen (Individuen, Organisationen, Unternehmen, u.a.m.) die Funktionalität sozialer Systeme durch alltägliche Gewohnheiten verfestigen (De Haan und Rotmans 2011, 92). Darauf aufbauend verstehen De Haan und Rotmans (2011, 92) unter Transition „[...] a fundamental change in the structures, cultures and practices of a societal system, profoundly altering the way it functions.“

Bei der Untersuchung und Konzeptualisierung von Transitionsprozessen gilt es zu berücksichtigen, dass soziale Systeme nicht isoliert voneinander betrachtet werden können, sondern miteinander in Verbindung stehen und sich gegenseitig beeinflussen. Im Konzept des „Transition Management“ werden diese vielfältigen Verbindungen „Landschaft“ genannt. Soziale Systeme und deren Landschaft stehen in einem dynamischen Verhältnis und beeinflussen sich gegenseitig. So verändern längerfristige Einflüsse auf soziale Systeme auch andere soziale Systeme und deren Landschaft (De Haan und Rotmans 2011, 93). Veränderungen von sozialen Systemen können demnach von zwei Seiten gespeist werden. Einerseits durch veränderte soziale Bedürfnisse, die Anpassungen des sozialen Systems notwendig machen und andererseits durch ihre Umgebung, indem sich die Landschaft verändert (De Haan und Rotmans 2011, 93). Mit der Verwobenheit unterschiedlicher sozialer Systeme geht die Annahme einher, dass Transformationsprozesse co-evolutionär verlaufen. Damit sind zweierlei Grundannahmen verbunden. Zum einen bestehen Grund-Effekt-Grund-Schleifen von Entwicklungen, das heißt, dass Handlungen Effekte auslösen, die wiederum Grund für weitere Entwicklungen sind. Zum anderen werden Entwicklungen von sozialen

Subsystemen aus einer co-evolutionären Perspektive als teilweise unabhängig und autonom angesehen. Es geht dabei um eine Beeinflussung, aber um keine Determinierung von Entwicklungen sozialer Systeme (Kemp, Loorbach und Rotmans 2007, 79f.). René Kemp et al. (2007, 80) beschreiben Co-Evolution “[as] a special type of interdependency: A influences but does not determine B and C, which in turn influence but do not determine A, although both A, B and C change irreversibly.”

Transformationsprozesse verlaufen somit nicht linear, sondern folgen unterschiedlichen Zeitlogiken und Geschwindigkeiten. Dabei werden drei Formen des Wandels unterschieden: sich langsam verändernde Prozesse im Bereich der Geographie, Geologie, des Sozialen und der Mentalität; konjunkturell verändernde Prozesse, zu denen wirtschaftliche Strukturen, Machtkonstellationen und die Verfügbarkeit von natürlichen Ressourcen gezählt werden; und anlassbezogene Veränderungen durch spezifische und einschneidende Momente der Geschichte, wie Kriege oder ökonomische Krisen, die eine unvorhersehbare Transformationsdynamik entwickeln können (WBGU 2011, 89f).

Um nun Transformationsdynamiken bewusst gestalten, kanalisieren und strukturieren zu können, bedarf es zweier Voraussetzungen. Zum einen dienen bestimmte Akteurskonstellationen als treibende Kräfte für Transformationsprozesse, sofern sie über ausreichend Macht, Ressourcen, Kreativität als auch Innovations- und Reformgeist verfügen und davon Gebrauch machen. Diese Akteur*innen werden als „Pioniere des Wandels“ bezeichnet. Dafür müssen sie sich in die Lage versetzen, die Blockadekräfte des etablierten, im hohen Maße auf fossile Energie aufbauenden Gesellschaftskonzeptes zu überwinden. Zum anderen bedarf es einer neuen attraktiven Metaerzählung, an der sich die Transformationsprozesse orientieren können und in der sie auch wieder zusammengefasst werden. Es geht dabei um die Ablösung des derzeitigen Narratives vom Wohlstand mit Hilfe der unendlichen Nutzung fossiler Energieträger durch ein neues Narrativ, das Wohlstand neu definiert und die planetaren Grenzen mitberücksichtigt (WBGU 2011, 90f). Des Weiteren wird zwischen drei sich wechselseitig beeinflussenden Handlungsebenen unterschieden, die für Transformationsprozesse relevant sind. Diese sind die gesellschaftsökologischen Megatrends, allen voran der anthropogene Klimawandel mit all seinen Folgen, das sozio-technische Regime, aktuell der auf fossiler Energie basierende Finanzkapitalismus und das Nischenniveau, in dem sogenannte Pioniere des Wandels agieren (siehe Abb. 3).

Zentral für den Transformationsprozess ist die Beschaffenheit des sozio-technischen Regimes. Solange dieses Regime ausreichend Stabilität, Legitimität und Attraktivität für wesentliche Akteur*innen besitzt, ist eine Transformation des Regimes unwahrscheinlich. Die Stabilität wird sogleich von gesellschaftsökologischen Megatrends als auch von Akteur*innen des Nischenniveaus herausgefordert und hinterfragt. Je stärker diese vorhanden sind, desto höher ist die Wahrscheinlichkeit, dass sich Räume für Transformations- und

Wandlungsprozesse eröffnen (WBGU 2011, 99f.). In Anlehnung an die Differenzierung von Reißig (2009) können diese Wandlungsprozesse anhand ihrer Auswirkungen in zwei Typen kategorisiert werden. Der erste ist der für die Moderne typische Wandlungstyp, der innerhalb der bisherigen Prozess- und Ordnungsstruktur stattfindet, ohne das dominante sozio-technische Regime in Frage zu stellen (Reißig 2009, 17). Der WBGU (2010, 101-112) spricht hier von Transformationen mittlerer Reichweite, wie etwa der Abolitionismus im 18. und 19. Jahrhundert oder die IT-Revolution in den 1990er Jahren. Der Zweite zielt auf eine Umwandlung der Prozess- und Ordnungsstruktur des dominanten sozio-technischen Regimes ab und stellt eine umfassende Gesellschaftstransformation globaler Reichweite dar (Reißig 2009, 17). Jene Form gesellschaftlicher Transformation fand historisch erst zwei Mal im Zuge der Neolithischen und der Industriellen Revolution statt (WBGU 2011, 101).

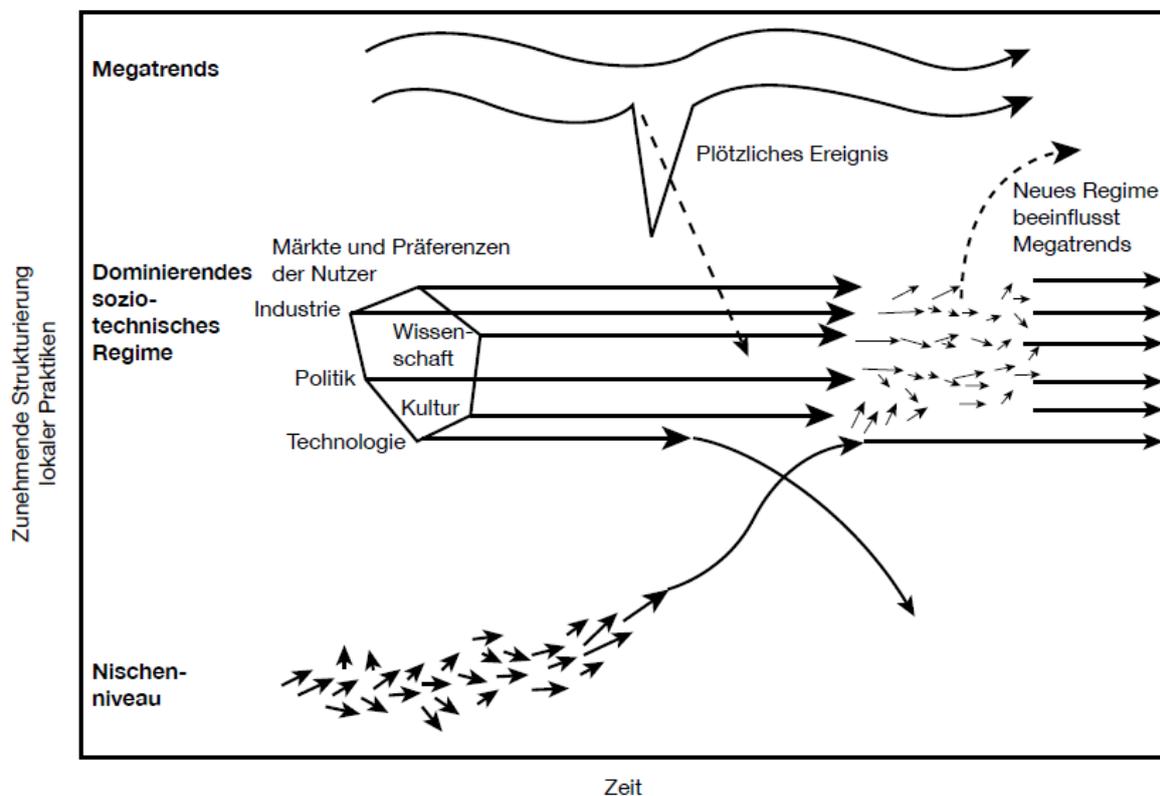


Abb. 2.: Mehrebenenmodell zur Analyse von Transformationsprozessen ²

Anhand der Abbildung 2 wird solch ein gesellschaftlicher Transformationsprozess illustriert und soll zeigen, wie ein plötzlich eintretendes Ereignis die Stabilität des sozio-technischen Regimes destabilisiert und Chancen für die Beeinflussung durch Pioniere des Wandels, in diesem Fall mit Hilfe einer neuen Technologie, bietet. Durch weitere Wechselwirkungen werden auch alle anderen Bereiche des Regimes (Kultur, Politik, Wissenschaft, Industrie und Märkte) sowie auch die gesellschaftsökologischen Megatrends beeinflusst und verändert.

² (Grin, Rotmans, & Schot, 2010 zit. in: WBGU 2011, 100)

2.3.3. Konzept der „Social Practice“

Ausgangspunkt des Konzeptes der „Social Practice“ ist die Praxistheorie von Bourdieu und Giddens, welche am Schnittpunkt zwischen einem individualistischen und strukturalistischen Paradigma angesiedelt ist (Spaargaren 2011, 815). In der Praxistheorie wird das Verhältnis zwischen Individuum und Gesellschaft neu konzipiert und die Gegensätzlichkeit der beiden theoretischen Pole Individualismus und Strukturalismus, aufgebrochen. Gesellschaft wird nicht länger als Summe individueller Handlungen oder als durch soziale Strukturen determiniertes soziales Gebilde angesehen, sondern wird durch soziale Praktiken definiert (Røpke 2009, 2491). Im Zentrum der Theorie stehen soziale Praktiken, die zwischen individuellen Handlungen und gegebenen Strukturen vermitteln und deren Verhältnis prägen. Soziale Praktiken sind die zentrale gestalterische Kraft für die Organisation von Gesellschaft und sozialem Leben, indem sie einerseits individuelle Handlungen konstituieren und andererseits erst das Entstehen von sozialen Strukturen ermöglichen (Røpke 2009, 2491). Soziale Praktiken sind geteilte Verhaltensroutinen von unterschiedlichen Akteur*innen, die an bestimmte soziale Regelwerke geknüpft sind (Spaargaren 2011, 815). Sie stellen ein organisiertes Bündel an Handlungen dar, welche in einem engen Zusammenhang zueinander stehen und längerfristig unabhängig von Zeit und Raum beobachtbar sind. Wichtig ist, dass solch eine Einheit von Handlungen erst entstehen kann, wenn sie von vielen Personen durchgeführt und routinisiert wird. Dabei kommt es zum Zusammenspiel zwischen zwei Formen von Praktiken, nämlich der „Praxis als Einheit“ und der „Praxis als Performance“. „Praxis als Einheit“ stellt eine historisch gewachsene Verhaltensroutine dar, die kollektiv akzeptiert wird. Sie beschreibt eine Reihe von körperlich-mentalenen Handlungen, die durch die Nutzung von bestimmten Materialien, dahinter stehenden Sinngestaltungen und notwendigen Kompetenzen miteinander verbunden werden. „Praxis als Performance“ beschreibt die jeweiligen individuellen Handlungen innerhalb dieser Praxiseinheit. Die Praxiseinheit stellt somit einen wesentlichen Referenzpunkt für individuelle Praktiken dar, welche reproduzierend, aber auch verändernd auf die Praxiseinheit wirken können (Røpke 2009, 2491f.).

In Bezug auf ökologische Fragestellungen hat sich die Praxistheorie verstärkt mit Konsummustern auseinandergesetzt. Ausgangspunkt ist die Tatsache, dass für beinahe alle Praktiken die Nutzung von materiellen Ressourcen notwendig ist. Somit stehen soziale Praktiken mit der Umwelt durch die Aneignung von natürlichen Ressourcen für deren Ausübung in Verbindung. Aus praxistheoretischer Perspektive sind Individuen nicht primär Konsument*innen, sondern mehr oder weniger kompetente Praktiker*innen, die für sie sinnvolle soziale Praktiken ausüben. Wünsche und Handlungsmotive entstehen nicht aus dem Bedürfnis nach Konsum, sondern sind das Resultat von Konventionen und Normen von sozialen Praktiken. Konsummuster leiten sich somit aus sozialen Praktiken ab (Røpke 2009, 2495).

Eine weitere Implikation einer praxistheoretischen Perspektive ist die Verschiebung des Fokus von Besitzen auf Tun bzw. von der reinen Darstellung des erworbenen Produktes zu deren Nutzung. Dadurch rückt zwangsläufig die Kompetenz des*der Konsument*in in den Mittelpunkt, da die Produkte nur für jene Personen nützlich sind, die auch die notwendigen Kompetenzen für dessen Nutzung mitbringen. Konsum kann vor diesem Hintergrund als Darstellungsmöglichkeit der jeweiligen Fähigkeiten gesehen werden. Diese Praktiken erweitern das Gefühlsspektrum des reinen Besitzens und der Zurschaustellung der Produkte und fördern eine intrinsische Freude durch die Nutzung. Dadurch erhöht sich die Legitimität einer Praktik und das Wettrennen um Status ist moralisch weniger angreifbar (Røpke 2009, 2495f.).

Konsummuster lassen sich jedoch nicht aus einem kausalen Zusammenhang heraus erklären, sondern entstehen multi-kausal. Außerdem werden nur wenige soziale Praktiken bewusst durchgeführt. Diese umfassen zumeist Routinehandlungen, die zuvor nicht reflektiert wurden. Gerade diese Handlungen sind aus einer ökologischen Perspektive besonders relevant, da sie zumeist einen großen Anteil am Energieverbrauch ausmachen. Beispiele hierfür sind die Verwendung von Klimaanlage, das tägliche Duschen oder auch die Nutzung von PKWs. Gerade diese Praktiken sind jedoch sehr veränderungsresistent. Ökologische Überlegungen finden, wenn überhaupt nur in einzelnen Handlungen Beachtung und dienen dort als symbolische Darstellung von Umweltbewusstsein. Die weitreichende Etablierung von Umweltbewusstsein als Sinn von sozialen Praktiken stellt jedoch eine große Herausforderung dar (Røpke 2009, 2496). Für die Gestaltung einer auf Nachhaltigkeit basierenden Gesellschaft ist die Veränderung nicht nachhaltiger sozialer Praktiken und deren Reproduktionssysteme zentral. Von Bedeutung sind die ökologischen Fußabdrücke von sozialen Praktiken und weniger jene von einzelnen Individuen. Im Mittelpunkt steht die Frage, wie Übergänge zu zukünftigen sozialen Praktiken, die keine umwelt- bzw. klimaschädlichen Wirkungen haben, gestaltet werden können (Spaargaren 2011, 815f.).

2.3.4. Konzept der „Sociometabolic Transition“

Dieses Konzept versteht Gesellschaft als sozialmetabolisches System, das in ständiger Wechselwirkung mit seiner Umwelt steht (Fischer-Kowalski 2011, 153). Mit dem Begriff Sozialmetabolismus bzw. gesellschaftlicher Stoffwechsel rücken alle Material- und Energieflüsse, die zur Aufrechterhaltung menschlicher Wirtschaftsaktivitäten notwendig sind in den Fokus. Das sozialmetabolische System ist einem ständigen Wandel ausgesetzt. Historisch werden mit der neolithischen und der industriellen Revolution bisher zwei große Wechsel des sozialmetabolischen Systems definiert, die mit einer weitreichenden Reorganisation zwischen Gesellschaft und Umwelt einhergingen, weshalb sie Haberl et al. (2011) auch sozial-ökologische Revolutionen nennen. Diese Reorganisation steht in engem

Zusammenhang mit dem für gesellschaftliche Aktivitäten notwendigen Material- und Energiefluss (Haberl, et al. 2011, 3).

Im Jäger und Sammler-Zeitalter kam es zu minimalen Einflüssen des Menschen auf seine Umwelt. Hier fungierte Biomasse beinahe ausschließlich als Energielieferant. Der limitierendste Faktor für eine Ausbreitung des Menschen war die stark schwankende Verfügbarkeit von Nahrung (Haberl, et al. 2011, 3). Mit der Neolithischen Revolution und der systematischen Bewirtschaftung von Land mit Hilfe von Nutztieren kam es zu einer weitgehenden Lösung dieses Problems. Der Mensch war nun fähig systematisch auf das zuvor vom Menschen nur marginal beeinflusste Ökosystem einzuwirken. Haberl et al. (2011, 2) sprechen hier von einer „Kolonisierung der Natur“, und verstehen darunter „[...] activities that alter natural systems in order to increase the benefits to humans obtained from those systems.“ (Haberl, et al. 2011, 2) Durch die neuen gesellschaftlichen Praktiken steigerte sich der gesellschaftliche Stoffwechsel pro Landfläche und pro Jahr in hohem Maße. Biomasse blieb jedoch nach wie vor der wichtigste Energieträger und zentraler Limitationsfaktor für eine weitere Veränderung des sozialmetabolischen Systems (Haberl, et al. 2011, 2f.).

Diese Einschränkung wurde erst durch die Industrielle Revolution und die Nutzung fossiler Energie aufgelöst. Die Industrielle Revolution ist von globaler Ungleichzeitigkeit und diversen Veränderungsprozessen geprägt und stellt anders als die Neolithische Revolution keinen graduellen Veränderungsprozess dar. Sie fand auf unterschiedlichste Weise in einigen wenigen Teilen der Erde abrupt und rasant statt, in anderen wiederum langsamer, und viele Teile der Welt stehen derzeit erst am Beginn des Umformungsprozesses. Die intensive Nutzung von fossiler Energie und natürlichen Ressourcen für wirtschaftliche Aktivitäten durch den Menschen führten erstmals zur maßgebenden Beeinflussung von globalen Umweltprozessen durch den Menschen, weshalb hier vom Zeitalter des Anthropozäns (vgl. Steffen, et al. 2011) gesprochen wird (Haberl, et al. 2011, 3f.).

Fischer-Kowalski (2011, 153) argumentiert nun, dass für einen Übergang zu einem ökologisch und sozial nachhaltigen sozialmetabolischen System eine umfassende Transformation ähnlichen Ausmaßes der neolithischen und der industriellen Revolution notwendig ist. Ausgangspunkt für die Analyse eines solchen Überganges ist die Beschaffenheit des sozialmetabolischen Regimes und des Energiesystems, von dem es abhängig ist. Im Zentrum der Analyse stehen die strukturellen Veränderungen der Verhältnisse zwischen Gesellschaft und Umwelt. Mit anderen Worten werden die Zusammenhänge zwischen sozioökonomischen Veränderungen (z.B. Bevölkerungswachstum, Ernährungsweise, Landnutzung) und Veränderungen im Umweltsystem (z.B. Verschmutzung von Wasser, Artensterben) analysiert. Dadurch ist es möglich, Rahmenbedingungen für die weitere Aufrechterhaltung des sozialmetabolischen Systems zu generieren. Kommt es nun zu einer Veränderung des

Energiesystems, so verändern sich auch der gesellschaftliche Stoffwechsel und die Umwelt, mit der eine Verbindung besteht.

Das Eintreten eines Transformationsprozesses wird dann stark begünstigt, wenn es zu einer strukturellen Erschöpfung von Möglichkeiten kommt, aktuelle gesellschaftliche Problemlagen zu lösen und sich gleichzeitig neue Möglichkeiten (vor allem in Form von energiedichteren und kosteneffizienteren Energiequellen) auftun. Kommt es nur zu einer Erschöpfung der bisherigen Möglichkeiten ohne Etablierung neuer Ressourcen, so besteht eine hohe Wahrscheinlichkeit für das Kollabieren des aktuellen Systems. Sind bisherige Möglichkeiten des aktuellen Systems noch nicht erschöpft und für bestimmte Interessensgruppen lukrativ, dann besteht ein großes Interesse, das etablierte System beizubehalten und neu entstehende Möglichkeiten und Ressourcen zu konterkarieren. Um diesen Interessenskonflikt zu entschärfen, werden neue Energiesysteme als Ergänzung zu dem etablierten Energiesystem sukzessive zugelassen werden, wodurch Möglichkeiten eines Systemwechsels langsam wachsen können (Fischer-Kowalski 2011, 154f.).

Das Konzept der „Sociometabolic Transition“ verfolgt einen sehr analytischen Ansatz und bleibt dementsprechend sehr vage in Bezug auf Vorhersagen, wie nun solch eine dritte Transformation des sozialmetabolischen Systems aussehen und welche Strategien dazu führen sollen. In Bezug auf normative Vorstellungen eines nachhaltigen Agrarökosystems beziehen sich Haberl et al. (2011) auf die Ausführungen Robert McC Nettings (1993, 136f.), der hierfür vier Eigenschaften anführt: 1) ein stabiles System, das kurzfristigen störenden Einflüssen standhält, eine relativ stabile Landflächenproduktivität aufweist und keine sinkenden Erträge nach sich zieht; 2) die Energiezugabe muss vorhersehbar und stabil sein; 3) eine positive Ertragsrate zwischen Input und Output in Bezug auf Geld als auch Energieaufwände und eine Vielfalt an Kulturpflanzen und landwirtschaftliche Bewirtschaftungssystemen, damit Risiken limitiert und Systemstabilität erreicht wird; 4) ausreichende Rentabilität des Arbeits- und Energieeinsatzes, damit die Produzent*innen ein vertretbares Leben führen, auf unvorhergesehene Ereignisse reagieren und Investitionen für die langfristige Instandhaltung des Betriebes tätigen können.

Als mögliche Methoden, um zu solch einem nachhaltigen Agrarsystem zu gelangen nennen Haberl et al. (2011, 11) drei Maßnahmen. Die erste umfasst eine sozial-ökologische Steuerreform, die eine steuerliche Entlastung des Faktors Arbeit und eine steuerliche Belastung von Ressourcennutzung vorsieht. Neben positiven Auswirkungen auf die Umwelt durch veränderte Preise würde dies auch ökologische Innovationen vorantreiben. Die zweite Maßnahme zielt auf einen veränderten menschlichen Lebensstil ab, der auf „quality of life, rather than quantity of stuff“ (Schor 2005b, 48) basieren soll. Eine zentrale Strategie hierfür ist eine Reduktion der Lebensarbeitszeit und die Fokussierung auf Freizeit anstelle von Konsum (Schor 2005a, 318). Als dritte Maßnahme wird die Rolle von Institutionen diskutiert, die in

industrialisierten Gesellschaften auf Wirtschaftswachstum basieren. Institutionen sind Teil einer geforderten dritten großen Transformation und deren Abhängigkeit von Wirtschaftswachstum muss radikal hinterfragt werden (Haberl et al. 2011, 11).

2.3.5. Vergleichende Zusammenfassung der Transformationskonzepte

Um die hier dargelegten Transformationskonzepte vergleichend zusammenzufassen, können diese zunächst anhand ihrer zugrunde liegenden Forschungsansätze gegliedert werden. Weit gefasst lassen sich hier ein analytisch-deskriptiver und ein lösungsorientierter Ansatz unterscheiden (Feola 2015, 378f., 384). Ein analytisch-deskriptiver Forschungsansatz zielt auf das Verständnis der komplexen Beziehungen zwischen Gesellschaft und Umwelt ab. Sozial-ökologischer Wandel stellt dabei ein Feld interdisziplinärer Forschung dar, das sowohl auf grundlegendem wissenschaftlichen Verständnis als auch auf der Berücksichtigung von praktischem Nutzen beruht. Dementsprechend zielen solche Transformationskonzepte auf die Erarbeitung von grundlegendem Wissen über Transformationsprozesse ab, um dieses Wissen in weiterer Folge Entscheidungsträger*innen für politische Handlungen zur Verfügung zu stellen. Analytisch-deskriptive Forschungsansätze bleiben stärker in der Beschreibung von sozialen Wandlungsprozessen verhaftet und fokussieren sich nur zu einem geringen Maße auf die bewusste Gestaltung von sozialen Transformationsprozessen. Transformation wird dabei als ungerichtet entstehender Prozess verstanden (Feola 2015, 384f.). Lösungsorientierte Forschungsansätze hingegen legen den Fokus auf strategische und funktionsfähige Ansätze von Veränderungsprozessen. Im Zentrum der Forschung steht auch eine transdisziplinäre Herangehensweise, jedoch mit einem starken Fokus auf eine handlungsorientierte Methodologie. Es geht um die bewusste Gestaltung sozialen Wandels durch präskriptive Ansätze und die Etablierung eines systematischen Wandlungsmanagements, in dem wissenschaftliche Forschung eine aktive Rolle einnimmt. Transformation wird hier als steuer- und initiiert verstanden (Feola 2015, 384f.).

Die beiden Forschungsansätze lassen sich demnach anhand der beiden Gegensatzpaare „vorschreibend-beschreibend“ und „entstehend-steuernd“ skizzieren. Wie bei Feola (2015) können die beschriebenen Transformationskonzepte anhand dieser Eigenschaften in die jeweiligen Forschungsansätze eingeteilt werden (siehe Abbildung 3). Dies lässt Rückschlüsse auf die Reichweite, das Verhältnis zwischen Struktur und Handlung und die zu erwartenden Ergebnisse von Wandlungsprozessen der unterschiedlichen Transformationskonzepte zu.

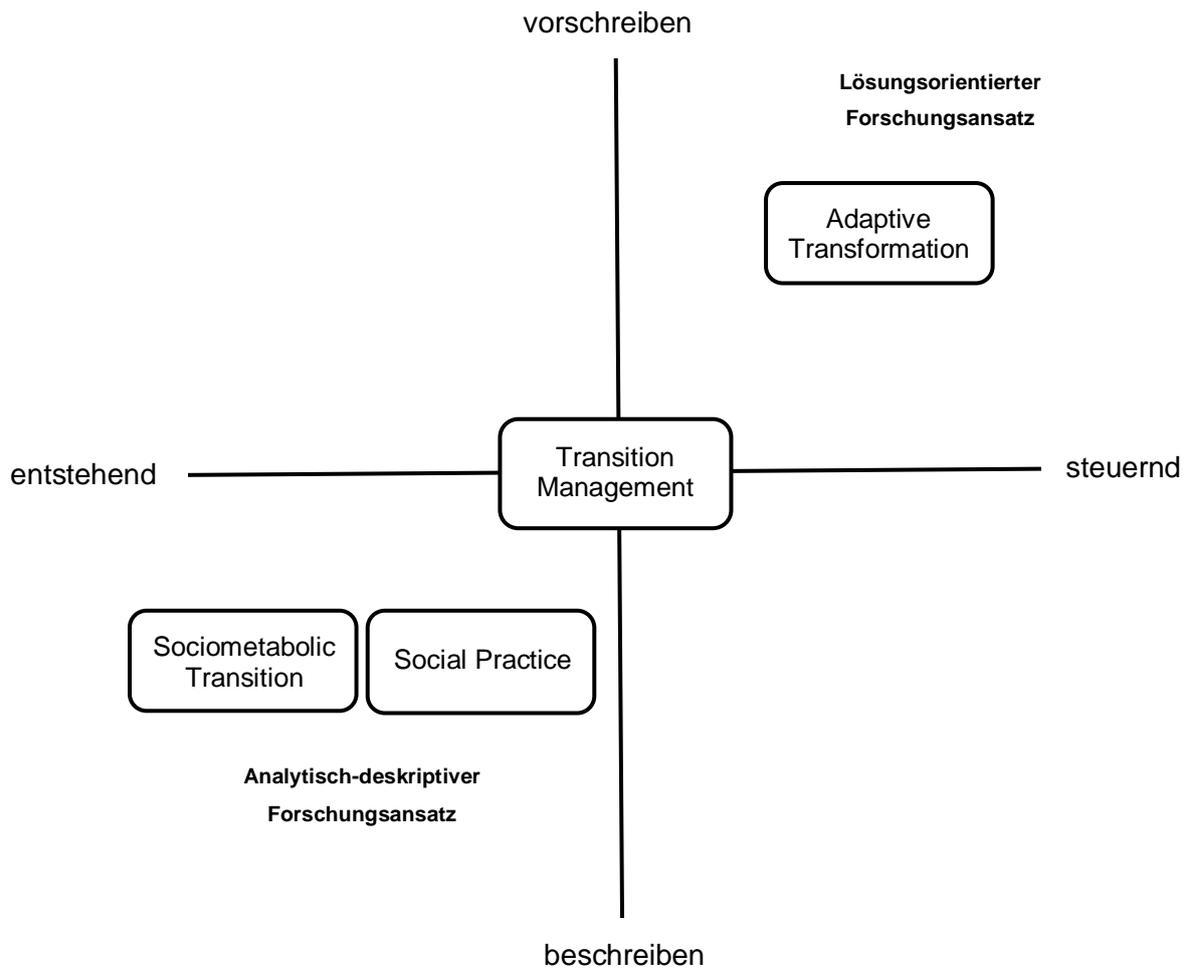


Abb. 3.: Vergleichende Darstellung der Transformationskonzepte nach Feola (2015) (eigene Darstellung)

Abbildung 3 zeigt eine Gliederung der unterschiedlichen Transformationskonzepte nach ihren Forschungsansätzen. Hier wird ersichtlich, dass sich die Konzepte der „Adaptive Transformation“ sehr stark an einem lösungsorientierten Forschungsansatz orientieren. Diese Konzepte verstehen Wandlungsprozesse als Resultat gesellschaftsinterner (z.B. adaptiver Institutionen) und gesellschaftsexterner Kräfte (z.B. Wetterextreme), welche weitgehend gesteuert werden können. Im Fokus stehen vor allem punktuelle Anpassungen gesellschaftlicher Organisation an die jeweiligen Problemlagen und eine Abschwächung der drohenden Risiken. Die Konzepte weisen eine hohe Handlungsorientierung auf und versuchen mit Hilfe von theoretischen Hilfsmitteln (z.B. „Adaptive Action Cycle“) bestimmte Wandlungsprozesse in Gang zu setzen. Dabei können aus schrittweisen auch transformative Veränderungen resultieren, welche auch zu einer Veränderung auf der Strukturebene führen können. Diese stehen aber nicht primär im Fokus.

Das Konzept des „Transition Management“ kann an der Schwelle zwischen lösungsorientiertem und analytisch-deskriptivem Forschungsansatz angesiedelt werden und zeigt hier keine klaren Tendenzen in eine der beiden Richtungen. Die zentrale Analyseeinheit im Konzept des „Transition Management“ stellen soziale Systeme und die vielfältigen Verbindungen zwischen

sozialen Systemen dar. Im Fokus der Analyse steht die Funktionalität einzelner und miteinander verbundener sozialer Systeme, also deren Möglichkeiten, soziale Bedürfnisse zu befriedigen. Die Funktionalitätsanalyse findet auf drei Ebenen statt – der strukturellen, der kulturellen und der praktischen Ebene. Damit wird sowohl auf die Strukturen, in die soziale Systeme eingebettet sind, als auch auf handlungsspezifische Elemente einzelner Akteur*innen eingegangen. Wandlungsprozesse finden in diesem Konzept dann statt, wenn sich soziale Systeme verändern. Veränderungen entstehen einerseits, indem sich soziale Systeme an unterschiedliche soziale Bedürfnisse anpassen und andererseits, indem Veränderungen in den sozialen Strukturen die Beschaffenheit sozialer Systeme modifizieren. Diese Veränderungen werden zum einen durch globale Megatrends wie die Klimakrise, aber auch von bestimmten Akteurskonstellationen – sogenannten „Pioniere des Wandels“ – vorangetrieben. Das Konzept des „Transition Management“ weist demnach auf der Analyseebene sowohl beschreibende (Analyse von sozialen System und deren gegenseitige Verwobenheit) als auch vorschreibende Elemente (erstrebenswerte Anpassung sozialer Systemen an soziale Bedürfnisse) auf. In Bezug auf die Konzeptualisierung von Wandlungsprozessen wird von einer bestimmten Eigendynamik ausgegangen, die aber wiederum durch bestimmte Akteurskonstellationen strukturiert und kanalisiert werden kann. Auch hier zeigen sich beide Elemente, jene der Steuerbarkeit und des eigendynamischen Entstehens von Transformationsprozessen.

Das Konzept der „Social Practice“ und der „Sociometabolic Transition“ hingegen folgen stärker einem analytisch-deskriptivem Forschungsansatz. Die zentrale Analyseeinheit des Social Practice-Konzeptes sind soziale Praktiken, die an der Schnittstelle zwischen individuellen Handlungen und sozialen Strukturen verortet sind. Darunter werden Verhaltensroutinen unterschiedlicher gesellschaftlicher Akteur*innen verstanden, die längerfristig und unabhängig von Zeit und Raum beobachtbar sind. Soziale Praktiken konstituieren einerseits individuelle Handlungen und ermöglichen andererseits erst das Entstehen sozialer Strukturen. Aus einer ökologischen Perspektive sind soziale Praktiken relevant, da beinahe alle die Nutzung materieller Ressourcen voraussetzen und dadurch Einfluss auf die Umwelt nehmen. Von besonderem Interesse sind daher jene sozialen Praktiken, die einen negativen oder auch positiven Einfluss auf die Umwelt haben. Durch den Fokus auf soziale Praktiken können die Zusammenhänge zwischen Problemen auf individueller und struktureller Ebene besser erfasst werden, da beide in die soziale Praktik mit einfließen. Es geht dabei um die Veränderung nicht nachhaltiger sozialer Praktiken und deren Reproduktionssystemen. Das Konzept der Social Practice bleibt bei seinen Ausführungen stark auf einer analytisch-deskriptiven Ebene verhaftet und beinhaltet kaum Informationen, wie eine Transformation sozialer Praktiken stattfindet.

Im Konzept der „Sociometabolic Transition“ steht die Beschaffenheit des sozialmetabolischen Systems im Zentrum der Analyse. Darunter wird das Verhältnis zwischen Gesellschaft und

Umwelt und deren ständige Wechselwirkung verstanden. Die Beschaffenheit wird dabei maßgeblich von den notwendigen Energie- und Materialflüssen, die zur Aufrechterhaltung menschlicher Wirtschaftsaktivitäten benötigt werden, beeinflusst. Die Analyse findet vorwiegend auf der strukturellen Ebene statt, indem beispielsweise Zusammenhänge zwischen Bevölkerungswachstum und einer bestimmten Ernährungsweise mit Verschmutzung von Gewässern untersucht werden. Dadurch werden Auswirkungen menschlicher Aktivitäten auf die Umwelt und umgekehrt untersucht. Soziale Wandlungsprozesse finden dann statt, wenn bisherige Möglichkeiten, Problemlagen im sozialmetabolischen System zu lösen, geringer werden und neue Potentialien (z.B. in Form von kosteneffizienteren Energiequellen) an dessen Stelle treten. Verringern sich die Möglichkeiten ohne der Bereitstellung neuer Potentialien, droht ein Kollaps des sozialmetabolischen Systems. Veränderungsprozesse des sozialmetabolischen Systems lassen sich hierbei nur bedingt steuern und werden vielmehr als Resultat mannigfaltiger gesellschaftlicher und ökologischer Einflüsse gesehen, in der den Handlungen einzelner Akteur*innen nur wenig Bedeutung zukommt.

Diese vergleichende Zusammenfassung zeigt, dass sich die dargestellten Konzepte in vielerlei Hinsicht unterscheiden und deren Ausgestaltung maßgeblich von der Wahl des Forschungsansatzes abhängt. Je nachdem werden stärker spezifische Problemlagen („Adaptive Transformation“) bzw. bestimmte Akteur*innen („Transition Management“) oder strukturelle Rahmenbedingungen („Sociometabolic Transition“) ins Zentrum der Analyse gestellt. Auch in Bezug auf die Reichweite von Transformationsprozessen zeigen sich Unterschiede. So legen Konzepte der „Adaptive Transformation“ ihren Fokus stärker auf schrittweise und punktuelle Veränderungen, wohingegen sich das Konzept des „Transition Management“ stärker auf Veränderungen auf der Mesoebene, also von sozialen Systemen bezieht. Das Konzept der „Sociometabolic Transition“ wiederum beschäftigt sich vorwiegend mit umfassenden Transformationsprozessen, die mit einer grundlegenden strukturellen Veränderung sozialmetabolischer Systeme einhergehen.

Die unterschiedlichen Schwerpunkte der verschiedenen Konzepte spannen einen weiten inhaltlichen Bogen über die theoretische Debatte einer sozial-ökologischen Transformation. Nichtsdestotrotz bleiben theoretische Lücken in der Konzeptualisierung von Transformationsprozessen bestehen. Diese beinhalten auf der strukturellen Ebene die fehlende Berücksichtigung von Macht- und Herrschaftsverhältnissen und auf der handlungsorientierten Ebene die Rolle von sozialen Konflikten für eine sozial-ökologische Transformation. Auf der strukturellen Ebene sind aktuelle Macht- und Herrschaftsverhältnisse von besonderer Bedeutung, da sie einen starken Einfluss auf die Art und Weise haben, wie Gesellschaften organisiert sind und wie sie sich (re-)produzieren. Sie sind ein immanenter Bestandteil gesellschaftlichen Zusammenlebens, da sie unterschiedliche konflikthafte soziale Verhältnisse entlang von Klasse, Geschlecht, Herkunft, Alter, u.a.m. strukturieren. Die

jeweiligen sozialen Verhältnisse spiegeln sich damit in den aktuellen Macht- und Herrschaftsverhältnissen wider und manifestieren sich in allen gesellschaftlichen Bereichen, wie dem Zugang zu sozialer Absicherung oder Bildung, der Verteilung von Reichtum, Möglichkeiten der politischen Partizipation oder auch der kulturellen Teilhabe in einer Gesellschaft. Da mit einer sozialökologischen Transformation grundlegende Veränderungen gesellschaftlicher Strukturen und Organisation einhergehen, würden sich dadurch auch die vorhandenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse verändern. Deshalb sind diese auch zentral, um zu verstehen, wieso es so starken Widerstand gegenüber Transformationsprozesse gibt. Für ein besseres Verständnis dieser Veränderung von Macht- und Herrschaftsverhältnissen spielen gesellschaftliche Konflikte eine wesentliche Rolle, da sie aufzeigen, wo aktuelle Macht- und Herrschaftsverhältnisse herausgefordert und in Bedrängnis gebracht werden. Gesellschaftliche Konflikte sind dabei Ausdruck gesellschaftsimmanenter Spannungen und Widersprüche zwischen unterschiedlichen Akteur*innen und dahinterstehenden Interessenslagen. Die Analyse sozialer Konflikte kann demnach einen wichtigen Teil zu sozial-ökologischer Transformationsforschung beitragen, da sie zeigt, welche Akteur*innen sich aus welchen Interessen für welche gesellschaftlichen Ziele einsetzen und wie diese mit einer sozial-ökologischen Transformation vereinbar sind. Dadurch wird ersichtlich, welche Akteur*innen sich für eine Veränderung der vorhandenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse einsetzen und welche diese beibehalten möchten. Aus einer handlungsorientierten Perspektive können daraus zentrale Herausforderungen und mögliche Handlungsansätze für eine sozial-ökologische Transformation abgeleitet werden.

2.3.6. Kritische Perspektiven auf theoretische Transformationskonzepte

Überlegungen aus der Politischen Ökologie und der Kritischen Politischen Ökonomie bieten Möglichkeiten, diese beiden theoretischen Lücken in den dargestellten Transformationskonzepten zu füllen. Unerlässlich dabei ist eine theoretische Konzeptualisierung des Verhältnisses zwischen Gesellschaft und Natur. In der Politischen Ökologie beschreibt der Begriff der Natur keinen vom Menschen unabhängigen oder gesellschaftsexternen Raum, sondern Natur wird als zutiefst sozial durchdrungen und gesellschaftlich produziert verstanden. Im Fokus stehen nicht die Umwelt und beobachtbare Probleme, sondern die sozialen Formen der Naturaneignung, die für die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse (beispielsweise Nahrungsmittelherstellung, Schaffung von Wohnraum, Mobilität, Kommunikation, Gesundheit, u.a.m.) genutzt werden. Im Gegenzug beeinflusst die Beschaffenheit von Natur (beispielsweise durch Rohstoffvorkommen) wiederum gesellschaftliche Prozesse (Brand und Wissen 2017, 6). Diese Beziehung zwischen Natur und Gesellschaft wird in der Politischen Ökologie als gesellschaftliches Naturverhältnis bezeichnet (vgl. Görg 1999 & 2003). Wie bereits beim Konzept der „Sociometabolic Transition“

dargestellt, geraten durch diese Perspektive die komplexen Interaktionsmuster zwischen Gesellschaft und Natur und die Frage wie diese Interaktionsmuster ablaufen und wodurch sie angetrieben bzw. gehemmt werden, in das Zentrum der Analyse.

Diese Frage führt uns zur Bearbeitung der ersten Lücke – die Berücksichtigung von vorherrschenden Macht- und Herrschaftsverhältnissen in sozial-ökologischen Transformationskonzepten. Aus hegemonietheoretischer Perspektive sind vorherrschende Macht- und Herrschaftsverhältnisse entscheidend für die erfolgreiche Bearbeitung von gesellschaftlichen Widersprüchen und verantwortlich für die Herstellung bzw. Veränderung einer hegemonialen Herrschaftsform. Hegemonie beschreibt die Integration von unterschiedlichen und teils widersprüchlichen gesellschaftlichen Interessen in einen Konsens, der durch Elemente des Zwanges gestützt wird. Dieser wird vorwiegend von einem herrschenden Machtblock beeinflusst, der von inneren Widersprüchen gekennzeichnet ist und aus unterschiedlichen gesellschaftlichen Akteur*innen (einflussreichen Kapitalgruppen, hochrangigen Funktionären von Gewerkschaften, Verbänden und politischen Parteien, einflussreiche Personen aus Medien und Wissenschaft, u.a.m.) besteht. Trotz der Dominanz bestimmter einflussreicher Gruppen beinhaltet der etablierte Konsens immer auch die Interessen von benachteiligten und beherrschten Gruppen, wodurch diese an der Reproduktion hegemonialer Machtstrukturen aktiv mitwirken. Aufgrund ihrer Widersprüchlichkeiten und Gegensätze sind hegemoniale Strukturen keine statischen Gebilde, sondern durch laufende Veränderungen gekennzeichnet. Dies ist auch für die Bearbeitung neu auftretender Interessen und Widersprüche notwendig. Gelingt diese Bearbeitung nicht in angemessenem Ausmaß, so kommen bisherige hegemoniale Kräfteverhältnisse in Bedrängnis und gegenhegemoniale Projekte gewinnen an Bedeutung (Candeias 2007, 19ff.).

„Hegemonie ist also ein offenes Konzept [...] [und] ist aufgrund ihrer inneren Widersprüche durch gesellschaftliche Praxis transformierbar.“ (Candeias 2007, 21)

Für eine umfassende Konzeption von gesellschaftlichen Transformationsprozessen müssen aus kritischer Perspektive die Grundlagen gesellschaftlicher (Re-)Produktionsbedingungen berücksichtigt werden. Darunter werden der komplexe gesellschaftliche Metabolismus mit der Natur – die gesellschaftlichen Naturverhältnisse – und deren zugrunde liegenden Macht- und Herrschaftsverhältnisse verstanden (Brand 2014, 248). Zentral sind dabei die Analyse und das Verständnis der Funktionsweise dieses kapitalistisch geprägten gesellschaftlichen Naturverhältnisses. Obwohl dieses von destruktiven Formen der Naturaneignung geprägt ist und sich dadurch kapitalistische Gesellschaften sukzessive ihre eigene materielle Grundlage zerstören, gelingt es doch, in vielen Bereichen eine stabile Regulation zu erreichen. Dies ist der Flexibilität kapitalistischer Naturaneignungs-, Produktions- und Verwertungsprozesse geschuldet. Dadurch können gefährdende Einflüsse zeitlich in die Zukunft verschoben und

räumlich in vulnerable und periphere Gebiete externalisiert werden. Zudem treten negative Auswirkungen und Krisenereignisse zumeist lokal und regional auf, weshalb die Bearbeitung dieser Krisen auch oftmals auf dieser Ebene stattfindet und die dafür mitverantwortlichen globalen kapitalistischen Strukturen und deren komplexe Zusammenhänge nicht hinterfragt werden. Solange zumindest partielle Stabilität vorhanden ist, werden negative Auswirkungen auf Gesellschaft und Umwelt nicht zwangsläufig zur Beseitigung destruktiver Naturaneignungsprozesse führen. Vielmehr entstehen aufgrund des globalen Wettstreits um natürliche Ressourcen und deren fortlaufende Verknappung neue Formen destruktiver Naturaneignung, etwa die Gewinnung von Rohöl aus Ölsanden oder Fracking (Brand und Wissen 2017, 7). Vorherrschende lokale, nationale und globale Macht- und Herrschaftsverhältnisse sind Teil dieses gesellschaftlichen Naturverhältnisses und deren Legitimation hängt stark von der aktuellen kapitalistischen Produktionsweise ab. Dementsprechend können schädliche Aspekte des gesellschaftlichen Naturverhältnisses und damit der kapitalistischen Produktionsweise nur durch eine Veränderung in den vorherrschenden Macht- und Herrschaftsverhältnissen entfernt werden. Deshalb ist es von besonderer Bedeutung, dass Transformationskonzepte einen tiefen Eingriff in die Regulation der gesellschaftlichen Naturverhältnisse zulassen, um auch die vorhandenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse zu verändern. Für Reißig trifft dies zu, wenn sie auf allen drei gesellschaftlichen Strukturebenen – der Outputstruktur (resultierende Verteilung innerhalb einer Gesellschaft), Prozessstruktur (verantwortlich für die Art und Weise der Produktion und Verteilung) und Parameterstruktur (Faktoren, die die Prozessstruktur bestimmen bzw. beeinflussen) – Veränderungen anstreben. Einen zentralen Stellenwert nimmt hierbei die Veränderung auf der Prozessebene ein, die in den hier beschriebenen Transformationskonzepten vernachlässigt wird (Reißig 2009, 36ff.).

Die Frage, wie Transformationsprozesse in Gang gesetzt werden und wie sich das gesellschaftliche Naturverhältnis und die vorhandenen Macht- und Herrschaftsverhältnisse verändern, führt zur zweiten theoretischen Lücke: den Konflikten in einer Gesellschaft. In der Tradition des Historischen Materialismus werden gesellschaftliche Konflikte vor der Annahme diskutiert, dass sich aufgrund der spezifischen Ausgestaltung kapitalistischer Gesellschaften widersprüchliche Verhältnisse bilden, die es durch eine umfangreiche Institutionalisierung abzusichern gilt. Überall dort, wo diese Absicherung nur unzureichend funktioniert und die Widersprüche spürbar werden, ergeben sich Räume für die Entstehung von gesellschaftlichen Konflikten. Für die Herausbildung manifester Konflikte braucht es Akteur*innen, die sich dieser Widersprüche nicht nur bewusst sind, sondern diese auch öffentlichkeitswirksam ansprechen und nach Veränderungen streben. Demgegenüber stehen Akteur*innen, die versuchen bestehende Verhältnisse zu stabilisieren oder in eine für sie gewünschte Richtung zu verändern. Wann Konflikte entstehen oder wie sich die Konflikte weiterentwickeln, kann

generell nicht begründet werden, sondern hängt von den je jeweiligen gesellschaftlichen Konstellationen und Bedingungen ab (Brand 2010, 240f.).

Die Hegemonietheorie setzt sich intensiv mit der Beschaffenheit und der institutionellen Absicherung gesellschaftlicher Konflikte auseinander und bietet die Möglichkeit, die Reichweite und die Formen von gesellschaftlichen Konflikten zu interpretieren. Brand (2010, 242) unterscheidet zwischen Konflikten um Hegemonie und Konflikten innerhalb einer hegemonialen Konstellation. Unter Konflikten um Hegemonie versteht er die Auseinandersetzung um grundlegende Übereinkünfte über die Ausgestaltung gesellschaftlichen Zusammenlebens und die Formen deren (Re-)Produktion. Diese Übereinkünfte werden formell durch staatliche Institutionen aber auch informell durch soziale Gepflogenheiten des alltäglichen Zusammenlebens reguliert. Konflikte um Hegemonie hinterfragen zentrale Teile dieser Übereinkünfte und damit das Bestehen hegemonialer Projekte in bestimmten gesellschaftlichen Bereichen.

Konflikte innerhalb einer hegemonialen Konstellation finden sehr häufig statt. Sie sind dadurch gekennzeichnet, dass sie sich innerhalb der hegemonialen Strukturen bewegen und sich die Konfliktparteien an die etablierten Formen der Konfliktaustragung halten (Brand 2010, 242).

Eine wesentliche Rolle in der Austragung gesellschaftlicher Konflikte nimmt die wechselseitige Beziehung zwischen Staat und Zivilgesellschaft ein. Aus hegemonietheoretischer Perspektive ist der Staat ein institutionalisierter Platz, wo soziale Auseinandersetzungen um hegemoniale Strukturen stattfinden. Dementsprechend verändert er seine Strukturen, sobald sich die sozialen Kräfteverhältnisse ändern und ist durch innere Widersprüche und Diversität gekennzeichnet. Der Staat ist keine unabhängige Institution, sondern von gesellschaftlichen Macht- und Kräfteverhältnissen durchdrungen, wenngleich er mit Hilfe seiner Institutionen einen bestimmten Grad an Autonomie erreicht und dadurch die Umsetzung favorisierter hegemonialer Projekte begünstigen kann. Der Staat lässt sich demnach als die strukturelle Manifestation von hegemonialen Machtstrukturen verstehen und neigt dazu, diese zu erhalten (Candeias 2007, 21f; Brand 2007a, 265f). Auf der anderen Seite stellt die Zivilgesellschaft ein weiteres wichtiges Terrain für die Austragung sozialer Auseinandersetzungen und die Etablierung hegemonialer Machtstrukturen dar. Auch hier ringen unterschiedliche gesellschaftliche Kräfte um Einfluss auf die moralische und intellektuelle Deutungsmacht gesellschaftlicher Abläufe, die bestimmte Diskurse und Institutionen als legitim oder auch illegitim definieren (Bieling 2011, 12f.).

Die Konstitution von Staat und Zivilgesellschaft stehen in einer Wechselbeziehung und beeinflussen sich gegenseitig durch ihre Institutionen, Diskurse und den Einfluss auf öffentliche Debatten. Die Verbindung zwischen dem Staat in Form einer politischen Gesellschaft und der Zivilgesellschaft wird als ‚integralen Staat‘ beschrieben, in dem sowohl die Produktion als auch die Reproduktion hegemonialer Strukturen stattfindet (Candeias 2007,

22f.; Brand 2007b, 9). Gesellschaftliche Konflikte stellen somit eine wichtige Triebfeder institutionellen Wandels und damit auch transformativer Prozesse dar, indem sie die aktuelle Konstitution hegemonialer Macht- und Herrschaftsverhältnisse herausfordern und die Verschiebung sozialer Verhältnisse nach sich ziehen. Die Konzeption eines ‚integralen Staates‘ dient dabei als Spielfeld, auf dem diese gesellschaftlichen Konflikte ausgetragen werden und die unterschiedlichen Akteur*innen um jene Veränderungen ringen. Als Schmelztiegel diverser gesellschaftlicher Spannungen und widersprüchlicher Interessenslagen hilft er dabei gesellschaftliche Konflikte als Zeichen dieser Widersprüche zu verstehen und zu deuten, ob Interessenslagen und Handlungen diverser involvierter Akteur*innen zugunsten bzw. gegen aktuelle Macht- und Herrschaftsverhältnisse einzuordnen sind.

Ein umfassendes Konzept von Transformationsprozessen muss demnach der Komplexität sozialen Zusammenlebens und dessen Veränderungen gerecht werden und deshalb von einer Vielfalt sozialer Wandlungsprozesse und von unterschiedlichen Prozessverläufen ausgehen. Geradlinige Wandlungsprozesse, wie sie in vielen klassischen Theorien sozialen Wandels und zum Teil auch in den hier dargestellten Transformationskonzepten skizziert werden, stellen die Ausnahme dar und sind so kaum noch beobachtbar. Eine allgemeine Transformationstheorie kann diesem Anspruch nicht gerecht werden. Aufgrund der Offenheit sozialer Wandlungsprozesse muss immer auf die eigendynamische Veränderung der jeweiligen gesellschaftlichen Strukturen fokussiert werden, welche regional stark variieren. Ausgangspunkt für umfassende Transformationsprozesse stellen immer verschiedene Gruppen, Initiativen, soziale Bewegungen und gesellschaftspolitische Diskurse dar. Zentral hierfür sind die zivile Gesellschaft und die politische Öffentlichkeit, die als diskursive Konfliktarenen zur Ausverhandlung der zukünftigen gesellschaftlichen Entwicklung dienen. Dementsprechend nehmen gesellschaftliche Konflikte und Diskurse sowie auch Macht- und Herrschaftsverhältnisse eine zentrale Rolle in gesellschaftlichen Veränderungsprozessen ein (Reißig 2009, 61).

2.4. Normativ-politische Aspekte einer sozial-ökologischen Transformation aus einer Postwachstumsperspektive

Wie die Diskussion über theoretische Transformationskonzepte zeigt, ist es für eine Theoretisierung umfassender und tiefgreifender sozial-ökologischer Transformationsprozesse unabdingbar, eine kritisch-analytische Perspektive einzunehmen. Diese ist jedoch dadurch gekennzeichnet, dass sie stärker auf der Analyse- und Strukturebene verhaftet ist und kaum normativ-politische Aspekte, wie nun eine sozial-ökologische Gesellschaft organisiert ist, miteinbezieht. Unabhängig davon entwickeln sich jedoch laufend normativ-politische Konzepte, wie die multiple Krise überwunden werden kann und welche Pfade eine sozial-

ökologisch nachhaltige Gesellschaft einschlagen müsste. Hier kommt es zu einem gewissen Spannungsverhältnis zwischen normativ-politischen Entwicklungsmodellen und einer kritisch-analytischen Perspektive auf Transformationsprozesse, die diese Konzepte oftmals kritisieren. Nichtsdestotrotz haben sich neben normativ-politischen Konzepten, die stärker einem strategischen Transformationsbegriff (vgl. Brand 2016) folgen (z.B. Konzepte der Grünen Ökonomie – vgl. Fatheuer, Fuhr und Unmüßig 2015 - oder der ökologischen Modernisierung – vgl. Bemann 2014) auch Konzepte entwickelt, dessen Inhalte stärker mit einem kritisch-analytischen Transformationsbegriff vereinbar sind, da sie die derzeitige kapitalistische (Re-)Produktionsweise und deren Macht- und Herrschaftsverhältnisse grundsätzlich in Frage stellen. Diesen Konzeptionen ist gemein, dass sie nach neuen Gesellschaftsorganisationen suchen, um eine sozial-ökologisch nachhaltige Gesellschaftsform zu etablieren. Dabei existieren unterschiedliche Strömungen, deren Entstehung von unterschiedlichen Teilen der Welt ausgehen. Dazu gehören die Ubuntu-Philosophie aus Südafrika (Metz 2011), Buen Vivir aus Lateinamerika (Gudynas 2011), Ecological Swaraj aus Indien (Kothari, Demaria und Acosta 2014) oder Degrowth bzw. die Postwachstumsbewegung aus Europa (D'Alisa, Demaria und Kallis 2016).

Innerhalb dieser Alternativkonzeptionen nehmen Ansätze über Degrowth bzw. Postwachstum eine zentrale Rolle ein und ringen um eine breitere Aufmerksamkeit. Dabei geht es um eine umfassende Kritik am quantitativen Wirtschaftswachstumsparadigma und der Forderung nach dessen Aufhebung und einem Rückgang von Produktion und Konsumation bei gleichzeitiger Steigerung von Wohlstand und sozialer Gerechtigkeit. Es geht demnach um eine Entkoppelung von gesellschaftlichem Wohlstand von Wirtschaftswachstum und steigender Produktion, um negative ökologische und soziale Auswirkungen gesellschaftlicher Produktionsweisen zu reduzieren (Schneider, Martinez-Alier und Kallis 2011, 654).

Ziel dieses Kapitels ist es, mit Hilfe von Konzepten der Postwachstumsbewegung mögliche Pfade einer sozial-ökologischen Transformation in ihren Grundzügen darzustellen, um neben der theoretisch-wissenschaftlichen auch eine theoretisch-praktische Basis für die empirische Analyse zu schaffen. Aufgrund der Komplexität und des limitierenden Rahmens können viele Ideen und Konzepte nur skizzenhaft ausgeführt werden und sollen als Orientierung für die Ausführungen im empirischen Teil dienen. Konzepte der Postwachstumsbewegung sind unter den genannten Konzepten hierfür am besten geeignet, da sie sich mit ähnlichen Fragestellungen wie dem Konflikt um die 3. Piste befassen (Spannungsfeld zwischen Wirtschaftswachstum und dessen ökologischen und sozialen Auswirkungen). Zudem befindet sich ihr theoretisch-wissenschaftliches Zentrum in Europa, weshalb die theoretischen Ansätze generell von europäischen Fragestellungen und Perspektiven geprägt sind. Der Konflikt um die 3. Piste findet ebenfalls in Europa statt und auch hier stehen europaspezifische Fragestellungen um Wirtschaftswachstum und ökologische Standards im Zentrum.

2.4.1. Wohlstand und Wohlbefinden

Die Postwachstumsbewegung als eine Mischung aus zivilgesellschaftlichen und wissenschaftlichen Akteur*innen versucht in der Wissensproduktion möglichst konkrete Entwürfe für ein gesellschaftliches Zusammenleben und dessen Organisation in einer Welt ohne Wirtschaftswachstum zu erstellen. Es geht um die Frage, welche Implikationen ein Rückgang der Wirtschaftsleistung hat und welche Maßnahmen notwendig sind, um menschliches Wohlbefinden unter diesen Verhältnissen zu generieren.

Eine vage Vorstellung, wie solch eine Operationalisierung einer Postwachstumsgesellschaft aussehen könnte geben Schneider et al. (2011):

“We envision a future with societies that live within their ecological means, with open, localized economies and resources more equally distributed through new forms of democratic institutions. Such societies will no longer have to “grow or die.” Material accumulation will no longer hold a prime position in the population’s cultural imagination. The primacy of efficiency will be substituted by a focus on sufficiency, and innovation will no longer focus on technology for technology’s sake but will concentrate on new social and technical arrangements that will enable us to live convivially and frugally. (Schneider, Martinez-Alier und Kallis 2011, 654)

Eine wesentliche Implikation einer Postwachstumsgesellschaft ist eine Verringerung der Wirtschaftsleistung, vor allem in ressourcenintensiven bzw. umweltschädigenden Wirtschaftsbereichen. Außer Frage steht, dass eine Wachstumsrücknahme zu gesellschaftlicher Instabilität führen kann. Vorhersehbare Risiken sind beispielsweise ein Anstieg der Arbeitslosenrate, ein daraus resultierender Einbruch der Nachfrage und höhere Staatsausgaben für Sozialleistungen, die des Weiteren eine Fiskalkrise des Staates auslösen können (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 173).

Eine der wesentlichsten Aufgaben gesellschaftlicher Organisation ist es, menschliches Wohlbefinden zu gewährleisten. Wie Wirtschaftsrücknahme und Wohlbefinden zusammenhängen haben Enio Bilancini und Simone D'Alessandro (2012) unter Berücksichtigung von Konsum-, Freizeit- und Produktionsexternalitäten mit Hilfe eines endogenen Wachstumsmodells untersucht. Sie kommen zu dem Schluss, dass eine glücklich machende Postwachstumsgesellschaft möglich ist, obwohl es zu einer starken Verringerung der Produktion und der Konsumation kommt. Dies ist möglich, wenn gleichzeitig der Stellenwert und die Menge an Freizeit stark erhöht werden. Dadurch kommt es zu einem Mehr an qualitativen sozialen Beziehungen, deren Nützlichkeit dem Nützlichkeitsverlust durch die geringere Konsumrate überwiegt. Aus politischer Sicht ist es deshalb notwendig, die Abhängigkeit des persönlichen Wohlbefindens von Konsum zu verringern, da sich eine Verringerung des Konsums aus persönlicher Sicht auszahlen muss. Dies kann eben durch eine erhöhte Menge an Freizeit erzielt werden. Dadurch wird persönliches Wohlbefinden auch in einer kleiner werdenden Wirtschaft erzielt (Bilancini und D'Alessandro 2012, 201f.).

Des Weiteren ist für die Bewertung von Wohlbefinden in einer Postwachstumsgesellschaft die Untersuchung des Zusammenhanges zwischen Reichtum bzw. materiellem Wohlstand und persönlichem Wohlbefinden zentral, da in einer Postwachstumsgesellschaft materieller Reichtum verringert wird. Arbeiten der Glücksökonomie geben darüber Aufschluss. Auf nationaler Ebene gibt es auf lange Sicht keinen Zusammenhang zwischen dem Reichtum eines Landes und dem Wohlbefinden dessen Einwohner*innen. Im Ländervergleich zeigt sich, dass innerhalb von Ländern, die die Grundbedürfnisse ihrer Einwohner*innen stillen können, trotz unterschiedlichen Reichtums das Glücksniveau nicht wesentlich divergiert (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 174). Auf der individuellen Ebene zeigt sich ein anderes Bild. Hier besteht nämlich ein Zusammenhang zwischen Reichtum und den Konsummöglichkeiten von Produkten mit dem individuellen Wohlbefinden. Dies ist jedoch ein Spezifikum von marktbasierter Gesellschaften, in denen Reichtum und bestimmte Konsumgüter einen bedeutenden Stellenwert eingenommen haben. Es besteht demnach kein universeller Zusammenhang zwischen dem Konsum von Gütern und dem individuellen Wohlbefinden, sondern dieser hängt stark von der individuellen und gesellschaftlichen Bewertung dieser Güter ab (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 174f.).

Wesentliche Voraussetzung für Wohlbefinden ist die Deckung der Grundbedürfnisse und eine materielle Grundsicherung. Darauf aufbauend lässt sich das individuelle Wohlbefinden stark durch die Verbesserung der Lebensqualität erhöhen. Für die Politik bedeutet dies, für eine ausgewogene Verteilung des Reichtums zu sorgen und in öffentliche Dienstleistungen (z.B. Gesundheitsversorgung, Bildungswesen, öffentlicher Verkehr, u.a.m.) zu investieren, die direkt die Lebensqualität der Menschen verbessern (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 174).

2.4.2. Unternehmen und Erwerbsarbeit

Unternehmen nehmen im wirtschaftlichen wie auch im gesellschaftlichen Leben eine zentrale Rolle ein. In einer Postwachstumsgesellschaft ist es wichtiger denn je, dass sie zum einen sinnvolle Arbeit und zum anderen wertvolle Güter zur Verfügung stellen, ohne dabei die Umwelt zu schädigen (Jackson 2017, 207f.). Um solch ein Unternehmertum zu skizzieren, bedient sich Tim Jackson (2017) dem Konzept der Dienstleistung. Ausgangspunkt ist ein Wohlstandsbegriff, der neben materiellen auch soziale und psychologische Aspekte berücksichtigt. Wohlstand besteht demnach nicht nur aus einer Anhäufung von Gütern, sondern auch aus sozialem und psychischem Wohlbefinden, das es herzustellen gilt. Außer Frage steht, dass die Befriedigung menschlicher Bedürfnisse in engem Zusammenhang mit der Nutzung bestimmter Güter steht und Materielles wie beispielsweise Nahrung, Kleidung oder Wohnraum unmittelbar bestimmte Bedürfnisse befriedigen. Nichtsdestotrotz können auch jene wirtschaftlichen Aktivitäten, deren Aufgabe in der ausschließlichen Herstellung von

materiellen Gütern besteht, als Dienstleistung neu definiert werden, indem jedem materiellen Gut eine immaterielle Dienstleistung attestiert wird (Jackson 2017, 208). Dadurch ergeben sich neue Perspektiven auf eine mögliche Dematerialisierung menschlicher Aktivitäten. Unternehmen, deren primäres Ziel in der Erhöhung der Lebensqualität von Menschen liegt und nicht mehr rein auf die Herstellung materieller Güter fokussiert ist, können menschlichen Bedürfnissen flexibler und mit weniger Materialdurchlauf begegnen. Auch hier existieren bereits zahlreiche Gemeinschaftsinitiativen, die oftmals gar nicht als wirtschaftliche Aktivität wahrgenommen werden. Dazu zählen neben den bereits weiter oben erwähnten Initiativen auch kommunale Energieprojekte, regionale Bauernmärkte, Sportvereine, kommunale Gesundheits- und Fitnesszentren, Reperatur- und Wartungsdienste, Musik- und Theatergruppen, u.a.m. (Jackson 2017, 209f.).

Durch eine Wachstumsrücknahme in bestimmten Bereichen wird sich auch die Organisation von Erwerbsarbeit und Nicht-Erwerbsarbeit grundlegend verändern. Durch eine Verringerung der Wirtschaftsleistung wird es kurz- und mittelfristig zu weniger Arbeitsstellen und höherer Arbeitslosigkeit kommen. Eine naheliegende Strategie, Arbeitslosigkeit entgegenzuwirken ist, in Form einer Arbeitszeitverkürzung, Arbeit auf mehrere Köpfe aufzuteilen. Hier ist jedoch zu bedenken, dass in einer Postwachstumsgesellschaft eine weitere Erhöhung der Arbeitsproduktivität nicht aufrecht zu erhalten ist. Diese Steigerung ist nur durch die immer stärkere Nutzung fossiler Energieträger möglich und stellt historisch eine Einzigartigkeit im Zeitalter fossiler Energie dar. Da eine weitere intensive Nutzung fossiler Energieträger aufgrund ihrer ökologischen Implikationen nicht möglich ist, kann auch eine weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität nicht erzielt werden. Langfristig kann es demnach sogar sein, dass aufgrund des geringeren Energieeinsatzes die Arbeitsproduktivität rückläufig ist. In diesem Fall würde auch wieder mehr Bedarf an Arbeit entstehen und das Problem hoher Arbeitslosigkeit entschärfen (Kallis, Kerschner und Maritinez-Alier 2012, 176).

Eine Arbeitszeitverkürzung bedeutet auch ein Mehr an Freizeit. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass Freizeitaktivitäten oftmals ressourcen- und konsumintensiv sind. Historisch haben Arbeitszeitverkürzungen in Industrienationen zu einem Anstieg des Konsums und in weiterer Folge zu einem verstärkten Wirtschaftswachstum geführt. Dementsprechend ist es wichtig, dass eine Arbeitszeitverkürzung mit einer weitgehenden Entmaterialisierung von Freizeit einhergeht (Kallis, Kerschner und Maritinez-Alier 2012, 176). Hierbei spielt der Bereich der unbezahlten Arbeit eine zentrale Rolle. Mit einer Verkürzung der Erwerbsarbeitszeit bleibt auch mehr Zeit für unbezahlte Arbeit, die ganz unterschiedlich gestaltet werden kann. Wichtig dabei ist, dass sie als sinnvoll und gewinnbringend erlebt wird. Außerdem können sich ganz neue Arbeitszeitmodelle ergeben, die flexible Erwerbsarbeit mit selbst gewählter nicht-bezahlter Arbeit kombinieren. Diese unbezahlte Arbeit kann von Gemeinwesenarbeit über

Pflegearbeit bis hin zu „do-it-yourself“-Kunsth Handwerk reichen (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

Wenn über die Auswirkungen einer Postwachstumsgesellschaft auf Erwerbs- und Nicht-Erwerbsarbeit gesprochen wird, wird auch der Begriff des bedingungslosen Grundeinkommens diskutiert. Hierbei handelt es sich um eine monatliche staatliche Transferleistung, die alle Bürger*innen eines Landes ab Geburt erhalten und durch Steuermittel finanziert wird. Dadurch wird der Druck, einer Erwerbsarbeit nachzugehen und auch negative Auswirkungen durch Arbeitslosigkeit verringert. Gleichzeitig eröffnen sich Möglichkeiten, selbst gewählte unbezahlte Arbeit zu betreiben. Wirtschaftlich bewirkt dieses Modell eine Teuerung von Arbeit und dementsprechend von Produktionskosten, was wiederum zu einer sinkenden Produktion führt. Dies ist aus einer Postwachstumsperspektive durchaus zu begrüßen, da es mit einem sinkenden Ressourcenverschleiß einhergeht. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass eine sinkende Produktion auch zu sinkenden Steuereinnahmen führt und dadurch die Finanzierung des bedingungslosen Grundeinkommens gefährdet wird (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

Anhand dieser kurzen Ausführungen lässt sich bereits erahnen, dass Konzepte der Postwachstumsbewegung umfassende Veränderungen gesellschaftlicher Organisation anstreben. Deshalb ist es für die Theoretisierung einer Postwachstumsgesellschaft nützlich, bereits existierende Praktiken des Zusammenlebens zu untersuchen, die sich bewusst von kapitalistisch geprägten Lebensstilen lossagen und mit alternativen Konzepten des Zusammenlebens experimentieren. Es geht dabei um Überlegungen, wie kapitalistisch durchdrungene Praktiken im Sinne des „Exchange-for-profit“-Prinzips und eine weitere Kommodifizierung unseres gesellschaftlichen Zusammenlebens zurückgedrängt werden können und welche nachhaltigen Alternativen es dazu gibt. Weltweit existieren bereits eine Vielzahl an solchen post-kapitalistischen Räumen, die ohne etablierte kapitalistische Institutionen wie Privateigentum und Erwerbsarbeit organisiert sind und Alternativen dazu darstellen. Dabei sind jene Praktiken nicht immer neue Lebensformen, sondern werden schon seit langem von Personen, die vom kapitalistisch geprägten Zusammenleben ausgeschlossen sind (z.B. arme oder von Obdachlosigkeit betroffene Menschen), praktiziert. Dazu zählen beispielsweise Lebensmittelkooperativen zwischen Konsument*innen und Produzent*innen, städtische und ländliche Gemeinschaftsgärten, nichtmonetäre Tauschsysteme wie Zeitbanken und unterschiedliche Share-Systeme (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

3. Empirische Herangehensweise

Im theoretischen Rahmen wurde die wissenschaftlich-politische Debatte um eine sozial-ökologische Transformation skizziert. Dabei zeigen sich unterschiedliche Ansätze, wie solch ein Transformationsprozess stattfinden kann und wie vorherrschende gesellschaftliche (Re-)Produktionsstrukturen verändert werden können. Von zentraler Bedeutung sind dabei kritische Konzepte der Politischen Ökologie und der Kritischen Politischen Ökonomie, da diese sozial-ökologische Transformationskonzepte durch die Berücksichtigung von gesellschaftlichen Macht- und Herrschaftsverhältnissen und dem Verständnis von gesellschaftlichen Konflikten als Triebfeder sozialen Wandels erweitern. Wie bereits im Literaturteil ausgearbeitet, tragen bestehende Macht- und Herrschaftsverhältnisse einen großen Teil zur (Re-)Produktion des derzeitigen auf fossilen Energieträgern basierenden Entwicklungsmodells bei, weshalb deren Herausforderung ein immanenter Teil einer sozial-ökologischen Transformation sein muss. Damit im Zusammenhang stehen gesellschaftliche Konflikte, welche als gesellschaftliche Arenen verstanden werden können, wo bisherige hegemoniale Strukturen und damit auch Macht- und Herrschaftsverhältnisse herausgefordert werden und die Austragung sozialer Kämpfe über deren Fortbestand und mögliche Veränderungen stattfinden. Gesellschaftliche Konflikte stehen somit im Zentrum gesellschaftlichen Wandels und stellen eine wichtige Triebfeder dar.

Für die Forschung über eine sozial-ökologische Transformation ist der Konflikt um den Bau der 3. Piste am Flughafen Wien von zentraler Bedeutung, da er die theoretische Diskussion über eine sozial-ökologische Transformation auf gesellschaftlicher Ebene widerspiegelt und zeigt, wie solche sozialen Auseinandersetzungen um hegemoniale Macht- und Herrschaftsstrukturen in der Gesellschaft ausgetragen werden.

Die Wahl des methodischen Zugangs dient nun dazu, die Herausarbeitung jener umkämpften hegemonialen Strukturen, die sich im Konflikt um die 3. Piste zeigen, zu ermöglichen. Hierfür muss der gesellschaftliche Konflikt um die 3. Piste durch dessen systematische Darstellung überhaupt erst als Untersuchungsgegenstand begreifbar gemacht werden. Dafür wird eine qualitative Inhaltsanalyse prozessgenerierter, das heißt nicht-reaktiver Daten, die in sozialen Prozessen und nicht im Zuge einer wissenschaftlichen Forschung entstehen, angewendet (Behnke, Baur und Behnke 2010, 283f.). Für die Analyse werden nur Daten, die direkt von Akteur*innen, die im Konflikt um die 3. Piste involviert sind bzw. Stellung nehmen, genutzt. Dadurch soll gewährleistet werden, dass alle Daten direkt von den Akteur*innen stammen und nicht durch Interpretationen Dritter, wie es beispielsweise bei Zeitungsartikeln durch Journalist*innen der Fall wäre, verzerrt werden. Im Detail umfassen diese empirischen Daten eine zweistündige Podiumsdiskussion vom 20. Juni 2017, mit dem Titel „3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat“, veranstaltet von der Organisation „2050 Thinkers Club“ (vgl. Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017). Als Moderator fungierte der Herausgeber von *Die*

Presse, Rainer Nowak und als Diskutant*innen waren Thomas Salzer, Präsident der Industriellenvereinigung Niederösterreich, Magdalene Heuwer, Sprecherin der Initiative „System Change Not Climate Change“ (SCNCC), Julian Jäger, Vorstand der FWAG, Christiana Brunner, damalige Nationalratsabgeordnete und Umweltsprecherin der Grünen Alternative und Roman Hebenstreit, Vorsitzender der österreichischen Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft „vida“ geladen. Zudem meldeten sich drei Besucher*innen zu Wort und nahmen dadurch aktiv an der Diskussion Teil. Zusätzlich wurden mehrere Presseaussendungen von unterschiedlichen involvierten Akteur*innen, die sich zu dem Konflikt äußerten, für die Analyse herangezogen. Die Podiumsdiskussion wurde im Wortlaut transkribiert, um sie für die qualitative Inhaltsanalyse in schriftlicher Form bearbeitbar zu machen. Die unterschiedlichen Presseaussendungen liegen ausschließlich in schriftlicher Form als Dokument vor. Bei der Entstehung der Daten bestand für mich als Forschender kein Einflussbereich. Ich war weder bei der Podiumsdiskussion anwesend oder beteiligt, noch hatte ich Einfluss auf die Inhalte der untersuchten Presseaussendungen. Ich bin auch kein Mitglied einer Organisation, die sich aktiv am Konflikt um die 3. Piste beteiligt.

Auf Basis der verschriftlichten Daten geht es nun darum, mit Hilfe einer qualitativen Inhaltsanalyse jene umkämpften hegemonialen Macht- und Herrschaftsstrukturen, die sich im Konflikt um die 3. Piste äußern, herauszuarbeiten. Dies wird ermöglicht, indem der Konflikt anhand seiner unterschiedlichen Konfliktpunkte gegliedert wird. Der Fokus auf die Konfliktpunkte wird damit begründet, da sich darin die widersprüchlichen Interessenslagen der unterschiedlichen Akteur*innen verdichten und dadurch als Wegweiser für die Herausarbeitung umkämpfter hegemonialer Macht- und Herrschaftsstrukturen genutzt werden können. Die Konfliktpunkte entstehen dort, wo bisher etablierte Formen der gesellschaftlichen (Re-)Produktion vorhandene gesellschaftliche Bedürfnisse und Fragestellungen nur noch unzureichend bearbeiten können und wo vorherrschende Ansichten und Interessen nicht mehr ausreichend mit jenen Interessen andersdenkender Akteur*innen vereinbar sind.

Die praktische Durchführung der qualitativen Inhaltsanalyse umfasst im Wesentlichen zwei Schritte, das Codieren und das Strukturieren. Für den Codierungsprozess wird eine Mischform aus deduktivem und induktivem Codieren gewählt (Behnke, Baur und Behnke 2010, 362). Der Codierungsprozess wird grundsätzlich von den Erkenntnissen aus dem Literaturteil geleitet, indem nach Kategorien gesucht wird, die widersprüchliche Interessenslagen und Meinungen der unterschiedlichen Akteur*innen widerspiegeln. Für die deduktiv erstellten Codes werden die Erkenntnisse aus der theoretisch-wissenschaftlichen Debatte um eine sozial-ökologische Transformation genutzt. Hier werden bereits zentrale Konfliktpunkte für eine sozial-ökologische Transformation diskutiert. Diese beinhalten den Konflikt über Wirtschaftswachstum, Umwelt- und Klimaschädigung, die Nutzung fossiler Energieträger, gesellschaftliches Konsumverhalten, die Organisation von Erwerbsarbeit und von

Unternehmen. Diese deduktiv erstellten Codes werden durch offenes Codieren der Texte erweitert und gegebenenfalls verworfen oder verändert. In weiterer Folge werden die relevanten Textpassagen den jeweiligen Codes zugeordnet. Dabei können einzelne Textpassagen für mehrere Codes passend sein (Behnke, Baur und Behnke 2010, 260ff.).

Nachdem die Texte durch das vollständige Codieren in viele Einzelteile zerlegt wurden, kommt es im Anschluss wieder zur schrittweisen Zusammenführung der Sinnzusammenhänge durch die Strukturierung der Codes. Eine erste Strukturierung und Kontrolle der Daten werden durch die Auflistung aller Codes mit den zugehörigen Textpassagen vorgenommen. Die Häufigkeit der zugeteilten Codes lässt bereits erste Rückschlüsse auf deren Wichtigkeit in Bezug auf die Analyse zu. Weniger häufig verwendete Codes werden auf ihre Sinnhaftigkeit überprüft und womöglich mit verwandten Codes zusammengefasst bzw. in andere integriert. Außerdem wird die inhaltliche Konsistenz der Textstellen in Bezug auf die Codes überprüft und unpassende Textstellen anderen Codes zugeordnet bzw. das Codeschema erneut angepasst (Behnke, Baur und Behnke 2010, 364ff.). Auf Basis dessen können nun Muster und Widersprüche in den Aussagen der unterschiedlichen Akteur*innen sowohl innerhalb einer Kategorie als auch Kategorie-übergreifend festgestellt und dadurch die wesentlichen Konfliktpunkte herausgearbeitet werden.

Während der Durchführung der Inhaltsanalyse hat sich gezeigt, dass sich die Meinungen und Argumente für oder gegen eine 3. Piste der konfliktiven Akteur*innen sehr grundlegend unterscheiden. Um diese grundlegenden Unterschiede in der Analyse deutlich zu machen, wird anhand der Ergebnisse der Inhaltsanalyse eine Akteursanalyse durchgeführt. Hierfür werden anhand der Aussagen der einzelnen Akteur*innen auf deren dahinterstehenden grundlegenden Anliegen, ihre Interessen und Zielsetzungen und die dafür geforderten Mittel für deren Erreichung geschlossen.

Der empirische Teil der Arbeit gliedert sich wie folgt: Zuerst wird der Flughafen Wien und das Ausbauprojekt der 3. Piste beschrieben, um ein Verständnis über das Objekt des Konfliktes um die 3. Piste zu erhalten. Im nächsten Kapitel wird der Konflikt um die 3. Piste anhand zweier Argumentationscluster – für und gegen den Bau einer 3. Piste - beschrieben und auf Basis dessen Ergebnisse der Akteursanalyse tabellarisch dargestellt. Abschließend werden die zentralen Herausforderungen für eine sozial-ökologische Transformation anhand des Konfliktes um die 3. Piste diskutiert.

4. Der Flughafen Wien und das Ausbauprojekt „3. Piste“

Um einen Überblick über das „Objekt“ des Konfliktes um die 3. Piste zu erhalten, werden in diesem Kapitel einige Informationen über den Flughafen Wien und das Ausbauprojekt der 3. Piste dargestellt. Dadurch soll die Größenordnung dieses Ausbauprojekts und die Hintergründe des Konfliktes besser eingeschätzt werden können.

4.1. Der Flughafen Wien

Der Flughafen Wien wird seit 1992 als Aktiengesellschaft von der Flughafen Wien AG (FWAG) geführt und stellt somit einen der wenigen Flughäfen in Europa dar, welcher an der Börse notiert. Dies ist für den Konflikt um die 3. Piste insofern von Bedeutung, da die Stadt Wien und das Land Niederösterreich (NÖ) jeweils 20 % Aktienanteile an der Flughafen Wien AG besitzen (Flughafen Wien AG 2016, 18) und dadurch als Aktionär*in direkt von steigender oder sinkender Wirtschaftsleistung betroffen sind.

Die FWAG versteht den Flughafen Wien als Drehscheibe zwischen Ost- und Westeuropa, welcher seit der „Ostöffnung“ und bedingt durch die überdurchschnittlichen Wirtschaftswachstumsprognosen des östlichen Einzugsgebietes gute Wachstumschancen hat (Flughafen Wien AG 2016, 13, 24). Dementsprechend definiert die Flughafen Wien AG (2016, 23) als Unternehmensziel diese Wachstumschancen zu nutzen und die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes. Gleichzeitig wird auf eine Minimierung ökologischer Auswirkungen der Unternehmenshandlungen abgezielt. Wesentlich für ein besseres Verständnis über den Konflikt um die 3. Piste sind Angaben zur Infrastruktur, dessen Kapazitäten und deren Auslastungsgrad. Das bestehende Terminalsystem bietet derzeit eine Kapazität von bis zu 36 Millionen Reisende pro Jahr. Im bisherigen Rekordjahr 2018 nutzten etwas mehr als 27 Millionen Reisende den Flughafen Wien. Dementsprechend bietet das Terminalsystem für die weiteren Jahre ausreichend Kapazität für weiteres Wachstum bei gleichbleibender Qualität des Services (Flughafen Wien AG 2016, 14; 2018, 6). Hier besteht demnach keine Überlegung weitere Kapazitäten auszubauen.

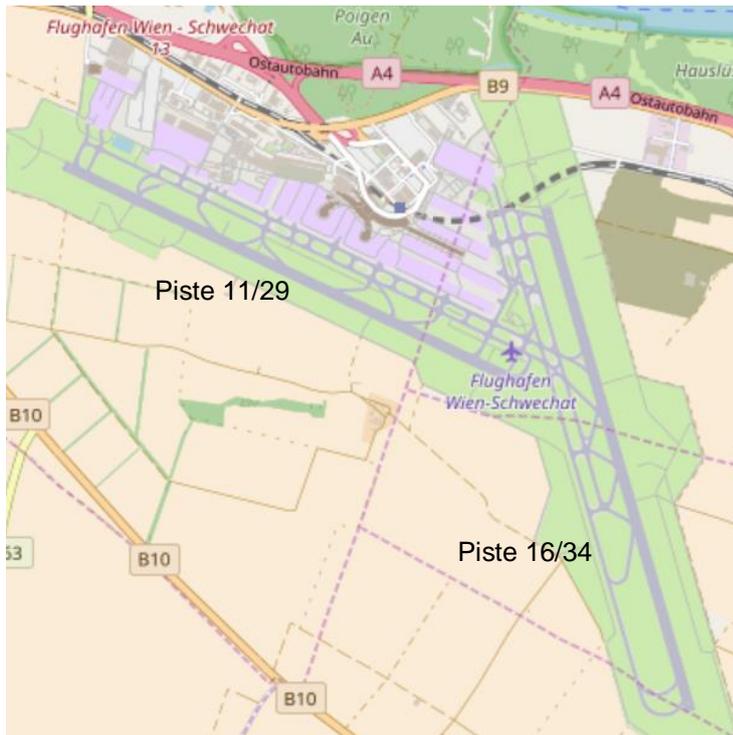


Abb. 4.: 2-Pistensystem am Flughafen Wien ³

Anders ist dies bei der Pisteninfrastruktur. Das aktuelle Pistensystem besteht aus zwei sich kreuzenden Lande- und Abflugbahnen – Piste 16/34 und Piste 11/29 (vgl. Abb. 4). Durch die Kreuzung der beiden Start- und Landebahnen können die beiden Pisten nicht bis zur jeweiligen Auslastungsgrenze genutzt werden. Dadurch stehen dem Flugverkehr gemessen an der möglichen Auslastung 1,6 Pisten zur Verfügung (Flughafen Wien AG 2011, 4). Im derzeitigen Regelbetrieb lässt dieses

Pistensystem maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde zu (Flughafen Wien AG 2016, 14). Bei optimalen Bedingungen kann die Auslastung auf maximal 74 Flugbewegungen pro Stunde ausgeweitet werden (Flughafen Wien Aktiengesellschaft o.J.c, o.S.).

4.1.1. Anzahl Reisender am Flughafen Wien

Es stellt sich nun die Frage, wie stark die Infrastruktur genutzt wird. Für die Messung der Auslastung des Flughafen Wien sind zwei Indikatoren maßgebend. Diese sind die Anzahl Reisender (vgl. Abb. 5), die jährlich den Flughafen nutzen und die Flugbewegungen (vgl. Abb. 6), das heißt Start und Landungen, welche jährlich abgewickelt werden.

³ Entnommen aus openstreetmap.org [Zugriff am 26.12.2018] (eigenhändige Beschriftung)



Abb. 5.: Anzahl Reisender in Mio (an, ab trans) 2004-2018 ⁴

Anhand Abbildung 5 ist die Entwicklung der Reisendenanzahl von 2004 bis 2018 abzulesen. Mit der Ausnahme eines punktuellen Rückgangs der Reisenden im Jahr 2009 und 2013 ist die Anzahl von 14.785 Millionen im Jahr 2004 auf 27.037,3 Millionen Reisende im Jahr 2018 stetig gestiegen. Das Jahr 2018 ist auch das bisherige Rekordjahr des Flughafens Wien.

4.1.2. Flugbewegungen am Flughafen Wien

Aufgrund der steigenden Anzahl von Reisenden pro Flugzeug gestaltet sich die Entwicklung der Flugbewegungen pro Jahr am Flughafen Wien teilweise sehr unterschiedlich zur Entwicklung der Anzahl Reisender.

⁴ vgl. (Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2004-2018)

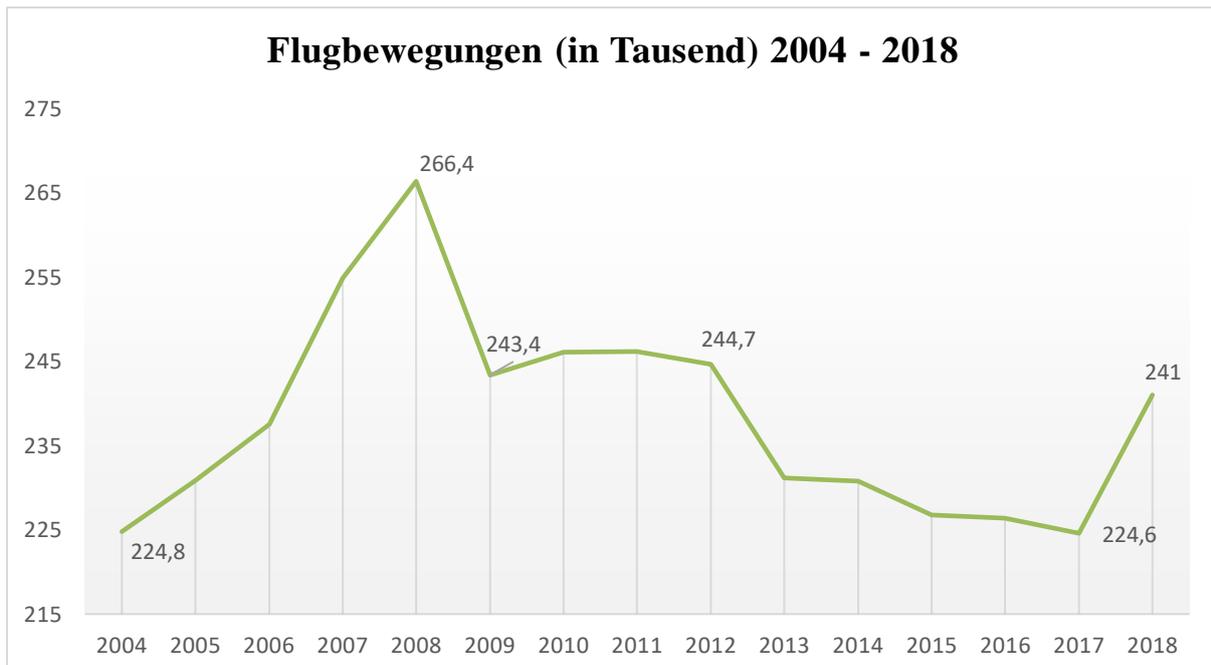


Abb. 6.: Flugbewegungen (an+ab) 2004-2018 ⁵

Anhand Abbildung 6 lässt sich die Entwicklung der Flugbewegungen von 2004 bis 2018 erkennen. Im Gegensatz zu der Anzahl an Reisenden kam es hier zu keiner stetigen Steigerung, sondern zu einem temporären Rückgang in den Jahren 2012 bis 2017. Im Jahr 2018 stieg die Anzahl an Flugbewegungen stark auf 241.004 Flugbewegungen an. Diese teilweise sehr gegensätzliche Entwicklung der Anzahl Reisender und der Flugbewegungen kann nur durch eine stark steigende durchschnittliche Auslastung pro Flugbewegung erklärt werden. Die Entwicklung der durchschnittlichen Anzahl der Reisenden pro Flugbewegung zeigt Abbildung 7.

⁵ vgl. (Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2004-2018)

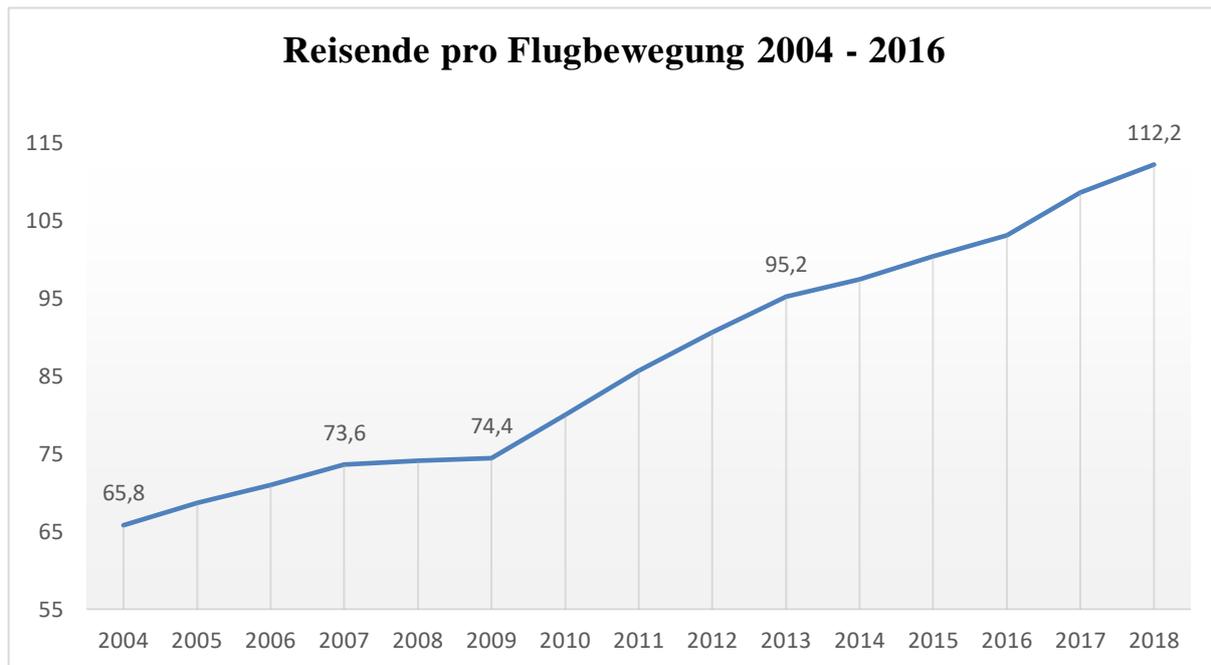


Abb. 7.: Durchschnittliche Reisende pro Flugbewegung 2004-2018 ⁶

Hier wird die zu erwartende Steigerung sehr deutlich. Mit Ausnahme einer kurzen Stagnation der durchschnittlichen Reisenden pro Flugbewegung in den Jahren 2007 bis 2009 kommt es zu stetigen und teils starken Zuwächsen. Flogen im Jahr 2004 noch durchschnittlich 65,8 Passagiere pro Flug, stieg dieser Wert innerhalb von 14 Jahren um knapp 71 % auf 112,2 Personen an.

Für die Auslastung der Pisteninfrastruktur sind jedoch nicht nur die absolute Anzahl der Flugbewegungen maßgebend, sondern auch jene Flugbewegungen zu Spitzenzeiten. Laut Julian Jäger – Vorstand der FWAG – stößt nämlich der Flughafen Wien genau dort an seine Kapazitätsgrenzen (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.). Zur Auslastung gemessen an bestimmten Tages- oder Jahreszeiten existieren jedoch keine öffentlich zugänglichen Zahlen. Auch auf Anfrage bei der FWAG wurden keine Statistiken verfügbar gemacht und auf die Statistiken der aktuellen Geschäftsberichte bzw. jene auf der Homepage verwiesen. Dadurch kann diese Auslastungsmessung an dieser Stelle nicht anhand von Zahlen dargestellt werden.

4.2. Das Projekt „3. Piste“

Die FWAG verfolgt nun das Ausbauprojekt „3. Piste“ aktiv seit dem Jahr 2001. In diesem Jahr startete nach einer einjährigen Vorbereitungsphase das Mediationsverfahren zum Ausbau des Flughafen Wien. An diesem Mediationsverfahren nahmen neben der FWAG auch Vertreter*innen der angrenzenden Gemeinden, Bürger*inneninitiativen und Interessensvertretungen des Landes Wien und Niederösterreich teil. Ziel war es sowohl die

⁶ vgl. (Flughafen Wien AG, Geschäftsbericht 2004-2018)

wirtschaftlichen Interessen der FWAG als auch die Interessen der Bewohner*innen der Region gleichermaßen im Planungsprozess zu berücksichtigen (Flughafen Wien AG 2011, 6).

4.2.1. Lageplan und Ausbauschritte

Ein wesentliches Ergebnis des Mediationsverfahrens betrifft die Lage der geplanten 3. Piste mit der Bezeichnung 11R/29L, die - wie in Abbildung 8 ersichtlich - parallel zur Piste 11/29 gebaut werden soll. Im Mediationsverfahren wurde diese Lage einvernehmlich als umweltschonendste Variante bezeichnet (Flughafen Wien AG 2016, 6).



Abb. 8.: Lage der geplanten 3. Piste am Flughafen Wien ⁷

Der Bau einer 3. Piste stellt ein Großprojekt dar und bedarf zahlreicher Eingriffe und Adaptierungen. Die erste Ausbaustufe sieht die umfangreichsten Bauarbeiten vor. Im Detail werden hier die notwendigen Anpassungen im Gelände und die Verlegung der Landstraße B10 vorgenommen. Zudem kommt es zur Errichtung des Rollwegsystems der neuen Piste und zur Anbindung an die Piste 16/34. Wie auch alle anderen Bewegungsflächen wird auch die 3. Piste kanalisiert, um Abwasser auf Schadstoffe prüfen und bei Bedarf reinigen zu können. Nicht verschmutztes Wasser wird direkt in die Donau geleitet. In der ersten Ausbaustufe sind sowohl die Errichtung sämtlicher Gebäude im geplanten Betriebsbereich als auch die Schaffung der Flugsicherungseinrichtung für den CAT III vorgesehen. Gleichzeitig werden bei allen Ausbaustufen vorgesehene Lärm- und Sichtschutzmaßnahmen und Rodungs- und

⁷ (Flughafen Wien AG 2011, 8f.)

Bepflanzungsarbeiten umgesetzt. (Flughafen Wien Aktiengesellschaft o.J.a, o.S.) Die zweite Ausbaustufe umfasst die Errichtung des Perimeter-Rollwegpaares, die eine unabhängige Querung der 3. Piste 11L/29R zulässt. (Flughafen Wien Aktiengesellschaft o.J.a, o.S.) In der dritten Ausbaustufe ist der Bau des Mittelrollweges, der die bestehende Piste 11/29 kreuzen wird, geplant. Zusätzlich werden interne Straßenverbindungen erweitert und ein Straßentunnel errichtet. (Flughafen Wien Aktiengesellschaft o.J.a, o.S.)

4.2.2. Lärm- und Umweltschutzmaßnahmen

Die 3. Piste bringt für Menschen in gewissen Gebieten Lärmentlastungen und für andere Gebiete neue Belastungen. Die in Abbildung 9 dargestellte Differenzlärnkarte zeigt die positiven und negativen Pegeldifferenzen im Vergleich zum derzeitigen 2-Pistensystem auf. Die stärkste Neubelastung tritt mit über 10 Dezibel im unbewohnten Gebiet im direkten Umkreis der geplanten 3. Piste auf (Flughafen Wien AG 2011, 7). Westlich und südwestlich der 3. Piste sind einige Ortschaften von neuen Lärmbelastungen zwischen 5 und 10 dB betroffen. Auf stärkere Lärmbelastungen von 0 bis 5 dB müssen sich Regionen westlich, südwestlich und östlich der 3. Piste einstellen. Entlastungen ergeben sich vor allem für jene Ortschaften, die bisher stärker von der Belastung der beiden bisherigen Pisten betroffen waren. Denn durch die niedrigere Nutzung der bisherigen zwei Pisten verringert sich auch die Lärmbelastung um zumindest 0 bis 5 dB und punktuell um bis zu 10 dB (vgl. Abb. 9). Die FWAG verspricht durch das geplante 3-Pistensystem an- und abfliegende Flugzeuge effizienter und besser koordinieren zu können (Flughafen Wien AG 2011, 7).

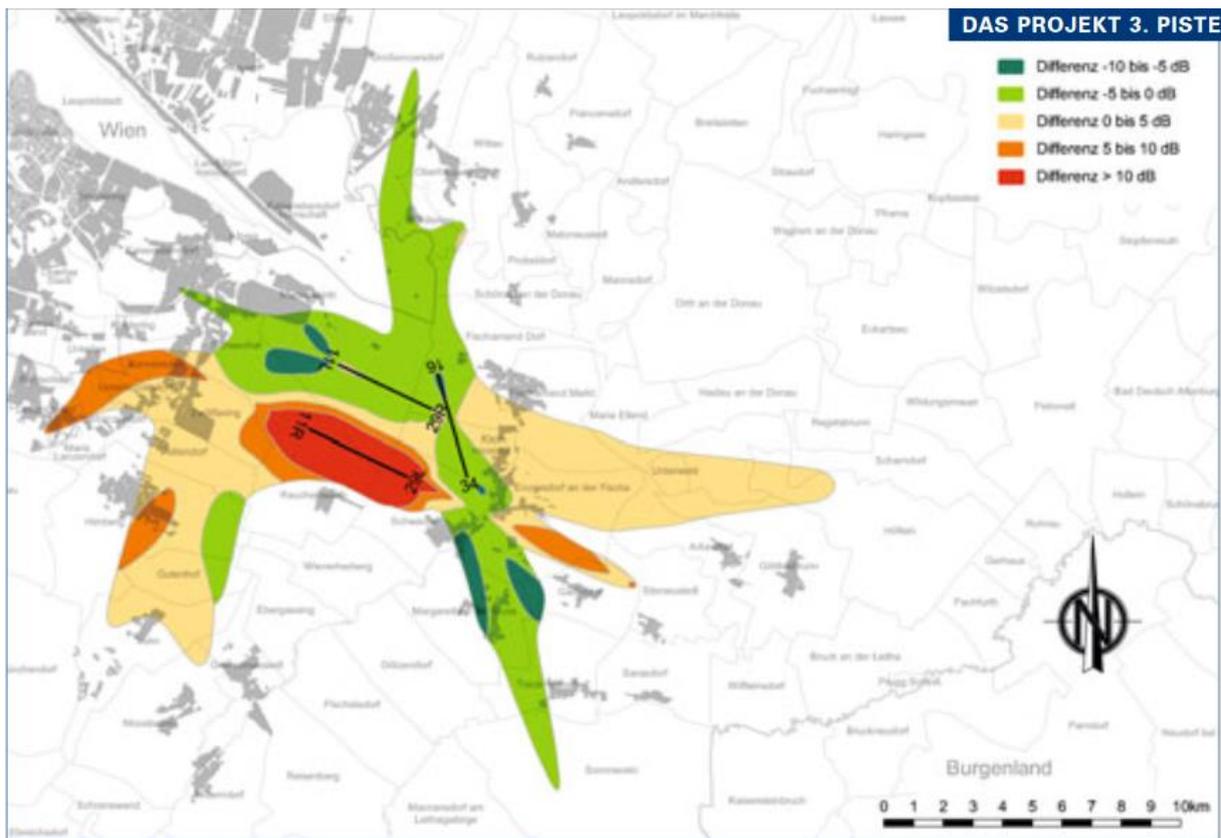


Abb. 9.: Differenzlärmkarte Planszenario 2025 – Nullszenario 2025 des Lden über 55 dB ⁸

Um die Entwicklung der Lärmbelastung durch den Bau einer 3. Piste zu regulieren, wurden einige Maßnahmen im Mediationsvertrag festgelegt. Dazu gehört eine Nachtflugregelung, die in der vereinbarten Zeit von 23:30 bis 05:30 Uhr eine Deckelung der Flugbewegungen auf 3000 pro Jahr vorsieht. Des Weiteren wurde ein „Lärmzonendeckel“ ausgehandelt. Dieser sieht vor, dass Gebiete, die mehr als 54 dB Lärmbelastung ausgesetzt sind, nicht in Wohnland umgewidmet werden und der Flughafen Lärmzonen jenseits der 54 dB nicht ausweitet. Lärmschutzprogramme sollen Menschen, die einem Dauerschallpegel von über 54 dB am Tag und über 45 dB in der Nacht ausgesetzt sind, helfen ihre Gesundheit zu schützen und ihre Lebensqualität zu steigern. Dazu zählen beispielsweise Unterstützungszahlungen bei der Anschaffung von Lärmschutzfenstern oder -türen (Flughafen Wien AG 2011, 12f.).

Gemeinsam mit dem Bau der 3. Piste werden Umlandgemeinden durch einen neu geschaffenen Umweltfonds unterstützt. Hier werden pro Tagespassagier*in 0,20 € und pro Nachtpassagier*in 0,60 € einbezahlt, der danach für Infrastrukturprojekte in den Gemeinden herangezogen werden kann (Flughafen Wien AG 2011, 13).

⁸ Flughafen Wien AG 2011, 7

4.3. Ablauf des Genehmigungsverfahrens für die 3. Piste

Der Konflikt um die 3. Piste wurde maßgeblich vom Ablauf des behördlichen Verfahrens beeinflusst. Deshalb ist es für das Verständnis des Konfliktes auch wesentlich den Ablauf des behördlichen Verfahrens in seinen Eckpunkten zu kennen. Von besonderer Bedeutung ist hierbei das Erkenntnis des Bundesverwaltungsgericht (BVwG), welches den Bau zwischenzeitlich untersagte. Dies wurde von mehreren Seiten stark öffentlichkeitswirksam kritisiert und spitzte den Konflikt weiter zu.

Das offizielle behördliche Genehmigungsverfahren für den Bau der 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien startete in Form einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) am 01. März 2007 (Flughafen Wien Aktiengesellschaft o.J.d, o.S.). Eine UVP ist ein Instrument der Umweltvorsorge und stellt eine Umweltprüfung dar, die vor der Genehmigung von öffentlichen oder privaten Projekten mit besonderer Bedeutung durchzuführen ist. Zentral sind dabei umfassende Untersuchungen der Umweltauswirkungen, die durch das Projekt entstehen. Die UVP stellt eine wesentliche Grundlage für die Entscheidung im Genehmigungsverfahren über die 3. Piste dar (Umweltbundesamt GmbH o.J., o.S.). Die Aufgabe der UVP-Behörde war es nun mit Hilfe von beauftragten Sachverständiger*innen und Gutachter*innen ein Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) zu erstellen. Hierfür wurden inhaltliche Nachforderungen von der FWAG nachgereicht. Das UVGA wurde acht Tage lang von 29. August bis 7. September 2011 öffentlich erörtert und Stellungnahmen wurden abgegeben (Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J., o.S.).

Am 10. Juli 2012 stellte die UVP-Behörde einen positiven Bescheid in 1. Instanz für die FWAG aus und bewilligte somit das Projekt „3. Piste“. Gegen diesen Bescheid wurden innerhalb der Fristen 28 Berufungen bei der Behörde 2. Instanz, dem Umweltsenat erhoben. Aufgrund gesetzlicher Änderungen wechselte im Jahr 2013 die Entscheidungskompetenz vom Umweltsenat zum BVwG (Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J., o.S.).

Die Verhandlungen der eingebrachten Berufungen fanden im Jänner 2015 statt. In der zweiten Jahreshälfte 2015, als auch im Jahr 2016 wurden ergänzende Gutachten durch das BVwG in Auftrag gegeben (Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J., o.S.). Im Februar 2017 kam es zu einer Entscheidung durch das BVwG und dessen Erkenntnis untersagte den Umsetzungsplan durch die FWAG. Das BVwG begründete dies mit der zu erwartenden Erhöhung der CO₂- und Umweltbelastungen bei einem Bau einer 3. Piste, welche durch die standort- und arbeitsmarktpolitischen öffentlichen Interessen nicht zu rechtfertigen sind (Bundesverwaltungsgericht 2017, o.S.). Die FWAG erhob gemeinsam mit dem Land Niederösterreich eine Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof (VfGH) und beantragte beim Verwaltungsgerichtshof (VwGH) eine außerordentliche Revision gegen das Erkenntnis des BVwG. (Verein Dialogforum Flughafen Wien o.J., o.S.).

Der VfGH hob das BVwG-Erkenntnis am 29. Juni 2017 als verfassungswidrig auf. Das BVwG habe die Rechtslage in mehrfacher Hinsicht falsch angewendet und insbesondere dem Klimaschutz und dem Bodenverbrauch einen zu hohen Wert bei der Interessensabwägung beigemessen. Somit wurde das BVwG erneut mit einer Prüfung der Causa betraut (VfGH, Verfassungsgerichtshof Österreich 2017, 1).

Für die neuerliche Prüfung durch das BVwG wurde der Rahmen für die Berücksichtigung der öffentlichen Interessen vom VfGH vorgegeben. Dadurch kam es zu einer erneuten Überprüfung des Bedarfes für eine 3. Piste und der Berechnungen von zusätzlichem Fluglärm und CO₂ Emissionen durch den Bau einer 3. Piste. Das neuerliche Erkenntnis des BVwG wurde am 28. März 2018 öffentlich verkündet und erlaubte unter den neuen rechtlichen Rahmenbedingungen den Bau der 3. Piste unter der Einhaltung zusätzlicher Auflagen. Diese Auflagen umfassen strengere Grenzwerte beim Fluglärm und sollen vor allem zu einem erhöhten Schutz der Anrainer*innen und einer Reduktion von CO₂ Emissionen führen. Als Rechtsmittel wurde eine ordentliche Revision zugelassen (Bundesverwaltungsgericht 2018, o.S.).

5. Der Konflikt um die 3. Piste am Flughafen Wien - Wirtschaftswachstum und Standortwettbewerb versus Klima- und Gesundheitsschutz

Wie bereits erläutert sind öffentliche gesellschaftliche Konflikte über bestimmte Fragestellungen für Verschiebungen der Macht- und Herrschaftsverhältnisse und damit auch für Transformationsprozesse von besonderer Bedeutung. Der Konflikt um die 3. Piste stellt einen vielschichtigen gesellschaftlichen Konflikt dar, der viele unterschiedliche Fragestellungen und Themenfelder berührt. Für die Forschung über eine sozial-ökologische Transformation ist er deshalb von zentraler Bedeutung, da er auch grundlegende gesellschaftliche Überzeugungen – wie z.B. die Notwendigkeit von Wirtschaftswachstum oder die Nutzung fossiler Energieträger – zur Disposition stellt.

Der Konflikt um die 3. Piste ist von einem übergreifenden polarisierten Konfliktfeld geprägt, das sich auf die vordergründigen Interessen an Wirtschaftswachstum und Standortwettbewerb auf der einen Seite und an Klima- und Gesundheitsschutz der Anrainer*innen auf der anderen Seite zuspitzen lässt. Innerhalb dieses Konfliktfeldes lassen sich die unterschiedlichen meinungsbeziehenden Akteur*innen als mehr oder weniger für oder gegen den Bau einer 3. Piste einordnen. Dabei nehmen jene Akteure*innen, deren vordergründiges Interesse an Wirtschaftswachstum und einem wettbewerbsfähigen Standort liegen, eine befürwortende Meinung ein. Hierzu zählen die FWAG, die SPÖ und ÖVP Wien und Niederösterreich, die Gewerkschaften „vida“ und ÖAAB und die Industriellenvereinigung. Jene Akteur*innen, die den Klima- und Gesundheitsschutz als zentrales Anliegen formulieren, nehmen hingegen eine ablehnende Meinung ein. Diese sind die Grüne Partei, die FPÖ Wien, die Initiative „System Change Not Climate Change!“, die „Bürger*inneninitiativen Liesing gegen Fluglärm“ und „BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt“.

Je nach Akteur*in und inhaltlichem Anliegen werden nun unterschiedliche Argumente für oder gegen den Bau einer 3. Piste in den Konflikt eingebracht. Dabei gibt es zwei Kategorien von Argumenten. Zum einen werden Argumente vorgebracht, die die je spezifischen Interessen des*der Akteur*in unterstützen und zur Herstellung einer konsistenten Argumentationskette dienen. Diese Argumente haben den Zweck die eigene Position klar darzulegen und durch verständliche Argumente zu stärken. Die jeweiligen Argumentationsketten der gegnerischen Akteur*innen nehmen nur zum Teil aufeinander Bezug und behandeln aufgrund der unterschiedlichen Interessenlagen und Betrachtungsweisen teilweise ganz unterschiedliche Themenfelder. Zum anderen gibt es Argumente, die direkt auf Argumente der Gegenakteur*innen Bezug nehmen und diese versuchen zu entkräften. Diese Argumente haben den Zweck die Glaubwürdigkeit des*r Gegner*in zu verringern und haben nur bedingt etwas mit der eigenen Basisargumentation zu tun.

Um sowohl die einzelnen Positionen und Argumente als auch deren komplexen Zusammenhänge und Gegensätzlichkeiten darzustellen wurde anhand der unterschiedlichen Aussagen der Akteur*innen ein Argumentationscluster für und gegen den Bau einer 3. Piste erstellt. Darin werden die je spezifischen Argumente für und gegen die 3. Piste skizziert und die jeweiligen vom eigenen Argumentationscluster unabhängigen Gegenargumente vorgebracht. Um nun die unterschiedlichen Positionen der involvierten Akteur*innen besser begreifbar zu machen wurde auf Basis der Argumentationscluster eine Akteur*innenanalyse durchgeführt. Diese ist tabellarisch aufbereitet und beschreibt die grundlegenden Anliegen, die jeweiligen Interessen und Zielsetzungen und die dafür geforderten Mitteln für deren Erreichung der unterschiedlichen Akteur*innen. Am Ende dieses Kapitels werden die Ergebnisse zusammengetragen und der Konflikt um die 3. Piste als zusammenhängendes Konfliktpunktegeflecht dargestellt.

5.1. Argumentationscluster für eine 3. Piste

Zahlreiche unternehmerische, politische und zivilgesellschaftliche Akteur*innen setzen sich für den Bau einer 3. Start- und Landebahn am Flughafen Wien ein. In der Analyse haben sich folgende Akteur*innen als zentral herauskristallisiert: Die Flughafen Wien AG als verantwortliches Unternehmen, die SPÖ und ÖVP Wien und Niederösterreich als regionale politische Vertretungen und die SPÖ Wien und ÖVP Niederösterreich noch zusätzlich als Aktionäre an der FWAG, die Gewerkschaften „vida“ und ÖAAB und die Industriellenvereinigung.

Deren Begründung, warum es eine Erweiterung des Pistensystems braucht, folgt einem zentralen Argumentationscluster, deren Elemente stark miteinander verbunden sind, sich gegenseitig verstärken und zu bestimmten Handlungszwängen führen. Folgende Elemente sind darin enthalten und werden in der Diskussion immer wieder als Argumente für eine 3. Piste vorgebracht: Wirtschaftswachstum, Standortattraktivität, Infrastrukturmaßnahmen und Arbeitsplätze. Welches Element den Ausgangspunkt in der Argumentation einnimmt und wie die einzelnen Elemente in der Argumentation gewichtet werden, hängt von den vordergründigen Interessen des*der Akteur*in ab.

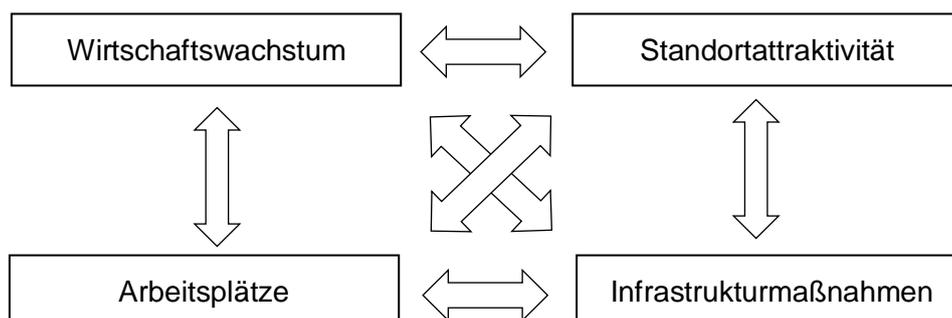


Abb. 10.: Argumentationscluster zugunsten einer 3. Piste (eigene Darstellung)

In Abbildung 10 ist der Argumentationscluster mit seinen miteinander verbundenen Elementen dargestellt. Im Folgenden werden die einzelnen Argumente anhand von Aussagen der jeweiligen Akteur*in dargestellt.

5.1.1. Wirtschaftswachstum

Die FWAG ist jene Akteurin, die Wirtschaftswachstum am stärksten in ihrer Argumentationskette für den Bau einer 3. Piste bekräftigt. So definiert die FWAG als vorrangiges Unternehmensziel, „die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes“. (Flughafen Wien AG 2016, 13) Im Geschäftsbericht 2016 wird dies wie folgt formuliert:

„Wir verfolgen eine offensive Wachstumsstrategie am Standort und schaffen die notwendigen Voraussetzungen, um gemeinsam mit unseren Partnern die vielfältigen Chancen und Potenziale im Luftverkehr zu nutzen. Dadurch erzielen wir eine bestmögliche, nachhaltige Steigerung unseres Unternehmenswertes.“ (Flughafen Wien AG 2016, 13)

Für die FWAG ist diese offensive Wachstumsstrategie essentiell, da sie laut Mag. Julian Jäger, Vorstandsmitglied der FWAG eine betriebswirtschaftliche Notwendigkeit darstellt und den laufenden Betrieb gewährleistet.

„Wir leben davon, dass wir jedes Jahr mehr Passagiere haben. Warum? Weil wir dadurch mehr Umsätze haben und so die steigenden Gehälter und Löhne unserer Mitarbeiter finanzieren können und nebenbei natürlich auch die Wünsche unserer Aktionäre und das sind auch Wien und Niederösterreich.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Der Bau der 3. Piste stellt für sie einen wesentlichen Bestandteil dieser langfristigen Wachstumsstrategie dar, wie Jäger in der Podiumsdiskussion des „2050 Thinkers Club“ erläutert:

„Ich bin der festen Überzeugung, dass es langfristig für den Flughafen Wien und für die gesamte Region ein strategischer Vorteil ist hier wachsen zu können. Wir werden in etwa in 10 Jahren an unsere Wachstumsgrenzen stoßen und was man auch unterscheiden muss, es geht nicht darum um eine absolute Anzahl an Flugbewegungen, sondern es geht im Wesentlichen um die Spitzen [...] und hier sind wir in absehbarer Zeit limitiert.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„Und dementsprechend wollen wir auch über das Jahr 2025 hinauswachsen können und deswegen verfolgen wir dieses Projekt.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Gleichzeitig stellt Jäger fest, dass das Projekt 3. Piste kurz- und mittelfristig nicht zwingend zu einer wirtschaftlichen Wachstumsentwicklung der FWAG führen muss und vor allem Investor*innen und Aktionär*innen einem Bau einer 3. Piste skeptisch gegenüberstehen.

„[...] wer unseren Aktienkurs verfolgt hat nach der [ablehnenden] Entscheidung 3. Piste, wird sehen, dass sich unser Aktienkurs sehr blühend entwickelt hat und wenn man sich anschaut was Analysten schreiben, [...] was private Investoren in England in New York uns erzählen, [...] dort wollen alle, dass wir am besten gar keine 3. Piste bauen und wenn wir eine bauen so spät wie möglich. [...] Aus deren Sicht ist ihnen natürlich lieber, dass der Flughafen Wien das Geld, das er ansonsten in eine 3. Piste investiert an Dividenden in den nächsten Jahren ausschüttet. [...] [D]en Investoren geht es [...] darum, welche Dividende ihr Investment in der nächsten eher überschaubaren Zukunft abwerfen wird.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Dementsprechend ist für Jäger klar, dass auch bei einer behördlichen Genehmigung der Bau einer 3. Piste von der FWAG nicht zwingend durchgeführt wird, sondern erst dann gebaut wird, wenn es den Bedarf gibt und die FWAG davon wirtschaftlich profitiert.

„Und ich kann eines garantieren, sollten wir jemals in die Verlegenheit kommen zu entscheiden, ob wir in Wien eine 3. Piste bauen oder nicht, dann würden wir selbstverständlich nur dann eine 3. Piste bauen, wenn [...] wir auch tatsächlich überzeugt sind, das macht wirtschaftlich für die Flughafen Wien AG Sinn und es gibt die entsprechende Nachfrage, nur dann tun wir das. [...] Also, jetzt hier ein paar Milliarden in die Landschaft zu setzen, das ist kein Selbstzweck für uns.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Unabhängig von der wirtschaftlichen Entwicklung der FWAG, sieht Jäger die 3. Piste als wesentlichen Baustein für die wirtschaftliche Wachstumsentwicklung der österreichischen Ostregion.

„Ich glaube wir als Unternehmen Flughafen Wien AG könnten deutlich besser mit einem 2-Pistensystem leben, als die Region, äh, die Ostregion und die wirtschaftliche Entwicklung.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Die Niederösterreichische Landeshauptfrau, Johanna Mikl-Leitner stimmt mit dieser Ansicht überein und sieht den Bau einer 3. Piste als wichtigen Wirtschaftswachstumsgarant für die Region. Für sie ist dabei die internationale Anbindung, die durch den Bau einer 3. Piste weiterhin gewährleistet ist, essentiell für die Wachstum- und Zukunftschancen der Ostregion.

„Wenn Regionen wirtschaftlich wachsen wollen, dann ist eine gute internationale Anbindung entscheidend. Und gerade für ein exportorientiertes Land wie Österreich, wie Niederösterreich, ist es wichtig, international gut angebunden zu sein. Die 3. Piste ist ein Instrument, das Wachstums- und Zukunfts-Chancen für unsere Region ermöglicht und zusätzlich tausende Arbeitsplätze für die Menschen bringt“ (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2017, o.S.)

In der SPÖ wird von der Möglichkeit der erhöhten Wertschöpfung durch den Bau einer 3. Piste gesprochen. Max Unterrainer, Tourismussprecher der SPÖ drängt auf eine rasche Umsetzung des Projektes, „[...] um die positiven Effekte auf die Wertschöpfung tatsächlich in erreichbare Nähe zu rücken, [...] [denn] der positive Effekt für die Tourismuswirtschaft und den Arbeitsmarkt durch eine 3. Piste liegt auf der Hand“. (SPÖ-Parlamentsklub 2018, o.S.) Unterrainer erwartet sich nämlich vom Ausbau eine langfristige Steigerung der Wertschöpfung und eine Aufwertung des internationalen Standortes. (SPÖ-Parlamentsklub 2018, o.S.) Auch für die Gewerkschaften ist Wirtschaftswachstum ein wichtiges Argument für eine 3. Piste. Sowohl für den Flughafen Wien als auch für die wachsenden Regionen Wien, Niederösterreich und Burgenland stellt die 3. Piste eine wichtige Weichenstellung für weiteres Wirtschaftswachstum dar und sichert die dafür notwendige internationale Erreichbarkeit. „Nur mit der neuen Piste kann der Flughafen auf Wachstumskurs bleiben und sich die Arbeits- und Wirtschaftsregion rund um den Airport weiterentwickeln. [...] Die Regionen Wien, Niederösterreich und Burgenland wachsen, sind ein wichtiger Wirtschaftsstandort und müssen international gut erreichbar sein und bleiben.“ (ÖGB, Österreichischer Gewerkschaftsbund 2017, o.S.)

Entkräftende Argumente

Die Grünen halten den Wachstumsplänen der unterschiedlichen Akteur*innen die gegenwärtige Klimakrise entgegen. So sieht die Umweltsprecherin der Grünen, Christiane Brunner keine Möglichkeit Wachstum in einem auf fossile Energie basierenden Wirtschaftssystem mit der Abwendung der Klimakatastrophe zu vereinen.

„Ich habe aber noch nie von jemanden gehört, der sagt ich brauche Wachstum in einem fossilen System, der mir irgendwie erklären konnte, wie die Klimakatastrophe zu lösen ist. [...] Der Punkt ist, ich kann nicht sagen, wir brauchen Wachstum und wir wollen die Klimakatastrophe lösen. Das geht nicht zusammen.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Die Initiative „System Change not Climate Change“ (SCNCC) engagiert sich gegen den Ausbau des Flughafens und gegen den Bau einer 3. Piste. Magdalena Heuwieser von SCNCC kritisiert den Glauben, dass Wirtschaftswachstum und Wettbewerb nach wie vor als das beste Mittel angesehen werden, um Wohlstand zu schaffen. Es geht ihr vielmehr darum Wege zu finden, die ein gutes Leben für alle und weltweit ermöglichen.

„[...] es geht darum auch das Wachstumsparadigma zu hinterfragen und zu schauen welche Bereiche sollten nicht mehr wachsen und welche Bereiche müssen aber wachsen.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Auf der Homepage drittepiste.org, erstellt von SCNCC, werden die prognostizierten wirtschaftlichen Wachstumseffekte einer 3. Piste kritisiert bzw. als falsch dargestellt. So stellt

die Analyse der FWAG ihrer Meinung nach nur positive Teilmengen dar, die mit der Nutzung von Flughäfen in Zusammenhang stehen. Gleichzeitig werden jedoch verursachte negative Effekte in anderen Bereich nicht berücksichtigt. Zudem hätten die Flugzeugnutzer*innen das verwendete Geld auch für andere Dienstleistungen oder Beförderungsmittel ausgeben können und auch dort etwas zur Wirtschaftsleistung beigetragen. Laut SCNCC haben Studien gezeigt, dass es keinen Zusammenhang zwischen der Aktivität von Flughäfen und der wirtschaftlichen Entwicklung der umliegenden Region gibt. (System Change not Climate Change! o.J.b, o.S.) Vielmehr würde der Bau einer 3. Piste zu einer weiteren Verschärfung der Klimakrise führen, die ein zentraler Gefahrenherd für das Wirtschaftssystem darstellt. Aufgrund dessen sehen SCNCC die 3. Piste nicht als Garant für weiteres Wirtschaftswachstum, sondern als weiteren Schritt das Wirtschaftssystem durch eine weitere Verschärfung der Klimakrise zum Kollaps zu bringen. (System Change not Climate Change! o.J.b, o.S.)

Die „Bürger*inneninitiative Liesing gegen Fluglärm und gegen die 3. Piste“ glaubt ebenfalls nicht an die positiven Wirtschaftswachstumseffekte in der Region durch einer 3. Piste. Vor allem dann nicht, wenn sich der Flughafen Wien wie geplant zu einem Drehkreuz und Umsteigeflughafen entwickelt. Sie berufen sich dabei auf eine Studie der TU Chemnitz.

„Ein Flughafen per se ist kein Wirtschaftsmotor. Und ein Zuviel an Infrastruktur bringt keine positiven Wachstumseffekte. Erst recht nicht der Ausbau zu einem Umsteigeflughafen. Durch den Flughafen quersubventionierte Transitpassagiere bringen keine Wertschöpfung für Wien.“ (BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste 2016, o.S.)

5.1.2. Standortattraktivität

Das Argument der Standortattraktivität und der Infrastrukturmaßnahmen hängt sehr stark miteinander zusammen. Grundsätzlich wird argumentiert, dass sich ein attraktiver Wirtschaftsstandort und eine gut ausgebaute Infrastruktur gegenseitig bedingen. Nichtsdestotrotz werden in den Aussagen die beiden Argumente unterschiedlich gewichtet. In diesem Kapitel werden nun alle relevanten Aussagen herangezogen, die den Fokus stärker auf einen attraktiven Wirtschaftsstandort legen. Im nächsten Kapitel jene, die Infrastruktur als zentrales Element hervorheben.

Dem Argument der Standortattraktivität und des Standortwettbewerbs misst die ÖVP Wien einen sehr großen Stellenwert bei. Für die ÖVP Wien gefährdet ein ausbleibender Bau einer 3. Piste den gesamten Wirtschaftsstandort und ist für sie standortpolitisch nicht nachvollziehbar.

Denn „[d]ieses wesentliche (sic!) Zukunftsprojekt für den Wirtschafts- und Tourismusstandort Wien und für das ganze Land würde wichtiges Wachstum und damit eine Vielzahl an Arbeitsplätzen schaffen.“ (ÖVP Rathausklub 2017a, o.S.)

Der ÖVP Wien Landesparteiobmann, Gernot Blümel stellt des Weiteren klar:

„[W]er gegen die Dritte Piste ist, ist gegen einen erfolgreichen Standort Wien und gegen neue Arbeitsplätze. Und eine Ablehnung ist auch ein generelles Zeichen gegen wichtige Infrastrukturprojekte.“ (ÖVP Rathausklub 2017b, o.S.)

Johanna Mikl-Leitner betont ebenfalls den zentralen Stellenwert einer 3. Piste für den Wirtschaftsstandort Österreich und die daraus resultierenden Möglichkeiten zur Schaffung von Arbeitsplätzen und Wirtschaftswachstum:

„Heute ist ein guter Tag für die weitere Entwicklung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich und die gesamte Republik. Die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat ermöglicht neue Perspektiven für zusätzliche Arbeitsplätze und Wachstum in einer dynamisch wachsenden Region“. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2018, o.S.)

Der Bau einer 3. Piste stellt auch für den Generalsekretär der IV, Christoph Neumayer einen „richtigen und wichtigen Schritt für Österreich sowie die Menschen und Unternehmen, die hier wettbewerbsfähig und erfolgreich arbeiten möchten“ dar. (Industriellenvereinigung 2018, o.S.)

„Ein Wirtschaftsstandort lebt von Investitionen in seine Infrastruktur und der dafür erforderlichen Planungssicherheit für Unternehmen. Wenn diese nicht gegeben sind, wird das schnell zum Hemmschuh für Investitionen und vor allem für die damit verbundenen Arbeitsplätze.“ (Industriellenvereinigung 2018, o.S.)

Der Wiener Bürgermeister und Landesparteiobmann der SPÖ Wien, Dr. Michal Ludwig sieht in dem Projekt 3. Piste "eines der bedeutendsten Infrastrukturprojekte für Wien und die gesamte Region" (SPÖ Rudolfsheim-Fünfhaus 2018, o.S.), da dadurch der Wirtschaftsstandort Wien gestärkt und die Sicherung von Arbeitsplätzen gewährleistet wird.

„Das Projekt sei für den Wirtschaftsstandort Wien und die weitere Entwicklung der gesamten Ostregion von zentraler Bedeutung. [...] Das Projekt stärke Wien als zentraleuropäischen Knotenpunkt und sei zudem für die heimische Wertschöpfung als auch zur Sicherung von Arbeitsplätzen ganz wesentlich und essentiell.“ (SPÖ Rudolfsheim-Fünfhaus 2018, o.S.)

Fritz Pöttl, der Vorsitzende der FCG-ÖAAB Fraktion in der Arbeiterkammer beschreibt den geplanten Bau der 3. Piste als „so wichtige[s] Zukunftsprojekt für den Wirtschaftsstandort Wien“, da dadurch der Flughafen Wien zu einem zentraleuropäischen Knotenpunkt ausgebaut werden kann. Bei der 3. Piste handelt es sich um „[e]ine Entscheidung, die zur Stärkung der heimischen Wertschöpfung beiträgt und langfristig auch die Arbeitsplätze in der gesamten Region sichert“. (Fraktion Christlicher Gewerkschafter Wien 2018, o.S.)

Innerhalb der FPÖ setzt sich die Niederösterreichische Fraktion für den Bau der 3. Piste ein. Für FPÖ-Klubobmann Gottfried Waldhäusl ist der Bau einer 3. Piste ein „Gebot der Stunde, [denn die] standort- und arbeitsmarktpolitischen Nachwirkungen einer Verhinderung dieses Projektes sind untragbar“. (Freiheitlicher Klub im NÖ Landtag 2017, o.S.) Um weiterhin einen wettbewerbsfähigen österreichischen Wirtschaftsstandort zu garantieren, braucht es eine

optimale internationale Anbindung und damit eine 3. Piste. (Freiheitlicher Klub im NÖ Landtag 2017, o.S.)

5.1.3. Infrastrukturmaßnahmen

Für Julian Jäger ist die 3. Piste Wachstumsgarant für die FWAG und die gesamte österreichische Ostregion. Dies sieht er darin begründet, dass die Ostregion rund um Wien für Unternehmenssitze oder auch andere Organisationen nur mit einer guten Fluginfrastruktur mit möglichst vielen Direktverbindungen attraktiv ist.

„[W]eil angesprochen worden ist, die wirtschaftliche Bedeutung vom Flughafen. [...] Also die wirtschaftliche Bedeutung einer funktionierenden Infrastruktur und der entsprechenden Flugverbindungen, [...] weil die Leute kommen, weil sie die Flugverbindungen haben wollen und da ist es notwendig für sehr viele Unternehmen in Wien und in der Umgebung von Wien, dass es viele Direktverbindungen gibt. [...] [D]ie Osteuropaheadquarters sind deshalb in Wien, weil wir diese Direktverbindung haben.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Hier bekräftigt Jäger den starken Zusammenhang zwischen Wirtschaftswachstum, Infrastrukturmaßnahmen und der Attraktivität des Standortes Wien und Umgebung für Unternehmen. Eine 3. Piste führt demnach zu einer besseren Infrastruktur und erhöht dadurch den Wirtschaftsstandort Österreich und ermöglicht Wirtschaftswachstum.

IV-NÖ Präsident, Thomas Salzer argumentiert in ähnlicher Weise. Auch er unterstreicht die Wichtigkeit einer guten internationalen Verkehrsanbindung und damit einer 3. Piste, da diese eine wichtige Bedingung für das Ansiedeln von Unternehmen und deren Hauptsitze in Österreich ist.

„[...] wenn wir hier Headquarters haben wollen, äh, Unternehmen hier haben wollen, wo die Unternehmensentscheidungen in Österreich getroffen werden, die auch im Ausland vernetzt sind und investieren, dann brauchen wir auch eine gute internationale Verkehrsanbindung.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Ein wesentlicher Punkt für die IV ist die Exportorientierung und internationale Vernetzung der österreichischen Industrie, weshalb eine Anbindung an die globalen Märkte via Flugzeug unerlässlich ist. Die 3. Piste als wichtiges Infrastrukturprojekt ist ein notwendiger Schritt, um diese Anbindung auch längerfristig zu garantieren. (Industriellenvereinigung 2015, o.S.)

Neumayer erklärt:

„Für die sehr stark international ausgerichtete österreichische Industrie ist Mobilität, ein leistungsfähiges Infrastruktur- und Transportsystem und damit insbesondere auch der Luftfahrtstandort Österreich ein zentraler Standortfaktor.“ (Industriellenvereinigung 2015, o.S.)

In den Presseaussendungen der ÖVP Wien wird die Wichtigkeit von Infrastrukturmaßnahmen immer wieder bekräftigt. Ein Kredo zieht sich dabei in vielen Aussendungen durch: „Infrastruktur ist Zukunftsstruktur.“ Dem fügt ÖVP Wien Landesparteiobmann Gernot Blümel hinzu: „Wer Zukunft für Wien will, muss alles daran setzen die 3. Piste für den Flughafen auch zu realisieren“. (ÖVP Rathausklub 2017a, o.S.)

Michael Ludwig sieht die Schaffung von Infrastruktur für Wien ebenfalls als zentral an, da Wien eine stark wachsende und sich dynamisch entwickelnde Stadt ist. Die 3. Piste sei notwendig, „[...] um Arbeitsplätze zu schaffen und die Möglichkeiten zu nutzen international Konferenzen und Kongresse durchzuführen.“ (Flughafen Wien AG 2018a, o.S.)

Innerhalb der SPÖ gibt es auch große Sorge, dass bei einem ausbleibenden Bau einer 3. Piste die fehlenden Kapazitäten in Nachbarländern zur Verfügung gestellt werden. SPÖ-Gemeinderat Erich Valentin bewertet die 3. Piste aufgrund der Belastungsgrenzen als „ein grundvernünftiges Vorhaben“. Wird die 3. Piste in Wien nicht gebaut, so sieht er die Gefahr, dass Flughäfen im umliegenden Ausland ausgebaut werden und dadurch potentielle Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich verloren gehen.

„Außerdem können wir verhindern, dass Airlines auf andere Flughäfen in der Region ausweichen. Denn wenn wir die Infrastruktur nicht zur Verfügung stellen, machen es andere. So aber bleiben Wertschöpfung und Arbeitsplätze in Österreich.“ (SPÖ Rudolfsheim-Fünfhaus 2018, o.S.)

Ähnlich sieht das auch Max Unterrainer:

„Die Verhinderung der 3. Piste würde den Flugverkehr nicht vermeiden (sic!) sondern umleiten und damit auch eine Verlagerung von Arbeitsplätzen und Wertschöpfungseffekten aus Österreich bewirken.“ (SPÖ-Parlamentsklub 2018, o.S.)

Die SPÖ sieht Österreich demnach in einem starken Standortwettbewerb mit den Nachbarländern und befürchtet standortpolitische Nachteile, sollte die 3. Piste nicht in Wien gebaut werden.

Auch Johannes Schwarcz von der Gewerkschaft „vida“ sieht Österreich und den Flughafen Wien in einem starken Wettbewerb um Kapazitäten und die Schaffung neuer Arbeitsplätze durch Infrastrukturinvestitionen, wie die 3. Piste.

„Nur der Bau der Piste kann verhindern, dass tausende gute Jobs nach Bratislava oder München exportiert werden. Diese Flughäfen rüsten sich schon, um Transferpassagiere zu gewinnen. Dieses Match dürfen sie nicht gewinnen.“ (ÖGB, Österreichischer Gewerkschaftsbund 2017, o.S.)

5.1.4. Arbeitsplätze

Mit der Inbetriebnahme einer 3. Piste sollen auch zahlreiche neue Arbeitsplätze am Flughafen direkt und indirekt in den zahlreichen Zulieferbetrieben geschaffen werden. Deshalb nimmt

das Argument Arbeitsplätze für die unterschiedlichen Gewerkschaftsfraktionen einen wesentlichen Stellenwert ein.

Johannes Schwarcz, Vorsitzender des Fachbereichs Luftfahrt in der Gewerkschaft *vida* begründet die Befürwortung des Baus einer 3. Piste durch die Gewerkschaft mit deren Aufgabe die Interessen der Arbeitnehmer*innen, die am Flughafen arbeiten, zu vertreten und sich für die Schaffung von weiteren Arbeitsplätzen einzusetzen.

„Am Flughafen gibt es derzeit rund 20.000 Arbeitsplätze. 230 Unternehmen haben sich dort angesiedelt. Als Gewerkschaft ist es unsere Aufgabe, ihre Jobs zu schützen und ihnen Perspektiven für die Zukunft zu bieten. Darüber hinaus ergibt sich mit der neuen Piste ein Potential von bis zu 30.000 weiteren Arbeitsplätzen. Diesen Jobmotor können und dürfen wir nicht einfach abdrehen!“ (ÖGB, Österreichischer Gewerkschaftsbund 2017, o.S.)

Roman Hebenstreit, Vorsitzender der Gewerkschaft *„vida“* fügt dem hinzu:

„[...] die Grundsatzhaltung der Gewerkschaftsbewegung ist schon die, dass wir Investitionen brauchen und Investitionen in die Infrastruktur schaffen Arbeitsplätze und das ist Realität.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„[...] aus der Betroffenheit der Beschäftigten am Flughafen und den Entwicklungen die dort entsteht fällt es uns von der Gewerkschaft überhaupt nicht schwer für die 3. Piste einzutreten.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Auch der Niederösterreichische Arbeitnehmerinnen- und Arbeitnehmerbund (NÖAAB) spricht sich klar für den Bau einer 3. Piste aus und begründet dies ebenfalls mit der Chance auf 30.000 neue Arbeitsplätze in der Region und mit der Stärkung des Wirtschaftsstandortes Niederösterreich. Dabei stellt er klar: „Arbeitsplätze müssen Vorrang haben.“ (NÖAAB 2017, o.S.)

Für die FWAG ist die Arbeitsplatzsicherung und -schaffung ebenfalls ein Grund, warum sie am Projekt 3. Piste festhält und weiterhin eine offensive Wachstumsstrategie verfolgt. Laut Jäger ist dies nur durch wirtschaftliches Wachstum und durch eine steigende Anzahl an Reisenden möglich.

„Bei uns funktioniert nur mit Wachstum, weil die Löhne relativ stark und ich denke wir sind ein sehr guter Arbeitgeber, [...] weil wenn man am Flughafen arbeitet eine Familie ernähren kann und ich finde eine der ganz dramatischen negativen Entwicklungen der letzten Jahrzehnten ist, [...] dass es sehr viele Berufe gibt, wo man nicht mehr so einfach mit einem 40-Stundenjob eine Familie ernähren kann. Am Flughafen bieten wir solche Jobs, die wollen wir halten und die wollen wir ausbauen. Und deswegen wollen wir auch die Möglichkeit haben auch in Zukunft wachsen zu können.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Jäger beziffert das Potential an neuen Arbeitsplätzen am Standort Flughafen Wien mit folgender Pauschalrechnung:

„Wir rechnen und das ist so eine Daumenregel, die bei uns am Flughafen glaube ich ganz gut stimmt, 1.000 Beschäftigte am Standort für 1.000.000 Passagiere.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

LAbg. Gerhard Razborcan, Verkehrssprecher der SPÖ NÖ sieht im Bau einer 3. Piste einen wichtigen Schritt, um die Lebensqualität der Menschen in der Ostregion aufrecht zu erhalten. Neben guten Umweltbedingungen ist hierfür vor allem die Schaffung von Arbeitsplätzen notwendig.

„Uns geht es um die Sicherung der Lebensqualität – das bedeutet einerseits Rahmenbedingungen für die Umwelt zu schaffen, andererseits aber auch entsprechende Arbeitsplätze für die Menschen zur Verfügung zu stellen.“ (Sozialdemokratischen Partei Österreichs, noe.spo.e.at o.J.a, o.S.)

Der Bau einer 3. Piste ist für ihn „[...] eine Entscheidung für den Wirtschaftsstandort und die Schaffung von Arbeitsplätzen.“ (Sozialdemokratischen Partei Österreichs o.J.b, o.S.)

Othmar Karas, der ÖVP Delegationsleiter im Europäischen Parlament spricht sich via Videobotschaft ebenfalls klar für den Bau einer 3. Piste aus. Karas bezeichnet den Flughafen als wichtigen „Beschäftigungs- und Wirtschaftsfaktor“, von dem mehr als 70.000 Menschen direkt oder indirekt Arbeit finden. Da mit dem bisherigen 2-Pistensystem die Kapazitätsgrenzen erreicht werden schlussfolgert er:

„Daher ist es unser Ziel und muss es unser Ziel sein, die 3. Piste zu bauen, die Grenzen zu sprengen, die Chancen zu nützen bei gleichzeitigen Maßnahmen für Umwelt, Gesundheit und Lebensqualität.“ (Flughafen Wien AG 2018b, o.S.)

Entkräftende Argumente

Gegner*innen einer 3. Piste bezweifeln die Sinnhaftigkeit Arbeitsplätze auf Basis von Investitionen in Infrastruktur, die von der Nutzung von fossilen Energieträgern abhängig ist, zu schaffen. Außerdem widersprechen sie den Hochrechnungen, die von einem Potential von 30.000 neuen Arbeitsplätzen durch eine 3. Piste ausgehen.

Magdalena Heuwieser von SCNCC bekräftigt etwa, dass es sich bei den genannten Zahlen zum Arbeitsplätzepotential durch eine 3. Piste vor allem um indirekt entstehende Jobs handelt, die in der Zulieferindustrie geschaffen werden. Ein geringerer Anteil davon geht direkt auf den Flughafen zurück. Den Hochrechnungen von möglichen direkten und indirekten 30.000 Jobs widerspricht sie und stützt sich dabei auf eine Studie des Verkehrsministeriums, die im realistischsten Fall von 17.000 zusätzlichen direkten und indirekten Arbeitsplätzen durch den Bau einer 3. Piste ausgeht. Da jedoch die Kapazitätsgrenzen vom derzeitigen 2-Pistensystem noch nicht ausgeschöpft sind, gibt es auch mit der bestehenden Infrastruktur ein Arbeitsplätzepotential von 7.000 Jobs. Demnach ergäbe sich ein Plus von rund 10.000 Arbeitsplätzen durch eine 3. Piste. Für Heuwieser ist klar, dass diese 10.000 besser in

ökologisch nachhaltigen und dadurch zukunftsfähigen Bereichen geschaffen werden sollten. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Susanne Heger von der Initiative BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt glaubt auch nicht an das Arbeitskräftepotential von 30.000 Jobs, denn die FWAG verzeichnete laut Heger im Jahr 2017 ein leichtes Minus an Mitarbeiter*innen trotz steigender Anzahl von Reisenden. Gründe dafür sieht sie im steigenden Automatisierungsgrad beim Check-in und in der Entwicklung des Flughafen Wien zum Billig-Flughafen. (BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt 2018, o.S.)

Die Grünen, Christiane Brunner, bemängelt die unzureichende Berücksichtigung vom Bereich der erneuerbaren Energie, wenn es um Investitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen geht. Hier liegt der Fokus nach wie vor viel zu stark auf dem Bereich der fossilen Energie. Für sie stellt der Klimaschutz das größte Investitionsprogramm für Österreich dar, wodurch auch eine Vielzahl an Arbeitsplätzen geschaffen werden können. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

5.1.5. Forderungen

Im Zuge des Konflikts um die 3. Piste wurde von befürwortenden politischen Parteien, der IV und der WKO Maßnahmen für die Verkürzung der UVP-Verfahrensdauer und die rechtliche Verankerung von Wirtschaftswachstum als Staatszielbestimmung gefordert, um einen Ausgleich zwischen Ökologie und Wirtschaft zu schaffen.

Die IV kritisiert den Ablauf und die Länge des UVP-Verfahrens für die 3. Piste und sieht darin die Vertrauenswürdigkeit des österreichischen Wirtschaftsstandortes nachhaltig geschädigt. Sie fordern hier die Politik auf für Planungssicherheit für Unternehmen zu sorgen und entsprechende Gesetze, etwa eine neue Staatszielbestimmung zu erlassen.

„[D]ie immens lange Verfahrensdauer von nicht weniger als zehn Jahren [ist] ein absolut fatales Signal für jegliche Infrastrukturinvestitionen am Standort Österreich. Langfristige Planbarkeit, wie es sie gerade bei Investitionen in einer solchen Größenordnung zwingend braucht, wird damit unmöglich gemacht.“
(Industriellenvereinigung 2017, o.S.)

Und IV-NÖ Präsident Thomas Salzer ergänzt und fordert mittels Staatszielbestimmung einen Ausgleich zwischen den Bedürfnissen von Umwelt- und Tierschutz und den Bedürfnissen des Wirtschaftsstandortes:

„In der niederösterreichischen Landesverfassung wurden diese Bestimmungen bereits aufgenommen, nun es ist (sic!) wichtig, dass die Staatszielbestimmungen für das Wirtschaftswachstum, wie im Ministerrat beschlossen, auch auf Bundesebene umgesetzt werden.“ (Industriellenvereinigung NÖ 2018, o.S.)

Die Diskussion über eine Staatszielbestimmung hält er für zentral, denn es hängt für ihn ganz stark mit der Frage zusammen, ob „es uns in Österreich nicht auch wichtig [ist], dass wir uns klar dazu bekennen, dass es hier ein Wirtschaftswachstum gibt, dass es hier Beschäftigung gibt und dass es hier Wohlstand gibt.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Johanna Mikl-Leitner (ÖVP NÖ) fordert ebenfalls ein Bekenntnis zu einem wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstandort und zur Schaffung von Arbeitsplätzen, indem diese als Staatsziel in die Verfassung aufgenommen werden:

Grundsätzlich muss das Ziel bei derartigen Projekten sein, die Verfahrensdauer zu beschleunigen. Dafür ist es wichtig, Arbeitsplätze und Wirtschaftsstandort als Staatsziele in die Verfassung aufzunehmen und die im Programm der Bundesregierung vorgesehenen Maßnahmen zur Verfahrensbeschleunigung rasch umzusetzen“, betont die Landeshauptfrau. (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung 2018, o.S.)

Die WKO befürwortet ebenfalls eine Staatszielbestimmung, fordert jedoch zusätzlich weitreichende Veränderungen im Verfahrensrecht, um dessen Wirkung auch tatsächlich schlagend werden zu lassen. Dementsprechend sieht die WKO in den Regelungen des UVP-Verfahrens starken Verbesserungsbedarf und hat ein 17 Punkte-Programm für mehr Fairness und raschere Verfahren erarbeitet. Eine zentrale Forderung darin umfasst die Installation eines Standortanwalts als Gegengewicht zum bereits existierenden Umweltschutzanwalt. Dieser soll die wirtschaftlichen, arbeitsmarktpolitischen und fiskalischen Interessen in der Gesellschaft vertreten (Wirtschaftskammer Österreich 2017, o.S.).

5.2. Argumentationscluster gegen eine 3. Piste

Zu den zentralen ablehnenden Akteur*innen zählen Die Grüne Partei, die FPÖ Wien, die Initiative „System Change Not Climate Change!“, die „Bürger*inneninitiativen Liesing gegen Fluglärm“ und „BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt“. Auch bei jenen Akteur*innen, die sich gegen eine 3. Piste aussprechen zeigt sich ein Cluster mit unterschiedlichen miteinander verbundenen Argumenten (siehe Abbildung 11). Das zentrale Argument gegen eine 3. Piste ist der Klima- und Umweltschutz, den zentrale Akteur*innen durch den Bau einer 3. Piste gefährdet sehen. Weitere Argumente sind die noch nicht erreichten Kapazitätsgrenzen des bestehenden 2-Pistensystems, die Gesundheitsgefährdung von Anrainer*innen und Infrastrukturmaßnahmen im Bereich der erneuerbaren Energie.

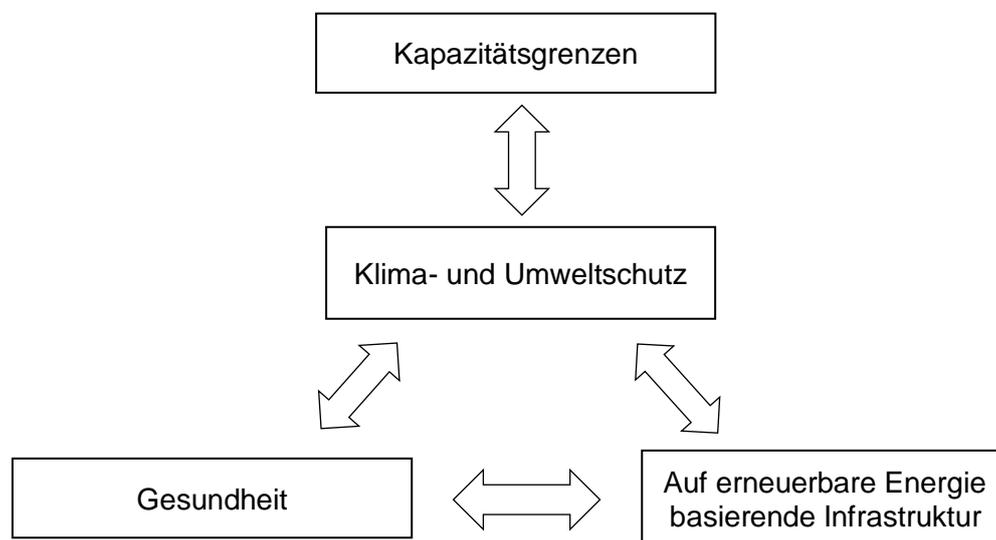


Abb. 11.: Argumentationscluster gegen eine 3. Piste (eigene Darstellung)

5.2.1. Klima- und Umweltschutz

Der Klimaschutz stellt das zentrale Argument der Grünen und von SCNCC gegen den Bau einer 3. Piste und gegen die dadurch zu erwartende Steigerung des Flugverkehrs dar.

Magdalena Heuwieser von SCNCC bezeichnet die 3. Piste als „klimaschädlichstes Projekt Österreichs“, da eine 3. Piste weiteres Wachstum des Flugverkehrs fördert und dadurch mehr klimaschädliche Emissionen freigesetzt werden. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.) Aufgrund der Flughöhe haben die ausgestoßenen Substanzen eine noch stärkere negative Auswirkung auf das Klima. Neben CO₂ werden auch Stickoxide, Rußpartikel und Wasserdampf emittiert, die sich durch die Entwicklung von Kondensstreifen und Zirruswolken noch negativer als CO₂ auf das Klima auswirken. (System Change not Climate Change! o.J.a, o.S.)

Sowohl in Österreich als auch weltweit ist der Flugverkehr der am stärksten wachsende Verkehrssektor. Gesamt trägt der Flugverkehr etwa 5 % zum Klimawandel bei. Auf Basis der Prognosen der FWAG über das Flugverkehrswachstum bei einem Bau einer 3. Piste rechnet SCNCC mit einem zwei- bis dreifachen Anstieg der CO₂ Emissionen bis 2025 im Vergleich zu 2003. Inklusiv der anderen klimawirksamen Gase rechnet SCNCC mit einem Ausstoß von 10 Millionen Tonnen jährlich – knapp die Hälfte des Ausstoßes des österreichischen Straßenverkehrs, der derzeit etwa 22 Millionen Tonnen emittiert. (System Change not Climate Change! o.J.a, o.S.)

„Die 3. Piste ist wirklich das klimaschädlichste Projekt Österreichs. Das heißt, wenn die Piste gebaut werden würde, dann würde es umgerechnet zu so vielen Emissionen führen, wie aktuell das halbe Autobahnnetz Österreichs hat.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Der Klimaschutz wird auch deshalb von den meisten ablehnenden Akteur*innen als zentrales Argument gegen die 3. Piste gewählt, weil die Auswirkungen des Klimawandels verheerend sein können und dessen Bekämpfung unter den ablehnenden Akteur*innen eines der obersten Ziele ist. Als Auswirkungen werden extreme Wetterereignisse, Hungersnöte, Fluchtbewegungen und kriegerische Auseinandersetzungen genannt (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.).

Eine weitere Facette des Arguments Klimaschutz umfasst das Pariser Klimaabkommen aus dem Jahr 2015, das eine weltweite Reduktion der Treibhausgasemissionen vorsieht. Österreich hat diesen Vertrag ratifiziert und sich dadurch verpflichtet die vereinbarten Klimaziele zu erreichen. Obwohl der Flugverkehr in diesem Abkommen nicht dezidiert geregelt ist, sehen Gegner*innen einer 3. Piste in dieser Verpflichtung ein rechtliches Argument warum eine 3. Piste nicht gebaut werden darf. Ein weiterer Anstieg der Treibhausgasemissionen durch den Flugverkehr würde die Erreichung der Klimaziele gefährden. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Christiane Brunner:

„Der Klimavertrag ist ein globales Abkommen, es gilt in allen Nationen. Sie haben recht, der internationale Flugverkehr ist dort nicht dezidiert geregelt, er ist ausgenommen. Das heißt aber nicht, dass der Flugverkehr wachsen kann wie er will, denn das Klimaabkommen regelt sehr wohl, dass wir die Treibhausgasemissionen auf netto Null bringen müssen.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Magdalena Heuwieser:

„[...] wie das Gericht eben festgestellt hat geht das [der Bau einer 3. Piste – Anm. d. Verf.] einfach nicht zusammen mit den Emissionsreduktionen, zu denen sich Österreich verpflichtet hat.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Für Christiane Brunner (Die Grünen) war die Entscheidung des BVwG, den Bau der 3. Piste aus Klimaschutzgründen zu versagen nachvollziehbar, da das Klimaschutzinteresse in anderen Rechtsprechungen schon oft als Grundlage für die Entscheidung diente. Zumeist handelte es sich dabei jedoch um die Umsetzung von Wasserkraftwerken, bei denen der Klimaschutz als wichtiger eingestuft wurde als der Naturschutz. Beim BVwG Erkenntnis stach der Klimaschutz die wirtschaftlichen Interessen aus, was für Brunner das Resultat einer konsequenten Anwendung des Klimavertrages darstellt. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Als einzigen Ausweg sehen die Grünen als auch SCNCC eine Reduktion des Flugverkehrs anstatt eines weiteren Ausbaus. Auch den Glauben an die richtige Technologie, die Flugverkehrswachstum von Ressourcenverbrauch und von Treibhausgasemissionen entkoppelt oder Maßnahmen, die CO₂ neutrales Wachstum versprechen, weisen die beiden Akteurinnen entschieden zurück. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

In Bezug auf Technologien weist Magdalena Heuwieser (SCNCC) darauf hin, dass aufgrund der langen Einsatzdauer von Flugzeugen bis in die 2060er Jahre noch alte Flugzeuge genutzt werden und deshalb keine ausreichende CO₂ Reduktion möglich ist. Zudem kritisiert sie den Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA) von der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation (ICAO), der mit Hilfe von Kompensationsleistungen für emittierte Treibhausgase zu einem klimaneutralen Wachstum des Flugverkehrs führen soll. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Magdalena Heuwieser (SCNCC):

„Zu dieser Technologiefraage auch noch einmal. Dieses Bild, dass wir wachsen können, aber auf eine dekarbonisierte Art und Weise, also dass man Wachstum entkoppeln kann von Ressourcenverbrauch und Emissionsaustausch, das ist leider leider ein Trugschluss.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„Wir sind eben an einem Wendepunkt und da geht's nicht um dass wir sagen, entweder oder, also entweder, ähm, das eine oder das andere, sondern es muss überall reduziert werden, es muss gleichzeitig das Flugwachstum begrenzt werden, dort wo es möglich ist und gleichzeitig müssen natürlich die Wälder geschützt werden, muss erneuerbare Energie auf sorgsame Art und Weise ausgebaut werden.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Christiane Brunner (Die Grünen):

„Die EU insgesamt hat ihren Treibhausgasausstoß um minus 24 % reduziert, Österreich ist bei plus-minus Null. Von 2014 auf 2015 sind die letzten Zahlen sind die Treibhausgase um 3.5 % gestiegen, das ist echt viel. Also wir haben hier großen Nachholbedarf.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Aus der Perspektive des Umweltschutzes wird der geplante Bau einer 3. Piste aufgrund der notwendigen Verwendung und Verbauung von landwirtschaftlichen Flächen und der Rodung von Waldflächen abgelehnt. Laut SCNCC würde der Bau einer 3. Piste „661 ha Fläche in Anspruch nehmen, darunter landwirtschaftliche Flächen, Wald und biodiversitätsreiche Trockenrasenflächen“. Davon würden knapp 200 Hektar für die Landebahn und zusätzliche Rollwege an der Oberfläche versiegelt werden. Den Vorschlag jene in Anspruch genommene Naturflächen an einem anderen Ort wieder aufzubauen lehnt SCNCC ab und bezeichnet dies als „Scheinlösung“, da Natur nicht gleich Natur ist. In Bezug auf die Verwendung von landwirtschaftlichen Flächen gibt SCNCC zu bedenken, dass stadtnahe Landwirtschaft für eine erdölarmer Lebensmittelversorgung unerlässlich ist und in Zukunft immer wichtiger wird. Dies würde durch den Bau einer 3. Piste weiter erschwert werden. (System Change not Climate Change! o.J.a, o.S.) Die Grünen Wien bringen in einer Aussendung die gleichen Bedenken ein und sprechen sich ebenfalls aus Gründen des Umweltschutzes gegen eine 3. Piste aus. (Grüner Klub im Rathaus 2017, o.S.)

Entkräftende Argumente

Julian Jäger (FWAG) hält dem Argument Klimaschutz entgegen, dass die Luftfahrt von den internationalen Klimaabkommen ausgenommen wurde und das Pariser Abkommen darauf nicht anwendbar ist. Denn „rechtlich regelt weder das österreichische Klimaschutzgesetz die Luftfahrt, noch das Pariser Abkommen, noch das Kyoto-Protokoll“, so Jäger. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.) Für die Luftfahrt wurde über die ICAO mit dem CORSIA Programm ein eigenes Klimaabkommen erstellt, das ein CO₂ neutrales Wachstum der Luftfahrt regelt. Erste Erfolge ortet Jäger in der Reduktion des für den Flughafen Wien zurechenbaren CO₂ Ausstoßes um 22 % seit 2012. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Das Argument des Bodenverbrauches hält er für den „mit Abstand absurdesten Teil des Urteils“, weshalb das BvWG im Jahr 2017 den Bau einer 3. Piste untersagte. Laut Jäger habe sich in den letzten zehn Jahren die landwirtschaftlich genutzte Fläche in Österreich um 20 % verringert, obwohl die Produktion weiter gestiegen ist. Deshalb lehnt er das Argument, dass durch den Bau einer 3. Piste verbrauchte Boden die Ernährungssicherheit weiterer Generationen gefährdet, entschieden ab. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

5.2.2. Auf erneuerbare Energie basierende Infrastrukturmaßnahmen

Eng im Zusammenhang mit dem Argument des Klimaschutzes steht das Argument nicht weiter in Infrastruktur zu investieren, deren Nutzung von der Verwendung fossiler Energieträger abhängt. Gegner*innen der 3. Piste sehen darin neben den negativen Auswirkungen auf das

Klima und die Umwelt, auch langfristige Nachteile für die Wirtschaft, da die Zukunft der österreichischen Wirtschaft in der erneuerbaren Energie liegt. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Dementsprechend hält Christiane Brunner von den Grünen die 3. Piste als keine geeignete Investition, um den österreichischen Wirtschaftsstandort zu stärken, da für sie die Chance des österreichischen Standortes im Klimaschutz besteht. Investitionen in fossile Infrastruktur wie die 3. Piste behindern diese Investitionen und stellen für sie eine vergeudete Investition dar. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„Die Energiewende ist so ein dynamischer Markt und ich finde das wirklich verantwortungslos [...], dass wir an diesem Markt nicht teilnehmen. Ich glaube, dass das die Chance für den österreichischen Standort ist.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„Ich sage es nochmal, ich bin der festen Überzeugung, Klimaschutz ist das Investitionsprogramm, das Standortprogramm und das Wirtschaftsprogramm der Zukunft, insbesondere für Österreich.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Für einen wettbewerbsfähigen Standort ist es nämlich notwendig sich auf die zukünftigen Wirtschaftszweige vorzubereiten, um Marktanteile zu sichern. Die Zukunft der Wirtschaft sieht Brunner in den erneuerbaren Energieträgern und in diesen Wirtschaftszweig will sie auch investieren und eben nicht in fossile Infrastruktur wie die 3. Piste.

„[I]ch will, dass investiert wird und ich will, dass wir wettbewerbsfähig sind am Markt, die Frage ist nur welche Investitionen, darum geht's jetzt. Welche Investitionen wollen wir jetzt und auf welchem Markt sind wir wettbewerbsfähig und der Markt der Zukunft ist der Markt der erneuerbaren Energie, wie gesagt, das Zeitalter der fossilen Energie ist zu Ende und fossile Infrastruktur in einem erneuerbaren Zeitalter, das wird nicht funktionieren, auch nicht für die Wirtschaft.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Bei heutigen Infrastrukturmaßnahmen ist es wichtig die langfristigen Auswirkungen in der Zukunft zu berücksichtigen. Investitionen in eine fossile Infrastruktur wie die 3. Piste lassen sich ihrer Meinung nicht mit der Erreichung der Klimaziele vereinbaren. Heutige Investitionen in eine 3. Piste führen zu weiteren Klimabelastungen in der Zukunft und damit weg von den Klimazielen. Brunner bezeichnet solche Investitionen als „stranded assets“, also verlorene Wertanlagen, weil sie in Zukunft Nachteile bringen und damit auch keinen Wert mehr haben. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

„Die Infrastrukturentscheidungen, die wir jetzt in den nächsten Jahren treffen werden entscheiden, ob wir es schaffen die Klimakrise in den Griff zu bekommen oder nicht. Weil Infrastrukturentscheidung nun mal 10, 20, 30 Jahre picken. Und wenn wir jetzt in fossile Infrastruktur investieren, dann begeben wir uns auf einen Pfad weg von den

*Klimazielen des Klimavertrages und abgesehen davon sind das stranded assets.“
(Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)*

Stattdessen setzt sie sich für Investitionen in den Klimaschutz ein, das für sie „das größte Investitionsprogramm, das wir haben“ darstellt. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Auch Magdalena Heuwieser von SCNCC hält Infrastrukturmaßnahmen für den für sie notwendigen Systemwandel für zwingend notwendig. Die 3. Piste stellt für sie eine „veraltete, fossile Infrastruktur“ dar, die keinesfalls gefördert werden darf. Vielmehr braucht es Investitionen in nachhaltige Infrastruktur, wie die Bahninfrastruktur. (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

5.2.3. Gesundheit

Ein weiteres wesentliches Argument gegen die 3. Piste ist der Gesundheitsschutz der Anrainer*innen, der laut Gegner*innen durch den Ausbau des Flughafens und einer Erhöhung der Flugbewegungen stärker gefährdet wird. Dieses Argument spielt vor allem für Bürger*inneninitiativen eine wesentliche Rolle. Doch auch die Grünen, die Wiener FPÖ und SCNCC sehen hier starke Probleme, die der Flugverkehr verursacht.

SCNCC wollen auf der Homepage drittepiste.org auf dieses Problem aufmerksam machen, indem sie den Zusammenhang zwischen Fluglärm bzw. Flugverkehr und Gesundheitsproblemen erläutern. Haupterreger von Problemen sind Lärm und erhöhte Luftverschmutzung im Umkreis von Flughäfen. Lärm durch Flugzeuge begünstigt Schlafstörungen, Entwicklungsstörungen bei Kindern und das Auftreten von Herzkreislauferkrankungen. In der Nacht ist die Lärmbelastung noch schädlicher, da der Ausstoß von Stresshormonen im Schlaf zu einem Anstieg des Blutdrucks, der Verschlechterung der Schlafstruktur, zu einer reduzierten Reaktions-, Konzentrations- und Leistungsfähigkeit sowie zu Demotivation und Resignation im Alltag führen kann. Neben den negativen Folgen für Betroffene, bedeutet dies auch Mehrkosten für den Gesundheitsbereich, so SCNCC. (System Change not Climate Change! o.J.a, o.S.) Da der Flughafen Wien relativ nahe am Ballungszentrum liegt und die Flüge bei der geplanten 3. Piste noch stärker über den Ballungsraum geleitet werden, ist eine weitere Erhöhung des Flugaufkommens auf 460.000 Flugbewegungen im Jahr 2030, wie sie nach dem Bau einer 3. Piste von der FWAG prognostiziert wird, nicht tragbar. (System Change not Climate Change! o.J.a, o.S.)

Auch die „Bürger*inneninitiative Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste“ (BI Liesing) kritisieren die Ausrichtung der geplanten 3. Piste und die zu erwartende Mehrbelastung über dem westlichen und südlichen Ballungsraum Wiens, wo dadurch eine „Fluglärmhölle“ entsteht. Für den Gemeindebezirk Liesing im Süden Wiens rechnet die BI Liesing mit viermal so vielen Starts über diesem Gebiet, das die Gesundheitskosten weiter steigen ließe. Denn mehr

Flugbewegungen bedeuten auch mehr krebserregenden Ultrafeinstaub, der auch weit über das Zentrum Wiens verteilt wird. (BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste 2016, o.S.)

Auch für die Grünen ist die Lärmbelastung und die Luftverschmutzung ein wichtiges Argument gegen die 3. Piste. Cordula Höbart, Klubobfrau der Grünen Liesing formuliert dies folgendermaßen:

„Wir brauchen saubere Luft zum Atmen und weniger Fluglärm über Liesing. [...] Luftverschmutzung und Fluglärm belasten langfristig die Gesundheit aller.“ (Grüner Klub im Rathaus 2017, o.S.)

Für die Wiener FPÖ ist der Gesundheitsschutz der Wiener*innen das zentrale Argument gegen die 3. Piste. Allen voran setzte sich der FPÖ-Fluglärmsprecher und Wiener Stadtrat Toni Mahdalik in mehreren Presseaussendungen gegen das Projekt ein und spricht von einer „Potenzierung des gesundheitsschädlichen Fluglärms“ durch die 3. Piste und von mehr als 300.000 betroffenen (FPÖ Wien 2017, o.S.). Er fordert eine Entlastung der betroffenen Wiener*innen, indem die Flugroute über Liesing geändert wird und ein gekurvter Anflug für beide bestehenden Pisten zwingend eingeführt wird. Zusätzlich ist er für ein weitreichendes Nachtflugverbot über Wien und dass keine 3. Piste gebaut wird (FPÖ Wien 2015, o.S.).

5.2.4. Kapazitätsgrenzen

Ein weiteres wesentliches Argument gegen den Bau einer 3. Piste umfasst die Einschätzung, dass eine 3. Piste aus Kapazitätsgründen nicht gebraucht wird.

Die Vereinigung der Bürgerinitiativen im Verfahren zur 3. Piste am Flughafen Wien bezweifelt die Ehrlichkeit der FWAG, wenn es um die wirtschaftliche Notwendigkeit einer 3. Piste geht. Sie erinnern den Vorstandsdirektor der FWAG, Günther Ofner an seine Aussage im Jahr 2012:

„Unsere Prognosen für 2020 gehen davon aus, dass wir bis dahin zumindest 30 Millionen Passagiere in Wien haben. ... Wenn sich die Vorhersagen als falsch herausstellen sollten, werden wir auch keine 3. Piste bauen.“ (Vereinigung der Bürgerinitiativen im Verfahren zur 3. Piste am Flughafen Wien 2017, o.S.)

Diese Skepsis begründet die Vereinigung mit der nur geringfügigen Steigerung der Reisenden Anzahl, dem Rückgang der Flugbewegungen und der wirtschaftlichen Unsicherheiten der AUA. (Vereinigung der Bürgerinitiativen im Verfahren zur 3. Piste am Flughafen Wien 2017, o.S.)

Dr. Susanne Heger von der Initiative BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt sieht die Kapazitäts- und Wachstumsgrenzen nicht gegeben und wirft der FWAG künstlich erzeugtes Reisenden Wachstum vor, dem die langfristige Wachstumstendenz fehlt.

„Nach jahrelanger Stagnation hat der Flughafen 2017 ein merkliches Wachstum erzielt. Allerdings – dies gibt er in allen Quartalsberichten 2017 auch zu – durch

Erhöhung der „Incentives“, also der Rückvergütungen an Airlines für die von ihnen zugeführten Passagiere. Und so stehen mehr Passagieren geringere Umsätze gegenüber. Ein solches Wachstum ist künstlich geschaffen und hat nichts mit dem für eine Start- und Landebahn vom Gesetz geforderten Bedarf zu tun. Selbst dieses „Wachstum“ bleibt hinter den Prognosen zurück.“ (BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt 2018, o.S.)

Im Verfahren zur 3. Piste hat die FWAG 32,5 Millionen Reisende für 2020 prognostiziert. Mit den derzeitigen Wachstumsraten und der Reisenden Anzahl von 24.392.805 aus dem Jahr 2018, bleibt dieser Wert trotz der Maßnahmen unerreicht. (BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt 2018, o.S.)

Ein weiteres Manko sieht Heger in der Entwicklung der Flugbewegungen.

„Als der Flughafen das Projekt einreichte, gab er für das Jahr 2007 die Flugbewegungen mit 254.876 an. 10 Jahre später, also 2017, sind es 224.568, also 30.000 Flugbewegungen weniger. Gegenüber dem Spitzenjahr 2008 mit 266.402 Flugbewegungen sind es sogar fast 42.000 Flugbewegungen weniger.“ (BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt 2018, o.S.)

Auch hier liegen die derzeitigen Werte weit unter den im Verfahren prognostizierten Zahlen für das Jahr 2020, in dem 325.000 Flugbewegungen angegeben wurden. Diese Tendenz sieht Heger im Einsatz größerer Maschinen und der Entwicklung des Flughafen Wien als „Osteuropa-Hub für Billigairlines“ begründet, wodurch die Flugzeuge maximal dicht bestuhlt sind. Dies haben die Prognosen in eine völlig andere Richtung gelenkt. (BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt 2018, o.S.)

Im Zuge der Diskussion über die Kapazitätsgrenzen des Flughafen Wien wird häufig das Thema Kostenwahrheit und Steuern für die Flugindustrie angesprochen. Hauptkritikpunkt sind die vorhandenen Steuerprivilegien der Flugindustrie im Vergleich zu anderen Transportmitteln. Rüdiger Maresch, Umweltsprecher der Wiener Grünen und Georg Willi, Verkehrssprecher der Grünen sehen es als „Unding“, dass das klimaschädlichste Verkehrsmittel am geringsten besteuert wird (Grüner Klub im Parlament 2016, o.S.).

„[Denn] anders als alle anderen Verkehrsträger [zahlt die Flugindustrie] keine Energiesteuer für ihren Treibstoff, keine Umsatzsteuer für ihre Tickets und dazu noch keine Grundsteuer für ihre Flächen.“ (Grüner Klub im Parlament 2016, o.S.)

5.2.5. Forderungen

Die Forderungen von Gegner*innen einer 3. Piste am Flughafen Wien sind vielfältig. Von Seiten der Grünen und SCNCC werden die Forderungen immer wieder unter dem Schlagwort eines „Systemwandels“ diskutiert, der weitreichende Veränderungen mit sich bringt (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.).

Magdalena Heuwer von SCNCC:

„[E]s geht wirklich um System Change, um diesen Klimawandel zu verhindern. Es heißt wir brauchen systemisch Veränderungen, wir brauchen Veränderungen von unserem Mobilitätssystem und das heißt keine Investitionen in veraltete, fossile Infrastruktur, wie die 3. Piste.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Christiana Brunner von den Grünen:

„[W]ir müssen am System etwas ändern. Wir können auch nicht fossile Energieträger im Energiesystem eins zu eins durch erneuerbare Energie ersetzen. Wir leben in einer Zeit, in der sich Systeme verändern müssen [...]“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

SCNCC skizzieren auf der Homepage drittepiste.org deren Vision von einer Mobilität der Zukunft, die den Weg für solch einen Systemwandel beschreibt.

Zentral ist die Forderung nach veränderten wirtschaftlichen Rahmenbedingungen. Damit ist vor allem die Abschaffung verschiedener Steuerentlastungen der Flugindustrie gemeint, die ihr einen starken Vorteil gegenüber anderen Verkehrsträgern verschafft. Durch eine Erhöhung der Steuerlast für den Flugverkehr bei gleichzeitiger Entlastung nachhaltiger Verkehrsträger sollen vor allem die Kurz- und Langstreckenflüge auf die Bahn verlagert werden (System Change not Climate Change! o.J.c, o.S.).

Magdalena Heuwer von SCNCC:

„[E]s braucht einfach veränderte Rahmenbedingungen, damit sich dieses System verändert, das heißt, es kann nicht sein, dass Flüge billiger sind als ein Zugticket oder ein Busticket und es bedeutet eben, dass diese wahnsinnige Subventionierung vom Flugverkehr einfach auch beendet werden muss, dass eine Kerosinsteuer endlich eingeführt werden muss. [...] Flughäfen sind grundsteuerbefreit, die Tickets sind mehrwertsteuerbefreit, das kann einfach nicht sein.“ (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.)

Des Weiteren wird, wo irgendwie möglich, eine Reduktion des Flugverkehrs gefordert. Explizit genannt werden hier die Bereiche Urlaubsreisen, wo sich SCNCC für Urlaube in der näheren Umgebung des Wohnortes ausspricht, Frachtverkehr, der durch eine Wirtschaft der kurzen Wege reduziert werden könnte und Geschäftsreisen, die vermehrt durch Videokonferenzen ersetzt werden sollten (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.; System Change not Climate Change! o.J.c, o.S.).

5.3. Zusammenfassende Darstellung der Akteur*innen

Die differenzierte Darstellung des Konfliktes um die 3. Piste anhand der Argumentationscluster zeigt die unterschiedlichen inhaltlichen Standpunkte und die jeweiligen Gewichtungen von befürwortenden und ablehnenden Akteur*innen. Die weitreichenden Unterschiede zwischen den beiden Argumentationsclustern zeigen deutlich, dass sich die Akteur*innen in ihren grundlegenden Ansichten über den Bau einer 3. Piste unterscheiden.

Um ein besseres Verständnis für diese grundlegenden Unterschiede zu erhalten, wurden auf Basis der beiden Argumentationscluster und den unterschiedlichen Aussagen der Akteur*innen deren dahinterstehenden grundlegenden Anliegen, ihre Interessen und Zielsetzungen und die dafür geforderten Mittel für deren Erreichung erarbeitet und in einer Tabelle zusammengefasst.

Dabei zeigt sich, dass die befürwortenden Akteur*innen vor allem wirtschaftspolitische und arbeitsmarktpolitische Ziele verfolgen. Es handelt sich dabei vor allem um politische Organisationen, wie politische Parteien (vor allem ÖVP und SPÖ) und politische Interessensvertretungen (vor allem die Gewerkschaft „vida“ und die Industriellenvereinigung). Dies sind auch jene Akteur*innen, die derzeit politische Entscheidungsmacht in Österreich besitzen und die Macht- und Herrschaftsverhältnisse maßgeblich prägen.

Gegner*innen einer 3. Piste hingegen haben vor allem klima-, umwelt- und gesundheitspolitische Ziele, die in weiterer Folge mit wirtschaftspolitischen und arbeitsmarktpolitischen Zielen verknüpft werden. Hier ist auffallend, dass sie kaum über politische Entscheidungsmacht verfügen und zumeist zivilgesellschaftlich organisiert sind. Sie verfügen über sehr geringe Möglichkeiten die Macht- und Herrschaftsverhältnisse in Österreich zu beeinflussen. Die Grüne Partei und die FPÖ Wien sind die einzigen politischen Organisationen, die sich gegen den Bau einer 3. Piste aussprechen.

Befürwortende Akteur*innen	Grundlegendes Anliegen	Primäre Interessen und Zielsetzungen	Mittel
FWAG	Wirtschaftliches Wachstum des Unternehmens	Wirtschaftliches Wachstum des Unternehmens, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Erwirtschaftung von Dividenden	Bau einer 3. Start- und Landebahn
SPÖ Wien, NÖ, Bund	Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen in Österreich	Wirtschaftswachstum in der Region, Wertschöpfungssteigerung, Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Ausbau von Infrastruktur	Bau einer 3. Start- und Landebahn
ÖVP Wien, NÖ	Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen in Österreich	Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort, Wirtschaftswachstum, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Ausbau von Infrastruktur	Bau einer 3. Start- und Landebahn; Wirtschaftswachstum als Staatszielbestimmung verankern
Industriellenvereinigung (insbesondere IV NÖ)	Verbesserung der wirtschaftlichen Bedingungen für Unternehmen in Österreich	Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort, Planungssicherheit für Unternehmen, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Ausbau von Infrastruktur	Bau einer 3. Start- und Landebahn; Verkürzung der UVP Verfahrensdauer; Wirtschaftswachstum als Staatszielbestimmung verankern

Gewerkschaft „vida“, ÖAAB	Verbesserung der Bedingungen für Arbeitnehmer*innen	Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Wirtschaftswachstum, Ausbau von Infrastruktur	Bau einer 3. Start- und Landebahn; Verkürzung der UVP Verfahrensdauer
FPÖ Bund	Verbesserung der wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen in Österreich	Wettbewerbsfähiger Wirtschaftsstandort, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Ausbau von Infrastruktur	Bau einer 3. Start- und Landebahn

Ablehnende Akteur*innen	Grundlegendes Anliegen	Primäre Interessen und Zielsetzungen	Mittel
Die Grünen NÖ + Bund	Verbesserung der ökologischen, wirtschaftlichen und sozialen Bedingungen in Österreich	Verhinderung einer Klimakatastrophe, ökologisch nachhaltiges Wirtschaften, Sicherung und Schaffung von Arbeitsplätzen, Flugverkehr verringern	Investitionen in erneuerbare Energieträger und darauf basierende Infrastruktur; Verteilung der Steuerlast zu Gunsten erneuerbarer Energieträger
SCNCC (System Change not Climate Change)	Ermöglichung eines guten Lebens für alle	Verhinderung einer Klimakatastrophe, Flugverkehr verringern, klimaschädliches Verhalten verringern, Verringerung der gesundheitlichen Belastungen auf Anrainer*innen durch den Flugverkehr	Reduktion des Flugverkehrs; Verlagerung von Flugreisen auf die Bahn; Lokale Wirtschafts- und Handelsstrukturen stärken; Abschaffung von Steuerentlastungen der Flugindustrie

Diverse Bürger*inneninitiativen	Verringerung negativer Auswirkungen des Flugverkehrs auf Anrainer*innen	Verringerung der gesundheitlichen Belastungen auf Anrainer*innen durch den Flugverkehr, weniger Flugverkehr	Deckelung des Flugverkehrs; Nachtflugverbot
FPÖ Wien	Verringerung negativer Auswirkungen des Flugverkehrs auf Anrainer*innen	Verringerung der gesundheitlichen Belastungen auf Anrainer*innen durch den Flugverkehr, weniger Flugverkehr	Deckelung des Flugverkehrs; Nachtflugverbot

5.4. Der Konflikt um die 3. Piste als zusammenhängendes Konfliktpunktegeflecht

Aufgrund der Komplexität des Konfliktes um die 3. Piste und der mannigfaltigen Zusammenhänge der unterschiedlichen konfliktiv diskutierten Themen ist es nicht möglich einzelne Konfliktpunkte isoliert voneinander darzustellen. Vielmehr zeigt sich ein Geflecht an Konfliktpunkten, die auf unterschiedlichster Weise miteinander in Verbindung stehen und sich gegenseitig beeinflussen und zum Teil bedingen. Abbildung 12 zeigt den Versuch, den komplexen Zusammenhängen zwischen den unterschiedlichen Konfliktpunkten Rechnung zu tragen und diese übersichtlich darzustellen.

Ausgangspunkt des Konfliktpunktegeflechtes ist der Konflikt zwischen Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und der Forderung nach weiterem Wirtschafts-, Unternehmens- und Flugverkehrswachstum mit Hilfe fossiler Energieträger. Diese beiden Forderungen sind für Gegner*innen einer 3. Piste nicht miteinander vereinbar, da durch die Nutzung fossiler Energieträger klimawirksame Gase an die Umwelt abgegeben werden und dadurch die Klimakrise verschärft wird. Zudem hat der Flugverkehr aufgrund der erhöhten Feinstaub- und Lärmbelastung negative gesundheitliche Auswirkungen für die ansässige Bevölkerung. Befürworter*innen einer 3. Piste sehen als Lösung für diesen Konflikt technische Innovationen im Flugverkehr und Maßnahmen zur Kompensation der negativen ökologischen und gesundheitlichen Auswirkungen. Dadurch soll eine möglichst ökologisch und sozial verträgliche Nutzung von Flugzeugen gewährleistet sein.

Gegner*innen einer 3. Piste sehen wiederum keine andere Möglichkeit als den Flugverkehr zu verringern, um die negativen ökologischen Auswirkungen durch die Nutzung fossiler Energieträger und die negativen gesundheitlichen Auswirkungen durch Lärm- und Feinstaubbelastung zu reduzieren. Einige der Gegner*innen gehen einen Schritt weiter und plädieren für eine generelle Wachstumsrücknahme von Wirtschaftszweigen und von Unternehmen, die von fossilen Energieträgern abhängig sind und für eine Unterlassung von Infrastrukturmaßnahmen, die in weiterer Folge den Einsatz fossiler Energieträger notwendig machen. Nur so können negative Auswirkungen auf das Klima, die Umwelt und die Gesundheit verringert werden.

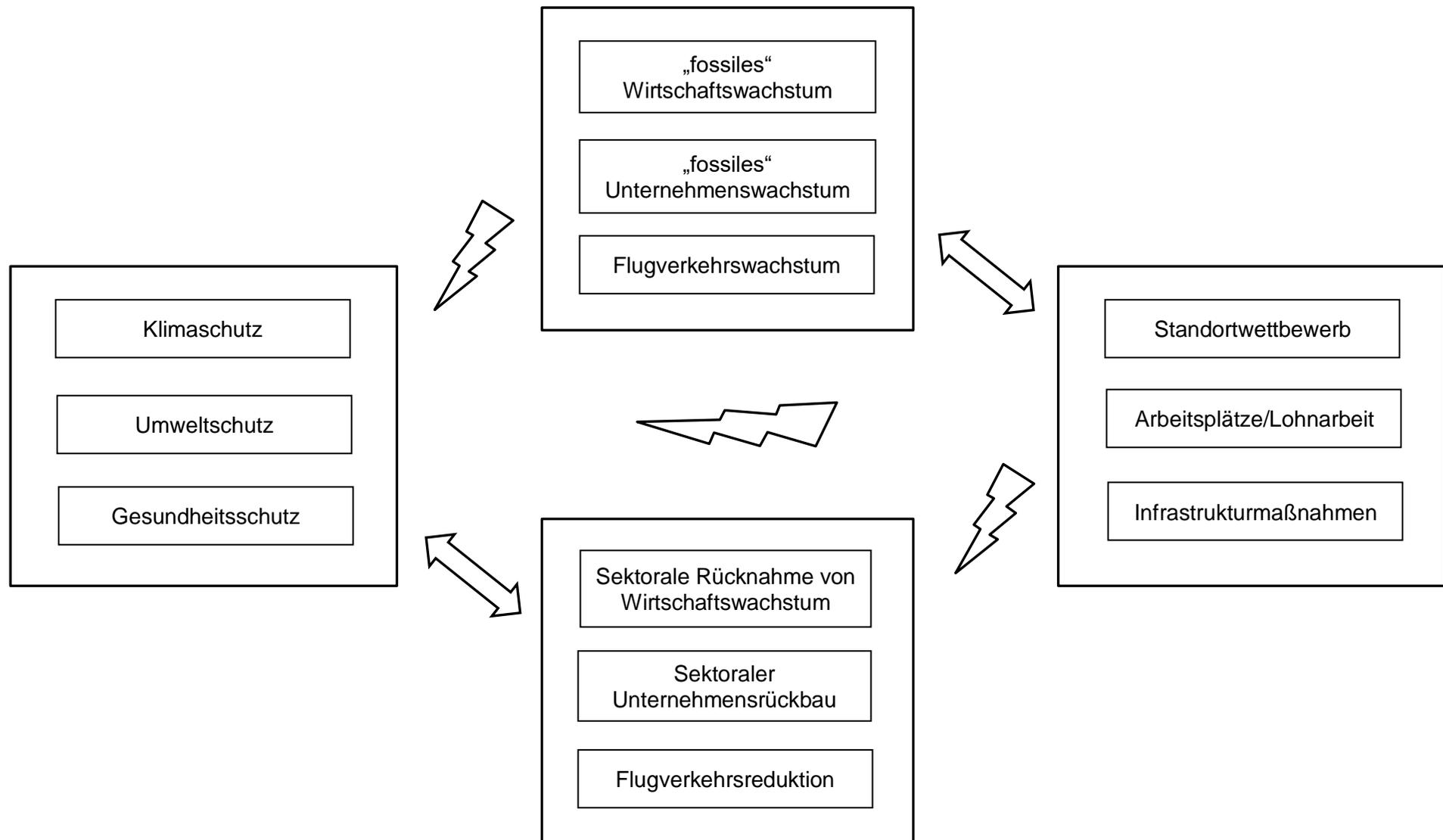


Abb. 12.: Konfliktpunktegeflecht im Konflikt um die 3. Piste (eigene Darstellung)

Wie bereits im Argumentationscluster für eine 3. Piste dargelegt (vgl. Abb. 10), besteht eine gegenseitige Abhängigkeit zwischen der Forderung nach Wirtschafts- und Unternehmenswachstum, einem attraktiven Wirtschaftsstandort, der Schaffung von Arbeitsplätzen und Infrastrukturmaßnahmen, die sich allesamt gegenseitig beeinflussen. In der Argumentation werden diese Zusammenhänge als wirtschaftspolitische Sachzwänge kommuniziert, die nicht veränderbar sind. Sobald eines dieser Ziele nicht erfüllt wird, steht auch die Erreichung aller anderer Ziele auf dem Spiel. Dementsprechend zieht der Ausgangskonflikt auch Konfliktpunkte zwischen Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutz und wirtschaftspolitischen Zielsetzungen, wie der Etablierung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes, der Schaffung von Arbeitsplätzen und der Umsetzung umfangreicher Infrastrukturmaßnahmen nach sich.

Die zentralen Konfliktpunkte für eine sozial-ökologische Transformation zeigen sich demnach dort, wo die dargestellten wirtschaftspolitischen Sachzwänge hinterfragt und verändert werden. Eine sozial-ökologische Transformation sucht nach Möglichkeiten das derzeitige gesellschaftliche Naturverhältnis, das maßgeblich von aktuellen wirtschaftspolitischen Sachzwängen rund um Wirtschaftswachstum, Standortwettbewerb, Arbeitsplätze und Infrastrukturmaßnahmen geprägt wird, auf eine sozial-ökologisch nachhaltige Basis zu stellen. Hierfür nehmen Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzmaßnahmen eine wesentliche Rolle ein. Gleichzeitig werden die Wachstumsmöglichkeiten von Wirtschaftszweigen und Unternehmen, die – vor allem durch die intensive Nutzung fossiler Energieträger - zu einer Verschärfung der Klimakrise, zu weiterer Umweltverschmutzung und zu Gesundheitsschäden von Menschen beitragen, sehr kritisch gesehen. Die Flugindustrie zählt durch die hohe Lärmintensität des Betriebes und durch ihren hohen Einsatz an fossilen Energieträgern, der den Ausstoß klimawirksamer Gase in die Umwelt nach sich zieht und die Feinstaubbelastung erhöht zu solchen Wirtschaftssektoren, deren Wachstumsmöglichkeit in Zukunft begrenzt sein wird.

Dementsprechend scheint nur eine Wachstumsrücknahme von „fossilen“ Wirtschaftszweigen und Unternehmen mit den Zielen des Klima-, Umwelt- und Gesundheitsschutzes und damit mit einer sozial-ökologischen Transformation vereinbar. Die entscheidenden Konfliktpunkte für eine sozial-ökologische Transformation bestehen demnach zwischen dem Erfordernis einer sektoralen Wachstumsrücknahme und den damit im Zusammenhang stehenden Veränderungen der wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen rund um die Ziele eines attraktiven Wirtschaftsstandortes, der Schaffung von Arbeitsplätzen und Infrastrukturmaßnahmen.

6. Zentrale Hindernisse und mögliche Handlungsansätze für eine sozial-ökologische Transformation

Anhand der Analyse des Konfliktes um den Bau einer 3. Piste am Flughafen Wien zeigt sich, dass eine der wesentlichen Hindernisse für eine sozial-ökologischen Transformation in den aktuellen wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen liegen. Im Zuge einer sozial-ökologischen Transformation müsste es nämlich zu einer Wirtschaftswachstumsrücknahme klima-, umwelt- und gesundheitsschädlicher Wirtschaftszweige kommen. Die Flugindustrie zählt durch ihre starke Belastung für Mensch, Umwelt und Klima zu solch einem Wirtschaftszweig. Die Tatsache, dass sich zentrale politische Akteur*innen für den Bau einer 3. Piste einsetzen zeigt, dass uneingeschränktes Wirtschaftswachstum nach wie vor Teil wirtschaftspolitischer Zielsetzungen ist. Dies wird wiederum mit der Abhängigkeit zu anderen wirtschaftspolitischen Zielen wie der Schaffung eines attraktiven Wirtschaftsstandortes, von Infrastruktur und von Arbeitsplätzen begründet. Es stellt sich die Frage, wie bisherige wirtschaftspolitische Zielsetzungen mit einer sektoralen Wachstumsrücknahme vereinbar sind und in welcher Form sie sich verändern könnten.

6.1. Standortwettbewerb

Das Ziel eines attraktiven Wirtschaftsstandortes wird im Konflikt um die 3. Piste vor allem von wirtschaftsnahen Akteur*innen wie der ÖVP Wien oder NÖ und der IV vorgebracht. Dabei geht es ihnen um möglichst attraktive wirtschaftliche Bedingungen für Unternehmen, um Anreize für Neuansiedelungen von Unternehmen bzw. um den Ausbau wirtschaftlicher Aktivitäten von bereits ansässiger Unternehmen zu fördern (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.). Eine höhere Anzahl an Unternehmen und höhere Umsätze eben dieser bewirken eine steigende Wirtschaftsleistung und dadurch auch Wirtschaftswachstum. Die Flughafen Wien AG und die meisten anderen Unternehmen sind ebenfalls daran interessiert ihre Umsätze und in weiterer Folge ihre Gewinne stetig zu steigern. Dementsprechend sind Unternehmen auf der Suche nach Bedingungen, die ihre Wachstumsziele bestmöglich unterstützen (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.). Der Bau der 3. Piste und der damit einhergehende Ausbau des Flughafen Wiens führt laut Befürworter*innen einer 3. Piste zu einer Steigerung der Attraktivität des österreichischen Wirtschaftsstandortes, da diese die internationale Verkehrsanbindung verbessert und dies für viele international tätigen Unternehmen von zentraler Bedeutung ist (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.). Der Wirtschaftsstandort Österreich steht demnach in einem Konkurrenzverhältnis mit anderen Wirtschaftsstandorten in Europa und weltweit. Dies hat zur Folge, dass Staaten möglichst günstige Bedingungen für unternehmerische Wirtschaftsaktivitäten herstellen wollen. Hierzu zählt unter anderem eine

gut ausgebaute und funktionierende Verkehrsinfrastruktur und demnach auch eine möglichst günstige Anbindung an den Flugverkehr. Im Konflikt um die 3. Piste wird diese internationale Standortkonkurrenz auch als Argument für den Bau einer 3. Piste genutzt. So lautet ein oft genanntes Argument, dass bei einem Ausbleiben des Baus einer 3. Piste in Wien die nahe gelegenen Flughäfen in Bratislava oder Prag freie Kapazitäten aufnehmen und deren Standorte ausbauen. Dadurch würden Wachstumsimpulse in jenen Regionen und nicht in Österreich geschaffen werden und die Chancen auf die Schaffung neuer Arbeitsplätze verloren gehen (vgl. SPÖ Rudolfshaus-Fünfhaus 2018, o.S.; SPÖ-Parlamentsklub 2018, o.S.; ÖGB, Österreichischer Gewerkschaftsbund 2017, o.S.). Demnach ist es aus dieser standortpolitischen Sicht sinnvoll, die Fluginfrastruktur in Österreichs größtem Ballungszentrum zu stärken, um auch in Zukunft Wirtschaftswachstum zu gewährleisten. Aufgrund der internationalen Konkurrenz würden diese Wachstumschancen andere Regionen wahrnehmen, um einen Wettbewerbsvorteil zu erlangen.

Für eine sozial-ökologische Transformation, die eine Wachstumsrücknahme der Flugindustrie nach sich zieht, stellt solch eine Ausgestaltung des internationalen Standortwettbewerbs ein großes Hindernis dar. Dementsprechend muss der internationale Standortwettbewerb auf einer anderen Basis aufbauen, indem die Bewertung von Wirtschaftsstandorten verändert wird. Solange eine gute Anbindung an den internationalen Flugverkehr ein Indikator für einen attraktiven Wirtschaftsstandort darstellt und für Unternehmen wichtig ist, werden auch internationale Flughäfen und Flugrouten ausgebaut werden.

Um dies zu unterbinden darf eine gute internationale Flugverkehrsanbindung nicht als Indikator für einen attraktiven Wirtschaftsstandort gelten. Um dies zu erreichen werden zwei Überlegungen angestellt, die beide verstärkend aufeinander wirken könnten. Die erste Überlegung betrifft die weitreichende Regulierung von klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Wirtschaftsaktivitäten, wie es beispielsweise die Nutzung von Flugzeugen darstellt. Hierfür könnten Abgaben an die öffentliche Hand eingehoben werden, damit die Geschäftsmodelle weniger attraktiv werden. Unternehmen, wie die Flughafen Wien AG, deren Geschäftsmodell fast ausschließlich auf der Nutzung fossiler Energieträger basiert, würden dadurch einen stärkeren wirtschaftlichen Druck haben. Die Geschäftsstrategien dieser Unternehmen müssten sich einem weitreichendem Wandel hin zu klima-, umwelt- und gesundheitsfreundlicheren Wirtschaftsaktivitäten unterziehen, um weiterhin bestehen zu können. Neben den Abgaben sollte dieser Wandel auch durch die Förderungen von klima-, umwelt- und gesundheitsfreundlichen Aktivitäten unterstützt werden. Hierfür sollten die Abgaben zweckgebunden in ökologisch nachhaltige Wirtschaftsbereiche investiert werden. Dadurch kann der weitere Einsatz fossiler Brennstoffe für wirtschaftliche Aktivitäten verringert werden.

Die zweite Überlegung zielt auf die Regulierung von staatlicher Politik ab. Diese ist maßgeblich für die Entwicklung der nationalen Infrastruktur und demnach auch für den Bau von Flughäfen verantwortlich ist. Auch hier benötigt es ein Anreizsystem, das Investitionen in ökologisch nachhaltige Infrastruktur fördert und jene in klima-, umwelt- und gesundheitsschädliche Bereiche verringert. Hier braucht es verbindliche internationale Klima- und Umweltziele für Staaten, deren nicht Erfüllung mit Abgaben einhergehen. Gleichzeitig sind auch Förderungen notwendig, um die besagten Klima- und Umweltziele erreichen zu können. Ein in den Regionen verankerter, aber international organisierter Klima- und Umweltfonds könnte hierfür als administrative Schnittstelle fungieren, der die Abgaben- und Förderungszahlungen abwickelt. Die Zielsetzungen und Formen der Förderungen sollten auf die jeweiligen Voraussetzungen der Regionen abgestimmt sein, da jede Region von anderen Herausforderungen und Möglichkeiten gekennzeichnet ist.

Bei der Implementierung solch eines Anreizsystems müssen auch die Produktionsprozesse von Produkten – seien es Güter oder Dienstleistungen – berücksichtigt werden. So sollten die klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Einflüsse im gesamten Produktionsprozess eines Produktes berücksichtigt werden, um auch die Produktionsbedingungen nachhaltig gestalten zu können. Dadurch wird gewährleistet, dass vermeintlich ökologisch nachhaltige Endprodukte nicht durch klima-, umwelt- und gesundheitsschädliche Produktionsbedingungen erzeugt werden. In einem Wirtschaftssystem mit solch einem Anreizsystem, das die Nutzung fossiler Energieträger hemmt und den Ausbau ökologisch nachhaltiger Wirtschaftsbereiche fördert, hätte die internationale Fluganbindung für Unternehmen eine deutlich geringere Bedeutung und der Flugverkehr würde sich zwangsläufig verringern.

6.2. Infrastrukturmaßnahmen

Die 3. Piste stellt ein infrastrukturelles Großprojekt dar, womit das Potential an Kapazitätssteigerungen am Flughafen Wien sichergestellt werden soll. Befürworter*innen sehen den Bau einer 3. Piste und generell den Ausbau von Infrastruktur als wichtige Maßnahme, um einen attraktiven Wirtschaftsstandort zu ermöglichen, Wirtschaftswachstum zu steigern und neue Arbeitsplätze zu schaffen. Dementsprechend sehen sie die 3. Piste als Garant für wirtschaftliche Prosperität in Österreich und insbesondere in der österreichischen Ostregion (vgl. Kapitel 5.1.1.).

Für eine sozial-ökologische Transformation nehmen Infrastrukturprojekte ebenfalls eine wichtige Rolle ein, da Infrastruktur ein zentrales Element für die Organisation gesellschaftlichen Zusammenlebens darstellt und dieses maßgeblich beeinflusst. Infrastruktur kann als Grundausstattung einer Volkswirtschaft bzw. eines Landes oder einer Region angesehen werden, die Voraussetzung für die privatwirtschaftlich oder öffentlich organisierte Güterproduktion und das Anbieten von Dienstleistungen ist. Charakteristisch für Infrastruktur

ist der hohe Investitionsbedarf für die Errichtung und die lange Nutzungsdauer (Klodt 2018, o.S.). Aufgrund dessen haben Infrastrukturentscheidungen einen langfristigen Einfluss auf das gesellschaftliche Zusammenleben und die Möglichkeiten dieses zu verändern.

An dieser Stelle möchte ich argumentieren, dass die Entwicklung von vor allem materieller Infrastruktur (z.B. Verkehrs- und Energienetz) in einem engen Zusammenhang mit den unterschiedlichen Formen der Energienutzung stehen und darauf angepasst ist. Die aktuelle Infrastruktur steht demnach im Zeichen einer optimierten Nutzung fossiler Energieträger. Eine sozial-ökologische Transformation würde eine fundamentale Energiewende mit sich bringen, indem fossile Energieträger von erneuerbaren Energieträgern abgelöst werden. Die Nutzung fossiler Energieträger für aktuelle Produktions- und Konsummuster (vor allem in Ländern des globalen Nordens) können aufgrund der unterschiedlichen Eigenschaften nicht eins zu eins durch erneuerbare Energieträger ersetzt werden. Die aktuellen kapitalistischen Produktions- und Konsummuster sind nämlich von der Nutzung fossiler Energieträger abhängig (vgl. Huber 2008), weshalb sie sich im Zuge einer erneuten Energiewende zwangsläufig verändern müssten. Eine wichtige Basis für diese Veränderung ist die Bereitstellung von entsprechender Infrastruktur, die eine möglichst effiziente Nutzung erneuerbarer Energie sicherstellt.

Die Flugverkehrsinfrastruktur weist eine sehr hohe Abhängigkeit von der Nutzung fossiler Energieträger auf, da Flugzeuge ausschließlich mit Kerosin angetrieben werden können. Aktuell und auch in absehbarer Zukunft stehen hier keine Möglichkeiten der Substitution durch erneuerbare Energieträger in Aussicht. Versuche die freigesetzten Emissionen durch bestimmte umweltfreundliche Projekte an einem anderen Ort zu kompensieren werden sehr kritisch gesehen und scheinen die Abhängigkeit von fossilen Energieträgern nur unzureichend zu reduzieren (Heuwieser 2017, 7ff.). Durch diese Maßnahmen kann eine Reduktion der Emissionen im Flugverkehr bestenfalls unterstützt werden. Um die Emissionen durch den Flugverkehr effektiv zu senken scheint die einzige Maßnahme eine Reduktion von Flügen an sich zu sein. Aus dieser Perspektive stellen Infrastrukturmaßnahmen in den Ausbau von Flughäfen eine Investition in das „alte“, auf fossile Brennstoffe basierende Infrastrukturnetz dar und lassen sich nicht mit den notwendigen Investitionen vereinbaren, die für eine sozial-ökologische Transformation und ein Leben mit erneuerbaren Energieträgern notwendig wäre. In einem Mobilitätssystem ohne fossile Brennstoffe kann der Flugverkehr nämlich nur eine kleine Rolle spielen und alternative Mobilitätszweige müssten weiter ausgebaut, oder gar neu erfunden werden. Die Bahn gilt vor allem für Kurzstreckenflüge als vielversprechendste und naheliegendste Alternative, da sie bei einer Versorgung mit Ökostrom ohne fossile Brennstoffe auskommt. Insbesondere Nachtzüge, die in Europa durchschnittlich zwischen 800 und 1.500 Kilometer fahren stellen für viele aktuelle Flugreisen eine Alternative dar. Weitere Hoffnungen beruhen auf dem Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken, womit die Dauer der Bahnreise verkürzt werden könnte. In vielen Teilen Europas existiert bereits eine gut ausgebaute

Bahninfrastruktur, jedoch mangelt es an grenzüberschreitenden Zugangeboten zu einem niedrigen Preis. Hier braucht es mehr Investitionsbereitschaft in die Infrastruktur und steuerlicher Entlastung, um längere Zugstrecken zu attraktiveren (VCÖ 2017, o.S.).

Eine weitere Alternative für Kurzstreckenflüge würde der mit erneuerbarer Energie betriebene Fernbus darstellen. Aktuell werden hier unterschiedliche Varianten von elektrisch betriebenen Bussen als ökologische Alternative zu Bussen mit Verbrennungsmotoren diskutiert (vgl. Schmidt 2018, o.S.; Crain Communications GmbH 2015, o.S.). Infrastrukturell besteht hier der Vorteil, dass mit dem Straßennetz bereits eine umfassende Infrastruktur vorhanden ist. Gleichzeitig muss jedoch die Infrastruktur von Tankstellen vieler Orts erst aufgebaut werden. Zudem muss der verwendete Strom aus erneuerbarer Energie erzeugt sein, damit auch hier eine Unabhängigkeit von fossilen Brennstoffen besteht. Eine Umstellung des Energiesystems auf rein erneuerbare Quellen bedarf neben weitreichender Infrastrukturmaßnahmen auch einem Systemwandel und neue Formen der Bereitstellung (vgl. hierzu Hirschhausen 2011). Für weitere Distanzen jenseits der 1.500 Kilometer oder bei Reisen, die aufgrund der Topografie oder Ozeane nur schwer auf der Erdoberfläche zurückgelegt werden können, ist das Flugzeug in Punkto Leistbarkeit und Schnelligkeit ohne Alternative.

Andere Überlegungen über Möglichkeiten die Flugzeugnutzung zu reduzieren, ergeben sich aus der Perspektive, das starke Wachstum von Flügen als Teil einer konsumfixierten Lebensweise zu sehen. Der Drang zu konsumieren ist der aktuellen kapitalistischen Produktionsweise strukturell eingeschrieben und stellt keine individuelle Entscheidung dar. Eine Reduktion von Flügen und allgemein von Konsumgütern lässt sich nur durch veränderte Rahmenbedingungen reduzieren, da sonst eine Reduktion nur als individuelle Einschränkung und Wohlstandsverlust empfunden wird. Um dies zu erreichen braucht es ein Wohlstandskonzept, das Wohlstand qualitativ definiert und die Bedürfnisbefriedigung unabhängiger von Konsum und Geld macht. Hierfür ist es notwendig in sozial-ökologische Infrastruktur zu investieren, die für alle zugänglich ist und ökologisch nachhaltig Bedürfnisse befriedigt. Hierzu zählen in Punkto Mobilität leistbare öffentliche Verkehrsmittel in den Städten und am Land. Zusätzlich ist die attraktive Gestaltung des öffentlichen Raumes ein wichtiges Element, um Erholungsräume zu schaffen und das persönliche Wohlbefinden zu steigern. Außerdem ist ein leistbarer Zugang zu Energie, Wasser, Wohnen, Gesundheit und Bildung zentral, um die Lebensqualität zu erhöhen (Novy 2016, o.S.). Durch den Ausbau sozial-ökologischer Infrastruktur und der Steigerung der Attraktivität gemeinschaftlich genutzter Dienstleistungen, Güter und Orte würde der Reduktion von individuellem Konsum ein Mehr an allgemeinen Möglichkeiten der Lebensqualitätssteigerung entgegenstehen.

Trotz der Notwendigkeit Flugreisen zu reduzieren und Infrastrukturinvestitionen in den Bereich der erneuerbaren Energie zu tätigen, zählt der Flugverkehr zu den am stärksten wachsenden

Mobilitätszweigen weltweit. Um dieses Wachstum weiterhin zu erhalten und der Nachfrage nachzukommen, werden weiterhin hohe Investitionen in die Flughafeninfrastruktur getätigt - 423 neue Flughäfen und 121 neue Start- und Landebahnen sind weltweit geplant oder bereits in Bau (Heuwieser 2017, 3f.). In der Flugindustrie bleibt demnach das „alte“ Abhängigkeitsmodell zwischen fossilen Brennstoffen und kapitalistischer Lebensweise weiterhin dominant.

6.3. Schaffung von Arbeitsplätzen

Ein weiteres wichtiges Argument für den Bau einer 3. Piste ist die Schaffung neuer Arbeitsplätze. Dieses Argument wird von allen Befürworter*innen, aber insbesondere von gewerkschaftlicher Seite in die Diskussion eingebracht. Das Ziel neue Arbeitsplätze zu schaffen hat wirtschaftspolitisch einen hohen Stellenwert, da dadurch höhere Steuereinnahmen erzielt werden, Einzelpersonen oder Familien durch Lohnarbeit finanzielle Absicherung erhalten und durch das Mehr an geleisteter Arbeit Wirtschaftswachstum gefördert wird. Dieses Wirtschaftswachstum bzw. das stetige Wachstum von Unternehmen sind notwendig, um steigende Löhne zu finanzieren und durch Investitionen neue Arbeitsplätze zu schaffen (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.).

Aus dieser Perspektive würde eine Wachstumsrücknahme in klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Wirtschaftsbereichen zu einer Reduktion von Arbeitsplätzen in diesen Bereichen führen und die Möglichkeiten von österreichweitem Wirtschaftswachstum und der Schaffung neuer Arbeitsstellen einschränken. Zudem gilt es sich zu überlegen, wie einer steigenden Arbeitsproduktivität – beispielsweise durch die zunehmende Digitalisierung der Arbeitswelt - und einem damit einhergehenden Abbau an Arbeitszeit begegnet werden kann. Zum Thema Arbeitsproduktivität geben Kallis et al. (2012) zu bedenken, dass die laufende Steigerung der Arbeitsproduktivität historisch eine Einzigartigkeit darstellt und nur durch den Einsatz fossiler Energieträger ermöglicht wird. Da eine weitere intensive Nutzung fossiler Energieträger aufgrund ihrer ökologischen Implikationen nicht möglich ist wird auch eine weitere Steigerung der Arbeitsproduktivität nicht erzielt werden. Langfristig kann es sogar sein, dass aufgrund des geringeren Energieeinsatzes die Arbeitsproduktivität rückläufig ist. In diesem Fall würde auch wieder mehr Bedarf an Arbeit entstehen und das Problem hoher Arbeitslosigkeit entschärft werden (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

In Bezug auf die Vereinbarung einer möglichen Wirtschaftswachstumsrücknahme und der Schaffung von Arbeitsplätzen gibt es mehrere Ansätze. Eine Möglichkeit wird unter dem Schlagwort „sektoraler Wandel“ diskutiert und beschreibt einen Rückgang von Arbeitsplätzen in ressourcenintensiven Bereichen (vor allem im Industriesektor) bei gleichzeitigem Aufbau von Arbeitsplätzen in ressourcenarmen Bereichen (vor allem im Dienstleistungssektor). Dabei ist wichtig, dass ein Abbau von Arbeitsplätzen in ressourcenintensiven Sektoren mit einer

effektiven Rücknahme des Wachstums und des Ressourcenverbrauches einhergehen und dieser nicht vollautomatisiert weiterwächst. Die neu geschaffenen Arbeitsplätze im Dienstleistungssektor müssen ebenfalls in ressourcenarmen Bereichen, wie Bildung, Pflege, Erziehung oder Krankenversorgung entstehen und nicht in ressourcenintensiven Bereichen, wie dem Informationstechnologiesektor (Umweltbundesamt 2018, 118ff.). Im Konflikt um die 3. Piste wird in Anlehnung daran gefordert, dass die potenziellen Arbeitsplätze im Zuge einer 3. Piste auch durch Investitionen in ressourcenärmere Mobilitätssysteme wie die Bahn erreicht werden können (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.).

Eine weitere Möglichkeit besteht in der Nutzung des technologischen Wandels, indem dieser nicht wie bisher vor allem zur Erhöhung der Arbeitsproduktivität genutzt wird, sondern um die Ressourceneffizienz und Emissionsintensität von Produktionsprozessen zu verringern. Dies könnte erreicht werden, wenn die ökologischen Kosten klima-, umwelt- und gesundheitsschädlicher Wirtschaftsbereiche mit Hilfe von Steuern bepreist werden, ökologisch problematische Subventionen – wie es in der Flugindustrie der Fall ist – weitgehend abgeschafft werden und zeitgleich der Faktor Arbeit etwa durch eine Senkung der Lohnnebenkosten oder der Lohnsteuer entlastet wird. Dadurch würde der wirtschaftliche Druck von arbeitsintensiven Bereichen zu ressourcenintensiven Bereichen verlagert werden (Umweltbundesamt 2018, 221ff.).

Des Weiteren wird der Ansatz einer Arbeitszeitverkürzung als Instrument gegen eine Reduktion von Arbeitsplätzen in ressourcenintensiven Bereichen bzw. einer weiteren Steigerung der Arbeitsproduktivität zu wirken kontrovers diskutiert. Die Grundannahme besteht darin, dass es eine konstante Menge an vorhandener Arbeit gibt, die innerhalb einer Gesellschaft aufgeteilt wird. Eine Arbeitszeitverkürzung würde nun die bestehende Arbeit auf mehr Köpfe aufteilen bzw. zu einer Verringerung der Arbeitszeit je Beschäftigte*r führen. Dadurch könnten die Beschäftigtenzahlen trotz eines stetigen Zuwachses der Arbeitsproduktivität und einem Abbau der wirtschaftlichen Aktivität in ressourcenintensiven Wirtschaftsbereichen konstant gehalten werden. Wird die Arbeitszeit gar unter das erforderliche Niveau für die Output Produktion gesenkt, müsste diese Lücke mit neuen Arbeitskräften geschlossen werden. Dadurch bestehe sogar die Möglichkeit neue Arbeitsplätze zu schaffen (Umweltbundesamt 2018, 124f.).

Dem Argument der Arbeitszeitverkürzung wird entgegnet, dass die Nachfrage nach Arbeit nicht konstant ist, sondern von den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen und dem Preis pro Arbeitsstunde beeinflusst wird. Da eine Arbeitszeitverkürzung den Preis pro Arbeitsstunde erhöht, könne diese auch negative Auswirkungen auf die Beschäftigtenzahlen haben. Die zahlreichen empirischen Studien zu den Auswirkungen von Arbeitszeitverkürzungen zeigen sehr heterogene Ergebnisse und lassen darauf schließen, dass eine reine Arbeitszeitverkürzung ohne unterstützende Begleitmaßnahmen nicht zum gewünschten Erhalt

der Beschäftigtenzahlen führt. Hierfür müsste sich die Arbeitsorganisation in Unternehmen an eine Arbeitszeitverkürzung strukturell anpassen und die niedrigere Arbeitszeit nicht nur mit Überstunden ausgeglichen werden. Parallel zu einer Arbeitszeitverkürzung braucht es außerdem gezielte Fort- und Weiterbildungen, damit genügend Personal für spezialisierte Produktionsprozesse zur Verfügung steht. Außerdem müssen sich die Lohnnebenkosten an der Höhe der ausbezahlten Löhne und nicht an der Anzahl an beschäftigten Personen orientieren, damit die Einstellung weiterer Beschäftigter nicht gehemmt wird (Umweltbundesamt 2018, 125ff.).

Verändern die bisherig skizzierten Ansätze nur wenig an der gesamtgesellschaftlichen und individuellen wirtschaftlichen Abhängigkeit von Lohnarbeit, besteht auch die Möglichkeit die Arbeit im Allgemeinen neu zu organisieren und das gesellschaftliche Zusammenleben unabhängiger von Lohnarbeit und verfügbaren monetären Mitteln zu gestalten. In einer Gesellschaft, in der weniger Arbeit zur Verfügung steht besteht ein Mehr an Freizeit und eröffnen sich neue Möglichkeiten unbezahlte Arbeit zu organisieren. Hier gilt es zu berücksichtigen, dass Freizeitaktivitäten oftmals ressourcen- und konsumintensiv sind. Historisch haben Arbeitszeitverkürzungen in Industrienationen zu einem Anstieg des Konsums und in weiterer Folge zu einem verstärkten Wirtschaftswachstum und Ressourcenverbrauch geführt. Dementsprechend ist es wichtig, dass eine Arbeitszeitverkürzung mit einer weitgehenden Entmaterialisierung von Freizeit einhergeht und die Zeit als sinnvoll und gewinnbringend erlebt wird (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

Um die Deckung von Bedarfen unabhängiger von monetärem Einkommen zu gestalten gilt es die verfügbare Zeit für Nicht-Erwerbsarbeit zu nutzen. Hierfür spielt der Ansatz der „Commons“ bzw. die gemeinschaftliche Nutzung und Produktion notwendiger Güter eine wichtige Rolle. Güter des täglichen Bedarfs werden in diesem Konzept gemeinschaftlich produziert oder angeschafft und in der Nutzung geteilt, wodurch der Gesamtbedarf an Gütern reduziert wird. Leihbörsen oder Nutzer*innennetzwerke können beispielsweise als Organisationsplattformen dienen. Außerdem bestünde die Möglichkeit den vielseitigen Bedarf an Subsistenzarbeit über unbezahlte Arbeit abzudecken, indem sich Personen in ihrer Freizeit an der gemeinschaftlichen Produktion landwirtschaftlicher Güter (z.B. solidarische Landwirtschaft) oder in Reparaturwerkstätten engagieren (Umweltbundesamt 2018, 125, 128f.).

Wenn über die Auswirkungen eines reduzierten Wirtschaftswachstums auf Erwerbs- und Nicht-Erwerbsarbeit gesprochen wird, dann wird auch der Begriff des Bedingungslosen Grundeinkommens (BGE) teils kontrovers diskutiert (vgl. Götz 2012; Reitter 2012). Hierbei handelt es sich um eine monatliche staatliche Transferleistung, die alle Bürger*innen eines Landes, unabhängig von ihrer Einkommens- oder Vermögenssituation erhalten und durch Steuermittel finanziert wird. Dadurch wird der Druck einer Erwerbsarbeit nachzugehen und auch negative Auswirkungen durch Arbeitslosigkeit verringert. Dies würde die Menschen

unabhängiger von finanziellen Existenzsorgen machen und zu mehr Selbstbestimmung im Leben führen. Durch das BGE würden in den meisten Ansätzen auch sämtliche Sozialleistungen ersetzt werden wodurch sich die Administration von Transferleistungen deutlich vereinfacht. Wirtschaftlich bewirkt dieses Modell eine Teuerung von Arbeit und dementsprechend von Produktionskosten, das wiederum zu einer sinkenden Produktion führt. Dies ist aus der Perspektive einer sozial-ökologischen Transformation durchaus zu begrüßen, da es mit einem sinkenden Ressourcenverschleiß einhergeht. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass eine sinkende Produktion auch zu sinkenden Steuereinnahmen führt und dadurch die Finanzierung des Bedingungslosen Grundeinkommens gefährdet wird (Kallis, Kerschner und Martinez-Alier 2012, 176).

Dies zeigt, dass bereits unterschiedliche Konzepte bestehen, wie einer Reduktion von Erwerbsarbeit im Zuge einer Wachstumsrücknahme begegnet werden kann. Der Lohnarbeit, wie sie aktuell in kapitalistischen Gesellschaften ausgestaltet ist, stehen ergänzende bzw. teilweise ersetzende Modelle gegenüber, die für eine sozial-ökologische Transformation als wichtige Orientierungshilfe dienen können.

7. Wege in eine sozial-ökologisch nachhaltige Gesellschaft – abschließende Bemerkungen

Diese Arbeit stellt einen weiteren Versuch dar, gesellschaftliche Transformationsprozesse in Richtung einer sozial-ökologisch nachhaltigen Gesellschaftsorganisation besser begreifbar zu machen. Es geht dabei um ein umfangreiches Verständnis von aktuellen Problemlagen, ein Benennen von notwendigen gesellschaftlichen Veränderungen und ein Finden von Wegen, um diese voranzutreiben.

Vorherrschende Macht- und Herrschaftsverhältnisse spielen dabei eine wesentliche Rolle. Ihre Ausgestaltung ist maßgeblich für den Aufbau und Erhalt einer hegemonialen Herrschaftsform verantwortlich und damit für den Ausgleich von gesellschaftlichen Widersprüchen und Spannungen (vgl. Candeias 2007). Aktuell lässt sich diese Herrschaftsform als ein auf fossile Energieträger basierender Finanzkapitalismus beschreiben, dessen Widersprüche und Spannungen sich in Form von Krisendynamiken äußern. Diese Krisendynamiken fordern vorhandene Macht- und Herrschaftsverhältnisse immer wieder heraus. Die aktuelle multiple Krise und insbesondere die sozial-ökologische Krise tun dies auf besondere Art und Weise und setzen die kapitalistische (Re-)Produktionsweise und die dahinter liegenden Macht- und Herrschaftsverhältnisse unter Druck (vgl. Bader, et al. 2011). Gesellschaftliche Konflikte wie jener um die 3. Piste am Flughafen Wien sind Ausdruck unausgeglichener Widersprüche und Spannungen innerhalb der kapitalistischen (Re-)Produktionsweise. Diese zeigen sich in der Schwierigkeit ökonomische Interessen mit Klima-, Umwelt- und Gesundheitsinteressen zu vereinbaren. Denn die aktuelle Abhängigkeit der kapitalistischen (Re-)Produktionsweise von Wirtschaftswachstum bedingt auch weiteres Wachstum in umwelt-, klima- oder gesundheitsschädlichen Bereichen wie der Flugindustrie.

Bisherige Bemühungen Wirtschaftswachstum von seinen negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen zu befreien erzielten nur punktuelle Erfolge und gingen zumeist mit einer räumlichen oder zeitlichen Verschiebung bzw. einer Externalisierung von Problemlagen einher (Brand und Wissen 2017, 7). Im Falle des Flugverkehrs wird mit der Entwicklung von energieeffizienteren Flugzeugen und einer effizienteren Gestaltung der Flugabwicklung versucht die negativen Auswirkungen zu verringern. Da trotz dieser Bemühungen der Ausstoß klimawirksamer Gase aufgrund des starken Flugverkehrswachstums steigt, wird zudem mit sogenannten Offset Programmen versucht, verursachte Umweltauswirkungen anderen Orts – meist in Ländern des globalen Südens - zu kompensieren. Diese Bemühungen stellen ebenfalls unzureichende Bemühungen dar, Flugverkehrswachstum von seinen negativen ökologischen und sozialen Auswirkungen zu befreien (vgl. Heuwieser 2017).

Die Analyse des Konflikts um die 3. Piste zeigt, dass vor allem Akteur*innen aus der Zivilgesellschaft für eine Veränderung vorhandener Macht- und Herrschaftsverhältnisse und

damit einhergehend für eine Alternative zu weiterem Wirtschaftswachstum in klima-, umwelt- und gesundheitsschädlichen Wirtschaftsbereichen wie dem Flugverkehr eintreten. SCNCC nimmt dabei eine sehr zentrale Rolle ein. Es versteht sich als lokal verankerte und international vernetzte soziale Bewegung und als offene und heterogene gesellschaftspolitische Gruppe. Ihr Ziel besteht darin, grundlegende Ursachen für die Klimakrise aufzuzeigen, zu kurz greifende Lösungen zu kritisieren und umfassende Alternativen zu fordern, welche ökologische Grenzen respektieren und ein „Gutes Leben“ für alle ermöglichen. Diese Ziele verfolgen sie mit Hilfe unterschiedlicher Methoden der Öffentlichkeitsarbeit, wie Veranstaltungen, Kundgebungen, Presseaussendungen oder Positionspapieren (KlimaRad o.J.b, o.S.). Zudem leisten unterschiedliche Bürger*inneninitiativen Widerstand und kritisieren einen weiteren Ausbau des Flughafens Wiens vor allem aus einer gesundheitspolitischen Perspektive. Mit den Grünen existiert auch eine politische Partei, die sich gegen den Bau einer 3. Piste und weiteres Wachstum in Bereichen, die von der Nutzung fossiler Brennstoffe abhängig sind, ausspricht. Für die Wiener Grünen ist das von besonderer Bedeutung, da sie als Mitglied der Wiener Stadtregierung auch ein mitgestaltender Teil der kommunalen politischen Machtverhältnisse sind. Durch ihre Gegenstimme werden vorhandene Machtverhältnisse, welche Wirtschaftswachstum in fossilen Wirtschaftsbereichen weiter förderten nun auch von „innen“ hinterfragt und herausgefordert.

Auf der anderen Seite sind es vor allem politische Akteur*innen, wie politische Parteien (vor allem ÖVP und SPÖ), Gewerkschaften (vor allem „vida“) oder politische Interessensvertretungen (vor allem die Industriellenvereinigung), die sich für weiteres Flugwachstum und damit für den Erhalt vorhandener Macht- und Herrschaftsverhältnisse aussprechen. Die unterschiedlichen politischen Organisationen, die sich für den Bau einer 3. Piste und für weiteres Wirtschaftswachstum in fossilen Wirtschaftsbereichen aussprechen sind davon gekennzeichnet, dass sie seit Jahrzehnten zentrale politische Akteur*innen in Österreich sind und die aktuellen Macht- und Herrschaftsverhältnisse maßgeblich mitgestaltet haben. Ihre aktuellen Handlungsansätze und politischen Einstellungen haben sich in engem Zusammenhang mit der fossilistisch-kapitalistischen Produktionsweise entwickelt und sind tief darin verwurzelt. Sie alle teilen trotz partieller inhaltlicher Differenzen das Narrativ, dass nur durch Wirtschaftswachstum und einem attraktiven Wirtschaftsstandort Wohlstand in Österreich generiert werden kann. Aufgrund dieser Verwobenheit bestehen für alle genannten politischen Organisationen bestimmte Handlungszwänge, die zu einem Festhalten an weiterem Wirtschaftswachstum auch in fossilen Wirtschaftsbereichen wie dem Flugverkehr führen. Eine Ablehnung des Baus einer 3. Piste würde das gemeinsame Narrativ verletzen, die eigene Funktion in Frage stellen und somit die Machtposition gefährden.

Neben den erwähnten Akteur*innen spricht sich auch eine private Firma, nämlich die FWAG für den Bau einer 3. Piste aus. Sie begründet dies grundsätzlich mit dem Argument, dass die

Flugbranche in Zukunft stark wachsen wird und die FWAG und die gesamte Ostregion von diesem Wachstum nur mit Hilfe einer 3. Piste profitieren kann (Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin 2017, o.S.). Die Stadt Wien und das Land NÖ zählen mit jeweils 20 % Aktienanteilen zu den vier Großaktionären der FWAG und sind damit eng mit dem Unternehmen verbunden. Der SPÖ Wien und der ÖVP NÖ kommt dadurch im Konflikt um die 3. Piste eine Doppelrolle zu. Zum einen sind sie dafür verantwortlich die Interessen der Bürger*innen zu vertreten und zum anderen haben sie auch Interesse daran, dass die Aktienanteile der FWAG möglichst hohe Gewinne abwerfen. Hier besteht also eine enge Verbindung zwischen den Interessen der FWAG und jenen der SPÖ Wien und der ÖVP NÖ. Die enge Verbindung zwischen politischen Machtverhältnissen und dem Flugverkehr zeigt sich auch in den vielfachen steuerlichen Begünstigungen in der Luftfahrt. Eine der wesentlichsten ist die fehlende Besteuerung von Kerosin. Im Gegensatz zu Benzin, Diesel oder Heizöl wird darauf nämlich keine Mineralölsteuer eingehoben. Auch gegenüber der Bahn ist der Flugverkehr begünstigt, da diese Energiesteuer abgeben muss. Der VCÖ rechnet vor, dass Österreich im Jahr 2018 rund 490 Millionen Euro an Steuern eingenommen hätte, wenn Kerosin wie Eurosuper besteuert wäre. Zudem sind grenzüberschreitende Flüge im Gegensatz zu Zug- oder Busreisen von der Umsatzsteuer befreit (VCÖ 2019, o.S.). Dies sind politische Entscheidungen, die den Flugverkehr innerhalb des Mobilitätsbereiches klar bevorteilen und die Etablierung von Alternativen zu Flugreisen behindern. Die Flugbranche und damit auch die FWAG hat demnach ein starkes Interesse an der Erhaltung aktueller Macht- und Herrschaftsverhältnisse, da diese nach wie vor weiteres Wachstum in fossilen Wirtschaftsbereichen zumindest zulassen und im Falle der 3. Piste auch fördern.

Um nun eine sozial-ökologische Transformation weiter voran zu treiben, führt kein Weg daran vorbei, aktuelle Macht- und Herrschaftsverhältnisse zu verändern. Im Falle des Konfliktes um die 3. Piste zeigt sich wie wichtig eine aktive und informierte Zivilgesellschaft in diesem Prozess ist. Nur durch ihr Engagement im öffentlichen Diskurs und vor allem durch die Nutzung juristischer Mittel im Gerichtsverfahren wurde der Bau einer 3. Piste überhaupt erst zu einem gesellschaftlich diskutierten Konflikt. Hier bedarf es einer weiteren Kollektivierung progressiver Kräfte, um den öffentlichen Diskurs über die Auswirkungen der sozial-ökologischen Krise und der Notwendigkeit einer sozial-ökologischen Transformation zu stärken.

Ein weiterer wichtiger Teil zur Absicherung aktueller Macht- und Herrschaftsverhältnisse und der aktuellen kapitalistischen Produktionsweise sind Gesetze. Den Konflikt um die 3. Piste hat ein langer Rechtsstreit begleitet. Das ablehnende Erkenntnis des BVwG, der sich dabei auf Umweltschutzgesetze berief, hat die aktuellen Machtverhältnisse für kurze Zeit erschüttert. Sowohl politische Machthaber*innen, einflussreiche Industrielle als auch hohe Gewerkschafter*innen sahen ihr Narrativ vom endlosen Wirtschaftswachstum und damit auch ihrer Machtposition gefährdet. Um diese abzusichern wurde das Erkenntnis zum einen

inhaltlich abgelehnt und umgehend eine Diskussion über neue Gesetze (Stichwort Staatszielbestimmung), die solch eine Entscheidung in Zukunft verhindern sollten, angestoßen. Neben einem machtabstärkenden Charakter besitzen Gesetze demnach auch machtvollverändernde Potentiale. Hier wurden mit unterschiedlichen Umweltschutzgesetzen oder auch ganz aktuell mit dem Pariser Abkommen Gesetze bzw. Absichtserklärungen vereinbart, die einer sozial-ökologischen Transformation dienlich sind. Diese müssen jedoch stetig ausgebaut und adaptiert werden, damit auch Gerichte danach entscheiden können und Vorhaben, die die sozial-ökologische Krise weiter verschärfen, untersagt werden.

Um dies zu erreichen braucht es wiederum eine aktive Zivilgesellschaft, welche die Parteien im Parlament und noch stärker die Regierung unter Druck setzen, um sie zu sozial-ökologischen Gesetzen zu bewegen.

Trotz unterschiedlicher Ansätze bleiben jedoch nach wie vor viele Fragen offen, wie nun eine neue gesellschaftliche Ära im Sinne einer sozial-ökologischen Transformation etabliert werden kann. Es fehlt an einem neuen Narrativ, an dem sich die unterschiedlichen gesellschaftlichen Kräfte orientieren können und welches das bisher dominante Versprechen vom Wohlstand durch Wirtschaftswachstum ablöst. Zudem braucht es eine ganzheitliche Theorie, wie die geforderten Veränderungen in eine neue sozial-ökologische Produktionsweise hegemonialen Charakters münden sollen. Dies wird nur im Zusammenspiel unterschiedlicher Kräfte aus Zivilgesellschaft, Politik, Wirtschaft und Wissenschaft möglich sein. Zentral ist, dass an den unterschiedlichen Orten gesellschaftlicher Krisen Widersprüche, Spannungen und Zusammenhänge mit der fossilistisch-kapitalistischen Produktionsweise aufgezeigt werden.

Literaturverzeichnis

- Altwater, Elmar. *Das Ende des Kapitalismus, wie wir ihn kennen. Eine radikale Kapitalismuskritik*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 2009.
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. *LH Mikl-Leitner zur 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat*. 2017.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170629_OTS0094/lh-mikl-leitner-zur-3-piste-am-flughafen-wien-schwechat (Zugriff am 10. 11 2018).
- Amt der Niederösterreichischen Landesregierung. *LH Mikl-Leitner zu BVwG-Entscheid: Guter Tag für Wirtschaftsstandort*. 2018.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180328_OTS0107/lh-mikl-leitner-zu-bvwg-entscheid-guter-tag-fuer-wirtschaftsstandort (Zugriff am 10. 11 2018).
- Austrian Wings - Österreichisches Luftfahrtmagazin. *Podiumsdiskussion - 3. Piste am Flughafen Wien-Schwechat*. 2017. <https://www.austrianwings.info/2017/06/live-auf-austrian-wings-podiumsdiskussion-zur-dritten-piste/> (Zugriff am 30. 04 2018).
- Bader, Pauline, Florian Becker, Alex Demirović, und Julia Dück. „Die multiple Krise - Krisendynamiken im neoliberalen Kapitalismus.“ In *Vielfachkrise im finanzmarktdominierten Kapitalismus*, von Alex Demirović, Julia Dück, Florian Becker und Pauline Bader, 11-28. Hamburg: VSA: Verlag, 2011.
- Becker, Joachim. *Akkumulation, Regulation, Territorium. Zur kritischen Rekonstruktion der französischen Regulationstheorie*. Marburg: Metropolis Verlag, 2007.
- Behnke, Joachim, Nina Baur, und Nathalie Behnke. *Empirische Methoden der Politikwissenschaft*. Paderborn: Verlag Ferdinand Schöningh, 2010.
- Bemann, Martin. *Ökologische Modernisierung: zur Geschichte und Gegenwart eines Konzepts in Umweltpolitik und Sozialwissenschaften*. Frankfurt am Main [u.a.]: Campus-Verlag, 2014.
- BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste. *Wer ein lebenswertes Wien mit gesunden Menschen will, muss NEIN zur 3. Piste sagen!* 2016.
http://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20161125_OTS0012 (Zugriff am 03. 12 2018).
- Bieling, Hans-Jürgen. „Varieties of Capitalism, Regulationstheorie und neogramscianische IPÖ: Komplementäre oder gegensätzliche Perspektiven des globalisierten Kapitalismus?“ *Discussion papers. Zentrum für Ökonomische und Soziologische Studien*, 2011.
- Bilancini, Ennio, und Simone D'Alessandro. „Long-run welfare under externalities in consumption, leisure, and production: A case for happy degrowth vs. unhappy growth.“ *Ecological Economics*, (84) 2012: 194-205.

- Brand, Ulrich. „Die Internationalisierung des Staates.“ In *Kapitalistische Entwicklung in Nord und Süd. Handel, Geld, Arbeit, Staat.*, von Joachim Becker, Karin Imhof, Johannes Jäger und Cornelia Staritz, 260-279. Wien: Mandelbaum Verlag, 2007a.
- Brand, Ulrich. „The internationalization of the state as the reconstitution of hegemony.“ *IPW Working Paper*, 2007b.
- Brand, Ulrich. „Konflikte um die Global Governance biologischer Vielfalt. Eine historisch-materialistische Perspektive.“ In *Umwelt- und Technikkonflikte*, von Peter H. Feindt und Thomas Saretzki, 239-255. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2010.
- Brand, Ulrich. „Transition und Transformation: Sozialökologische Perspektiven.“ In *Futuring. Perspektiven der Transformation im Kapitalismus über ihn hinaus*, von Michael, Hrgs. Brie, 242-280. Münster: Verlag Westfälisches Dampfboot, 2014.
- Brand, Ulrich. „Transformation“ as a New Critical Orthodoxy. The Strategic Use of the Term "Transformation" Does Not Prevent Multiple Crisis.“ *GAIA*, (25/1) 2016: 23-27.
- Brand, Ulrich, und Markus Wissen. „Sozial-ökologische Krise und imperiale Lebensweise. Zu Krise und Kontinuität kapitalistischer Naturverhältnisse.“ In *VielfachKrise. Im finanzmarktdominierten Kapitalismus*, von Alex Demirović, Julia Dück, Florian Becker und Pauline Bader, 79-94. Hamburg: VSV: Verlag, 2011.
- Brand, Ulrich, und Markus Wissen. „Social-ecological Transformation.“ In *The International Encyclopedia of Geography*, von Douglas Richardson, Noel Castree, Michael F. Goodchild, Audrey Kobayashi, Weidong Liu und Richard A. Marston. John Wiley & Sons, 2017.
- Brie, Michael (Hrsg.). *Futuring. Perspektiven der Transformation im Kapitalismus über ihn hinaus*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 2014.
- Brie, Michael (Hrsg.). *Mit Realutopien den Kapitalismus transformieren? Beiträge zur kritischen Transformationsforschung 2*. Hamburg: VSA: Verlag Hamburg, 2015.
- Brie, Michael; Reißig, Rolf; Thomas, Michael (Hrsg.). *Transformation: Suchprozesses in Zeiten des Umbruchs*. Berlin, Münster: LIT, 2016.
- Bundesverwaltungsgericht. *Dritte Piste des Flughafen Wien-Schwacht darf nicht gebaut werden*. 2017. https://www.bvbwg.gv.at/presse/dritte_piste_des_flughafens_wien.html (Zugriff am 26. 04 2018).
- Bundesverwaltungsgericht. *Dritte Piste des Flughafens Wien-Schwechat darf gebaut werden*. 2018. https://www.bvbwg.gv.at/presse/ots_dirtte_piste.html (Zugriff am 14. 11 2018).
- BürgerInnen für Transparenz, Kostenwahrheit und Nachhaltigkeit in der Luftfahrt. *Dem Jubel fehlt die Grundlage*. 2018. http://www.fluglaerm10.at/Index/news_26.01.18_mail-heger-zur-presseaussendung.xht (Zugriff am 21. 11 2018).
- Burkett, Paul. „Entropy in Ecological Economics: A Marxist Intervention.“ *Historical Materialism*, (13/1) 2005: 117-152.

- Candeias, Mario. „Gramscianische Konstellationen. Hegemonie und die Durchsetzung neuer Produktions- und Lebensweisen.“ In *Mit Gramsci arbeiten. Texte zur politisch-praktischen Aneignung Antonio Gramscis*, von Andreas Merkens und Victor Rego Diaz, 15-32. Hamburg: Argument Verlag, 2007.
- Conca, Ken, und D. Geoffrey Dabelko. *Green Planet Blues. Four Decades of Global Environmental Politics*. Westview Press, 2010.
- Crain Communications GmbH. *Automobilwoche*. Herausgeber: Helmut Kluger. 29. 07 2015. <https://www.automobilwoche.de/article/20150729/AGENTURMELDUNGEN/307299997/strom-wasserstoff-hybrid-busse-mit-alternativen-antrieben-sind-im-kommen> (Zugriff am 13. 04 2019).
- D'Alisa, Giacomo, Federico Demaria, und Giorgos Kallis. *Degrowth: Handbuch für eine neue Ära*. München: oekom Verlag, 2016.
- De Haan, Hans J., und Jan Rotmans. „Patterns in transitions: Understanding complex chains of change.“ *Technological Forecasting & Social Change*, (78) 2011: 90-102.
- Fatheuer, Thomas, Lili Fuhr, und Barbara Unmüßig. *Kritik der Grünen Ökonomie*. München: oekom, 2015.
- Feola, Guiseppe. „Societal transformation in response to global environmental change: A review of emerging concepts.“ *Ambio. A Journal of the Human Environment*, (44/5) 2015: 376-390.
- Fischer-Kowalski, Marina. „Analyzing sustainability transitions as a shift between socio-metabolic regimes.“ *Environmental Innovation and Societal Transitions*, (1/1) 2011: 152-159.
- Flughafen Wien AG. „Geschäftsbericht.“ 2004-2018.
- Flughafen Wien AG. „Zukunft Flughafen Wien. 3. Piste.“ 2011.
- Flughafen Wien AG. „Geschäftsbericht.“ Wien, 2016.
- Flughafen Wien AG. *Wiens Bürgermeister Michael Ludwig sagt #JazurdrittenPiste!* 2018a.
- Flughafen Wien AG. *Othmar Karas, Delegationsleiter der ÖVP im Europäischen Parlament, sagt #JazurdrittenPiste.* 2018b.
- Flughafen Wien Aktiengesellschaft. *Bauprojekt 3. Piste.* o.J.a. https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste/bauprojekt_3_piste (Zugriff am 27. 12 2017).
- Flughafen Wien Aktiengesellschaft. *UVP-Verfahren.* o.J.d. https://www.viennaairport.com/unternehmen/flughafen_wien_ag/3_piste/uvp-verfahren (Zugriff am 20. 04 2018).
- Flughafen Wien Aktiengesellschaft. *Facts aviation.* o.J.c. https://www.viennaairport.com/business__partner/aviation/facts_aviation (Zugriff am 25. 12 2017).

- FPÖ Wien. *FP-Mahdalik bekräftigt Forderungen zur Fluglärmproblematik*. 2015. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20150928_OTS0123/fp-mahdalik-bekraeftigt-forderungen-zur-fluglaermproblematik (Zugriff am 12. 12 2018).
- FPÖ Wien. *FPÖ Mhadalik begrüßt Aus für die 3. Piste*. 2017. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170210_OTS0071/fp-mahdalik-begruesst-aus-fuer-die-3-piste (Zugriff am 12. 12 2018).
- Fraktion Christlicher Gewerkschafter Wien. *3. Piste am Flughafen sichert Arbeitsplätze*. 2018. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180329_OTS0012/3-piste-am-flughafen-sichert-arbeitsplaetze (Zugriff am 21. 11 2018).
- Freiheitlicher Klub im NÖ Landtag. *FP-Waldhäusl zur 3. Piste: „Nein“ verhindert Arbeitsplätze, schädigt den Wirtschaftsstandort, verändert die Emissionswerte aber nicht!* 2017. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170217_OTS0004/fp-waldhaeusl-zur-3-piste-nein-verhindert-arbeitsplaetze-schaedigt-den-wirtschaftsstandort-veraendert-die-emissionswerte-aber-nicht (Zugriff am 12. 12 2018).
- Georgescu-Roegen, Nicholas. *The entropy law and the economic process*. Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press, 1971.
- Görg, Christoph. *Gesellschaftliche Naturverhältnisse*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 1999.
- Görg, Christoph. *Regulation der Naturverhältnisse: Zu einer kritischen Theorie der ökologischen Krise*. Münster: Westfälisches Dampfboot, 2003.
- Götz, Werner. „„Bedingungsloses Grundeinkommen“.“ In *Alternative Wirtschaftsformen*, von Gernot Böhme, 129-134. Bielefeld: Aisthesis-Verlag, 2012.
- Grin, John; Rotmans, Jan; Schot, Johan. *Transition to Sustainable Development: New Directions in the Study of Long Term Transformative Change*. London: Routledge, 2010.
- Grüner Klub im Parlament. *Grüne unterstützen BürgerInneninitiativen am morgigen Aktionstag gegen die 3. Piste in Wien-Schwechat*. 2016. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20160930_OTS0121/gruene-unterstuetzen-buergerinneninitiativen-am-morgigen-aktionstag-gegen-die-3-piste-in-wien-schwechat (Zugriff am 12. 31 2018).
- Grüner Klub im Rathaus. *Grüne Wien/Maresch: Freude über das Nein des Bundesverwaltungsgerichtes zum Bau der 3. Piste*. 2017. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170210_OTS0042/gruene-wienmaresch-freude-ueber-das-nein-des-bundesverwaltungsgerichtes-zum-bau-der-3-piste (Zugriff am 04. 12 2018).
- Gudynas, Eduardo. „Buen Vivir: Today's tomorrow.“ *Development*, (54/4) 2011: 441-447.

- Haberl, Helmut, Marina Fischer-Kowalski, Fridolin Krausmann, Joan Martinez-Alier, und Verena Winiwarter. „A Socio-metabolic Transition towards Sustainability? Challenges for Another Great Transformation.“ *Sustainable Development*, (19) 2011: 1-14.
- Heuwieser, Magdalena. *Grünes Fliegen– gibt es das?* Wien, 2017.
- Hirschhausen, Christian. „Infrastruktur für die Energiewende und die Systemtransformation – notwendig, aber kein Engpass für weitere Schritte.“ *ifo Schnelldienst*, (64/18) 2011: 14-20.
- Huber, T. Matthew. „Energizing historical materialism: Fossil fuels, space and the capitalist mode of production.“ *Geoforum*, (40) 2008: 105-115.
- Industriellenvereinigung. *Industrie: Österreich braucht international vernetzten, konkurrenzfähigen Luftfahrtstandort*. 2015. <https://www.iv.at/de/themen/infrastruktur-transport-ressourcen-energie/2015/industrie-osterreich-braucht-international-vernetzten-konkurrenzfaehigen-luftfahrtstandort> (Zugriff am 12. 11 2018).
- Industriellenvereinigung. *Flughafen Wien: Unverständliche BVwG-Entscheidung gegen Arbeitsplätze und Standort*. 2017. <https://www.iv.at/de/themen/infrastruktur-transport-ressourcen-energie/2017/flughafen-wien-unverstandliche-bvwg-entscheidung-gegen-arbeitspl> (Zugriff am 12. 11 2018).
- Industriellenvereinigung. *Industrie zu 3. Piste: Richtige Entscheidung für Beschäftigung und Standort*. 2018. <https://www.iv.at/de/themen/infrastruktur-transport-ressourcen-energie/2018/industrie-zu-3-piste-richtige-entscheidung-fur-beschaeftigung-und> (Zugriff am 12. 11 2018).
- Industriellenvereinigung NÖ. *IV-NÖ zur dritten Piste: „Guter Tag für Industriestandort“*. 2018. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180328_OTSO133/iv-noe-zur-dritten-piste-guter-tag-fuer-industriestandort (Zugriff am 12. 11 2018).
- Jackson, Tim. *Wohlstand ohne Wachstum - das Update. Grundlage für eine zukunftsfähige Wirtschaft*. München: oekom Verlag, 2017.
- Jäger, Johannes, und Elisabeth Springler. *Ökonomie der internationalen Entwicklung. Eine kritische Einführung in die Volkswirtschaftslehre*. Wien: Mandelbaum Verlag, 2013.
- Kallis, Giorgos, Christian Kerschner, und Joan Maritinez-Alier. „The economics of degrowth.“ *Ecological Economics*, (84) 2012: 172–180.
- Kallis, Giorgos, Federico Demaria, und Giacomo D'Alisa. „Degrowth.“ In *International Encyclopedia of the Social & Behavioral Sciences*, von James D. Wright, 24-30. Elsevier Ltd, 2015.
- Kates, Robert W., William R. Travis, und Thomas J. Wilbanks. „Transformational adaptation when incremental adaptations to climate change are insufficient.“ *PNAS*, (109/19) 2012: 7156-7161.

- Kemp, René, Derk Loorbach, und Jan Rotmans. „Transition management as a model for managing processes of co-evolution towards sustainable development.“ *International Journal of Sustainable Development & World Ecology* (14) 2007: 78–91.
- Klein, Dieter. *Das Morgen tanzt im Heute: Transformation im Kapitalismus und über ihn hinaus*. Hamburg: VSA Verlag, 2013.
- KlimaRad, Verein für Klimagerechtigkeit & klimafreundlicher Mobilität. *systemchange-not-climatechange.at*. o.J.a. <https://systemchange-not-climatechange.at/de/wofuer-wir-stehen/> (Zugriff am 18. 04 2019).
- KlimaRad, Verein für Klimagerechtigkeit & klimafreundlicher Mobilität. *Unser Selbstverständnis*. o.J.b. <https://systemchange-not-climatechange.at/de/unser-selbstverstaendnis/> (Zugriff am 05. 15 2019).
- Klodt, Henning. *Gabler Wirtschaftslexikon. Das Wissen der Experten*. Herausgeber: Springer Gabler. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. 02. 19 2018. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/infrastruktur-39955/version-263351> (Zugriff am 06. 04 2019).
- Kothari, Ashish, Federico Demaria, und Alberto Acosta. „Buen Vivir, Degrowth and Ecological Swaraj: Alternatives to sustainable development and the Green Economy.“ *Development*, 2014, 57 Ausg.: 362-375.
- Loorbach, Derk. *Transition Management: New Mode of Governance for Sustainable*. Utrecht: International Books, 2007.
- Meadows, Donella H, und Dennis L. Meadows. *Die Grenzen des Wachstums. Bericht des Club of Rome zur Lage der Erde*. Gütersloh, Wien: Bertelsmann-Club, Buchgemeinschaft Donauland, 1990 [1972].
- Merkel, Wolfgang. *Systemtransformation. Eine Einführung in die Theorie und Empirie der Transformationsforschung. 2. überarbeitete und erweiterte Auflage*. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2010.
- Metz, Thaddeus. „Ubuntu as a moral theory and human rights in South Africa.“ *African Human Rights Law Journal*, (11/2) 2011: 532-559.
- Netting, Robert McC. *Smallholders, Householders: Farm Families and the Ecology of Intensive, Sustainable Agriculture*. Stanford: Stanford University Press, 1993.
- NÖAAB. *ÖAAB zur 3. Piste: Wichtiger Schritt für Arbeitsplätze und Standortsicherheit*. 2017. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170629_OTS0225/oeaab-zur-3-piste-wichtiger-schritt-fuer-arbeitsplaetze-und-standortsicherheit (Zugriff am 21. 11 2018).
- Novy, Andreas. „Die große Transformation gestalten. Implikationen für Europa.“ Grüne Werkstattsschriften, Die Grüne Bildungswerkstatt, Wien, 2014.
- Novy, Andreas. *Sozialökologische Infrastruktur statt Grundeinkommen*. Herausgeber: Österreichischer Gewerkschaftsbund Bundesarbeitskammer. Wien, 18. 10 2016.

- ÖGB, Österreichischer Gewerkschaftsbund. *Gewerkschaft vida: Wichtiger Etappensieg für Bau der 3. Piste!* 2017.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170629_OTS0165/gewerkschaft-vida-wichtiger-etappensieg-fuer-bau-der-3-piste (Zugriff am 20. 11 2018).
- ÖVP Rathausklub. *Blümel zu Dritte Piste: Bedauerliche Entscheidung gefährdet Standort und Arbeitsplätze.* 2017a.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170210_OTS0054/bluemel-zu-dritte-piste-bedauerliche-entscheidung-gefaehrdet-standort-und-arbeitsplaetze (Zugriff am 10. 11 2018).
- ÖVP Rathausklub. *Blümel: Wiener FPÖ muss Haltung zu 3. Piste klarstellen.* 2017b.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170222_OTS0128/bluemel-wiener-fpoe-muss-haltung-zu-3-piste-klarstellen (Zugriff am 10. 11 2018).
- Park, Sarah E., et al. „Informing adaptation responses to climate change through theories of Transformation.“ *Global Environmental Change*, (22/1) 2012: 115-126.
- Pelling, Mark. *Adaptation to Climate. From resilience to transformation.* Oxford, New York: Routledge, 2011.
- Reißig, Rolf. *Gesellschaftstransformation im 21. Jahrhundert. Ein neues Konzept sozialen Wandels.* Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften, 2009.
- Reißig, Rolf. „Transformation - Ein spezifischer Typ sozialen Wandels. Ein analytischer und sozialtheoretischer Entwurf.“ In *Futuring. Transformation im Kapitalismus über ihn hinaus*, von Michael Brie (Hrsg.), 50-100. Münster: Westfälisches Dampfboot, 2014.
- Reitter, Karl. *Bedingungsloses Grundeinkommen: Intro - Eine Einführung.* Wien: Mandelbaum Verlag, 2012.
- Røpke, Inge. „Theories of practice — New inspiration for ecological economic studies of consumption.“ *Ecological Economics*, (68) 2009: 2490–2497.
- Rostock, Stefan, und Stefanie Weller. „Die große Transformation – Was soll wachsen und was nicht. Wirtschaften und Leben innerhalb sozialer und ökologischer Leitplanken.“ Hintergrundpapier, Germanwatch e.V., 2016.
- Santarius, Tilman. „Der Rebound-Effekt: ein blinder Fleck der sozial-ökologischen Gesellschaftstransformation.“ *GAIA*, 2014, 23. Ausg.: 109-117.
- Schmidt, Angela. *edison.handelsblatt.* 23. 04 2018.
<https://edison.handelsblatt.com/erklaren/bus-antriebe-batterie-und-brennstoffzelle-im-wettkampf/21180928.html> (Zugriff am 13. 04 2019).
- Schneider, François, Joan Martinez-Alier, und Giorgos Kallis. „Sustainable Degrowth.“ *Journal of Industrial Ecology*, (15/5) 2011: 654-656.
- Schor, Juliet B. „Prices and quantities: Unsustainable consumption and the global economy.“ *Ecological Economics*, (55) 2005a: 309-320.

- Schor, Juliet B. „Sustainable Consumption and Worktime Reduction.“ *Journal of Industrial Ecology*, (9/1-2) 2005b: 37-50.
- Sozialdemokratischen Partei Österreichs. *noe.spoe.at*. o.J.a. <https://noe.spoe.at/artikel/spoestets-konstante-kraft-fuer-die-dritte-piste> (Zugriff am 07. 11 2018).
- Sozialdemokratischen Partei Österreichs. *noe.spoe.at*. o.J.b. <https://noe.spoe.at/artikel/vfghentscheid-zur-3-piste-am-flughafen-schwechat> (Zugriff am 07. 11 2018).
- Spaargaren, Gert. „Theories of practices: Agency, technology, and culture. Exploring the relevance of practice theories for the governance of sustainable consumption practices in the new world-order.“ *Global Environmental Change*, (21) 2011: 813–822.
- SPÖ Rudolfshheim-Fünfhaus. *rudolfsheim-fuenfhaus.spoe.at*. 2018. <http://www.rudolfsheim-fuenfhaus.spoe.at/genehmigung-der-3-piste-fuer-den-flughafen-wien> (Zugriff am 08. 11 2018).
- SPÖ-Parlamentsklub. *ots.at*. 2018. https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20180329_OTS0064/spoe-tourismussprecher-unterrainer-befuerwortet-bvwg-urteil-zur-3-piste (Zugriff am 08. 11 2018).
- Steffen, Will, Jacques Grinevald, Paul Crutzen, und John McNeill. „The Anthropocene: conceptual and historical perspectives.“ *Philosophical Transactions of the Royal Society A: Mathematical, Physical & Engineering Sciences*, 2011: 842–867.
- System Change not Climate Change!. *Auswirkungen der 3. Piste*. o.J.a. <https://drittepiste.org/auswirkungen-der-3-piste/> (Zugriff am 27. 11 2018).
- System Change not Climate Change!. *Mythen und Fakten zur 3. Piste*. o.J.b. <https://drittepiste.org/mythen-und-fakten-zur-3-piste/> (Zugriff am 22. 11 2018).
- System Change not Climate Change!. *Vision: Mobilität der Zukunft*. o.J.c. <https://drittepiste.org/vision-mobilitaet-der-zukunft/> (Zugriff am 12. 31 2018).
- Umweltbundesamt. „Gesellschaftliches Wohlergehen innerhalb planetarer Grenzen Der Ansatz einer vorsorgeorientierten Postwachstumsposition.“ Zwischenbericht des Projektes „Ansätze zur Ressourcenschonung im Kontext von Postwachstumskonzepten“, Dessau-Roßlau, 2018.
- Umweltbundesamt GmbH. *umweltbundesamt.at*. o.J. <http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/uvpsup/uvpoesterreich1/> (Zugriff am 20. 04 2018).
- UNDESA. „A guidebook to the Green Economy. Issue 1: Green Economy, Green Growth, and Low-Carbon Development - history, definitions and a guide to recent publications.“ 2012.
- UNEP. „Towards a Green Economy: Pathways to Sustainable Development and Poverty Eradication - A Synthesis for Policy Makers.“ 2011.

- United Nations. „Transforming our World: The 2030 Agenda for Sustainable Development.“ 2015.
- VCÖ. „Personenmobilität auf Klimakurs bringen.“ VCÖ Schriftenreihe „Mobilität mit Zukunft“ 2/2017, Wien, 2017.
- VCÖ. *vcoe.at*. 26. 03 2019.
<https://www.vcoe.at/presse/presseaussendungen/detail/flugtreibstoff-kerosin-wurde-im-vorjahr-mit-rund-490-millionen-euro-steuerlich-beguenstigt> (Zugriff am 22. 05 2019).
- Verein Dialogforum Flughafen Wien. 3. *Piste* - *UVP-Verfahren*. o.J.
https://www.dialogforum.at/themen/projekt_3_piste/uvp-verfahren (Zugriff am 23. 04 2018).
- Vereinigung der Bürgerinitiativen im Verfahren zur 3. Piste am Flughafen Wien. *Flughafen Wien – 3. Piste*:. 2017.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170424_OTS0093/flughafen-wien-3-piste (Zugriff am 11. 21 2018).
- VfGH, Verfassungsgerichtshof Österreich. „Presseinformation. Dritte Piste Wien-Schwechat: VfGH gibt dem Flughafen recht und hebt negative Entscheidung auf.“ Wien, 2017.
- WBGU. „Welt im Wandel. Gesellschaftsvertrag für eine große Transformation.“ Berlin, 2011.
- Wirtschaftskammer Österreich. *UVP-Verfahren als unendliche Geschichte?* 2017.
https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170518_OTS0144/uvp-verfahren-als-unendliche-geschichte (Zugriff am 25.12.2018).

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1.: Adaptive Action Cycle	20
Abb. 2.: Mehrebenenmodell zur Analyse von Transformationsprozessen	24
Abb. 3.: Vergleichende Darstellung der Transformationskonzepte nach Feola (2015) (eigene Darstellung).....	30
Abb. 4.: 2-Pistensystem am Flughafen Wien	47
Abb. 5.: Anzahl Reisender in Mio (an, ab trans) 2004-2018	48
Abb. 6.: Flugbewegungen (an+ab) 2004-2018	49
Abb. 7.: Durchschnittliche Reisende pro Flugbewegung 2004-2018	50
Abb. 8.: Lage der geplanten 3. Piste am Flughafen Wien	51
Abb. 9.: Differenzlärmkarte Planszenario 2025 – Nullszenario 2025 des Lden über 55 dB ..	53
Abb. 10.: Argumentationscluster zugunsten einer 3. Piste (eigene Darstellung)	57
Abb. 11.: Argumentationscluster gegen eine 3. Piste (eigene Darstellung)	69
Abb. 12.: Konfliktpunktegeflecht im Konflikt um die 3. Piste (eigene Darstellung).....	83