

Dialog aktuell

Nr. 04-05/2017

Rundbrief des Vereins Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe: April/Mai 2017 – Nr. 04-05/2017

1) Rückblick April/Mai 2017

Aufgrund der vielen Terminverschiebungen im 1. Quartal 2017 waren für April und Mai 2017 insgesamt dreizehn Sitzungen anberaumt, von denen auch zwölf umgesetzt werden konnten. Lediglich die 5. Sitzung des Arbeitskreises Landungen 34 & Ausgleichsmaßnahmen musste wegen Terminkollisionen einiger TeilnehmerInnen abgesagt werden. Dementsprechend konzentrierte sich die Arbeit im April neben der Weiterarbeit an der Website des Dialogforums auf die Vorbereitung, Umsetzung und Protokollierung der zahlreichen Sitzungen.

- 19. April 2017:** **63. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** – Im Rahmen der Sitzung wurden die Kommunikationsinhalte des Dialogforums im Zusammenhang mit dem ablehnenden Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur 3. Piste besprochen und vereinbart, das Dialogforum als konstruktiven und stabilen Teil der Gesamtdiskussion zu positionieren. Des Weiteren wurden Struktur und Inhalte der neuen Website des Dialogforums diskutiert. Den Abschluss der Sitzung bildete die Berichterstattung über die Pressearbeit des Dialogforums im 1. Quartal 2017, den Umsetzungsstand des Visitaircenters, die Inhalte einer UECNA-Vorstandssitzung sowie über die wahrscheinliche Umsetzung des Newsletters des Dialogforums im Jahr 2017. Besprochen wurde auch die Frage, ob auf www.flugspuren.at auch über Wind und Wetter informiert werden soll und vereinbart, das Thema einer genaueren Diskussion zu unterziehen.
- 20. April 2017:** **02. Arbeitsgruppe Detailverhandlungen Curved Approach Piste 16** – Im Rahmen der Arbeitskreissitzung konnte erneut keine Einigung über die Lage eines gekurvten, instrumentengestützten Anflugs zur Piste 16 erzielt werden. Man einigte sich im Konsens darauf, die drei noch zur Diskussion stehenden Varianten in den Rückbindungsrunden der Mitglieder zu besprechen und auf Basis dieser Rückbindungsrunden die Positionen zu den einzelnen Varianten in die Diskussion einzubringen.
- 24. April 2017:** **25. Bezirkskonferenz Baden** – Die TeilnehmerInnen wurden über Inhalte und weitere Vorgangsweise der FWAG im Zusammenhang mit dem ablehnenden BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste informiert. Schwerpunkt war dann die Berichterstattung betreffend eine Anfrage der Gemeinde Pfaffstätten betreffend Flugrouten / Korridore / Fluglärm, über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und Baumaßnahmen am Flughafen Wien, den Umsetzungsstand des Visitaircenters und der Website des Dialogforums. Besprochen wurde auch der Messplan 2017 und die Wünsche für ergänzende Messungen. Abschließend informierte die Prozesssteuerung kurz über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums.
- 24. April 2017:** **33. Bezirkskonferenz Mödling** – Die TeilnehmerInnen wurden analog zur Bezirkskonferenz Baden über Inhalte und weitere Vorgangsweise der FWAG im Zusammenhang mit dem ablehnenden BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste informiert. Schwerpunkt war dann die Berichterstattung über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und Baumaßnahmen am Flughafen Wien, den Umsetzungsstand des Visitaircenters und der Website des Dialogforums. Besprochen wurde auch der Messplan 2017 und die Wünsche für ergänzende Messungen. Abschließend informierte die Prozesssteuerung kurz über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums.
- 24. April 2017:** **28. Bezirkskonferenz Gänserndorf** – Die TeilnehmerInnen wurden analog zur Bezirkskonferenz Baden über Inhalte und weitere Vorgangsweise der FWAG im Zusammenhang mit dem ablehnenden BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste informiert. Inhaltlicher Schwerpunkt war dann die Diskussion über den gekurvten, instrumentengestützten Anflug zur Piste 16 und seine möglichen Auswirkungen im Bereich des Marchfeldes. Im Anschluss erfolgte eine umfangreiche Berichterstattung über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und Baumaßnahmen am Flughafen Wien, den Umsetzungsstand des Visitaircenters und der Website des Dialogforums.

Die Flugverkehrsexperten gaben auch - wie in der letzten Bezirkskonferenz vereinbart - Auskunft über die Auswertungsmöglichkeiten der Spitzenschallpegel sowie die Frequenzbänder der Schallereignisse, die von einzelnen Flugzeugtypen verursacht werden. Besprochen wurde auch der Messplan 2017 und die Wünsche für ergänzende Messungen. Abschließende informierte die Prozesssteuerung kurz über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums.

25. April 2017:

27. Bezirkskonferenz Schwechat (vormals Wien-Umgebung Süd) – Die TeilnehmerInnen wurden analog zur Bezirkskonferenz Baden über Inhalte und weitere Vorgangsweise der FWAG im Zusammenhang mit dem ablehnenden BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste informiert. Schwerpunkt war dann die Berichterstattung über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und Baumaßnahmen am Flughafen Wien, den Umsetzungsstand des Visitaircenters und der Website des Dialogforums. Besprochen wurde auch der Messplan 2017 und die Wünsche für ergänzende Messungen. Abschließend informierte die Prozesssteuerung kurz über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums.

26. April 2017:

30. Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha – Die TeilnehmerInnen wurden analog zur Bezirkskonferenz Baden über Inhalte und weitere Vorgangsweise der FWAG im Zusammenhang mit dem ablehnenden BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste informiert. Schwerpunkt war dann die Evaluierung der Vereinbarungen im Zusammenhang mit den Landungen 34 und der Sichtanflughematik, wobei man sich hier darauf einigte, die Umsetzung weiter zu beobachten. Die weitere Berichterstattung erfolgte analog zu den Inhalten, die auch in den anderen Bezirkskonferenzen vorgestellt wurden über die aktuellen Flugverkehrsentwicklungen und Baumaßnahmen am Flughafen Wien, den Umsetzungsstand des Visitaircenters und der Website des Dialogforums. Besprochen wurde auch der Messplan 2017 und die Wünsche für ergänzende Messungen. Abschließend informierte die Prozesssteuerung kurz über die Arbeit in den Gremien des Dialogforums.

03. Mai 2017:

61. Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring – Eingangs der Sitzung beschloss die SitzungsteilnehmerInnen nach einer kurzen Diskussion im Konsens Struktur und Inhalte des Übergangskapitels für den Evaluierungsbericht 2016. Im Detail besprochen wurden im Anschluss dann auch die Zwischenevaluierungsergebnisse der Nachtflugrouten. Im Monitoringbericht erfolgten Detailinformationen zur Flugverkehrsprognose 2017 sowie zu einer Analyse im Zusammenhang mit den Vereinbarungen Landungen 34 & Sichtanflüge, der Gate-Auswertung für Liesing für das 1. Quartal 2017, die Einhaltung der 40%-Regelung und den Messplan 2017. Zum Messplan 2017 wurden noch Wünsche nach ergänzenden Messungen eingebracht. In der allgemeinen Berichterstattung wurde eine Movement-Auswertung im Zusammenhang mit der 48-Movementregelung vorgestellt und die AUA-Stellungnahme zum Eindrehen der Luftfahrzeuge auf die Landungen Piste 34 (5nm-Regelung) diskutiert.

08. Mai 2017:

4. Arbeitskreis Lärmberechnungen – Zentraler inhaltlicher Schwerpunkt der Arbeitskreissitzung waren die aktuellen Entwicklungen und Erkenntnisse aus der Lärmforschung. Auf Basis der NORAH-Studie wurden in einer intensiven und detailliert geführten Diskussion einerseits die Vereinbarungen aus Mediationsverfahren und Dialogforum vor dem Hintergrund des aktuellen Wissensstandes auf ihre Relevanz geprüft und festgestellt, dass diese nach wie vor richtungweisend sind. Andererseits wurde herausgearbeitet, dass es möglich wäre, die neuen Erkenntnisse dazu zu verwenden, um Analysen genauer auf die Situation in der Flughafenregion Wien / Niederösterreich / Burgenland zuzuschneiden. Die SitzungsteilnehmerInnen vereinbarten in diesem Zusammenhang in den internen Rückbindungen die Optionen zu prüfen und dann gemeinsam eine Vorgangsweise festzulegen.

Der Vergleich der Lärmzonenberechnungen auf Basis ÖAL24, ECAC29 und AzB wurde im Konsens auf die nächste Arbeitskreissitzung vertagt.

15. Mai 2017:

08. Arbeitsgruppe Struktur – Die TeilnehmerInnen der Arbeitsgruppensitzung entwickelten in einer sehr konstruktiv geführten Diskussion Spielregeln für die Kommunikation des Dialogforums in der Öffentlichkeit sowie für den Umgang mit den in den Sitzungen verwendeten Karten, Daten und Materialien. Das Ergebnis der Arbeitsgruppensitzung wird dem erweiterten Vorstand des Dialogforums in der kommenden 44. Sitzung zur Beschlussfassung vorgelegt.

16. Mai 2017:

10. Arbeitskreis Runway 29 – Die Arbeitskreissitzung hatte zwei Themenschwerpunkte. Erstens wurden die Einflussfaktoren und deren Gestaltbarkeit diskutiert, die für die geänderte Belegung der Abflugrouten über Liesing verantwortlich sind. Zweitens einigte man sich darauf, die Nordabflugroutendiskussion wieder aufzunehmen und diesbezüglich eine detaillierte Machbarkeitsüberprüfung durchzuführen, die auch abklärt, wie viele Starts über eine derartige Nordabflugroute von Piste 29 erfolgen könnten. Des Weiteren einigte man sich darauf in der 44. Dialogforumssitzung den nächsten Termin für die Arbeitskreissitzung festzulegen.

17. Mai 2017:

64. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit – Die SitzungsteilnehmerInnen beschlossen im Konsens, den Newsletter 01-03/2017 Ende September zu veröffentlichen und wie ursprünglich auch geplant, im Dezember noch den Newsletter 04/2017 umzusetzen. Inhaltlicher Schwerpunkt waren dann die Optionen und Vorgangsweise zur Intensivierung der Presse- und Medienarbeit des Dialogforums. Den Abschluss der Arbeitskreissitzung bildete eine kurze Berichterstattung zur Freischaltung der neuen Website des Dialogforums in der KW23 sowie zum Stand der Arbeiten am Visitaircenter.

2) Schwerpunktthema „Großprojekte und Anrainerbedenken – Handlungsmöglichkeiten am Beispiel der 3. Piste“

Im Zusammenhang mit dem ablehnenden Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts (BVwG) zur 3. Piste für den Flughafen Wien machen viele „Fake-News“ und Informationen die Runde, die auch mit dem noch sehr neuen Schlagwort der „alternativen Fakten“ charakterisiert werden könnten. In der über die Printmedien und TV laufenden intensiven Diskussion über das BVwG-Erkenntnis prallen die Argumente derjenigen Personen und Gruppierungen aufeinander, die das Erkenntnis begrüßen und von Interessensgruppierungen, die das BVwG-Erkenntnis nicht nachvollziehen können - wie z.B. die Flughafen Wien AG und die gesamte Flugverkehrswirtschaft - und deshalb auf einen Erfolg der Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und der außerordentlichen Revision an den Verwaltungsgerichtshof hoffen.

Das Dialogforum steht seit der Aufnahme seiner Arbeiten 2005/2006 immer für nachprüfbare Daten und Fakten und wird beobachten, ob die außerordentliche Revision vom Verwaltungsgerichtshof (VwGH) zugelassen und/oder der Verfassungsgerichtshof (VfGH) der Beschwerde der Flughafen Wien AG stattgegeben hat. Erst nachdem diese beiden Dinge geklärt sind, werden im Dialogforum – so überhaupt der Bedarf gegeben sein wird – allfällige Anpassungen der Arbeitsinhalte und Organisation vorgenommen werden.

Da in der öffentlichen Diskussion immer wieder Argumente und Informationen über das UVP-Verfahren einerseits und das Mediationsverfahren und das Dialogforum andererseits vorkommen, möchte ich den Geschäftsführerbrief nutzen, um nach einigen Jahren wieder einmal die Fakten aus einer im Dialogforum wiederholt geführten Diskussion in Erinnerung zu rufen, was Bürgerinnen und

Bürger in einem Behördenverfahren wie dem Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren erwartet und welchen Nutzen sie lukrieren können, wenn sie den Weg des Dialoges beschreiten.

In einer Demokratie bestehen für Bürgerinnen und Bürger grundsätzlich drei Möglichkeiten mit Großprojekten, wie z.B. Hochleistungsbahnverbindungen, Hochleistungsstraßen, industriell-gewerblichen Großprojekten und auch den Aus- und Neubaumaßnahmen von internationalen Großflughäfen – insbesondere deren Pisteninfrastruktur – umzugehen, wenn sie wissen oder vermuten, dass sie von den Auswirkungen in irgendeiner Form betroffen sein könnten:

- [1] Erstens können sich Bürgerinnen und Bürger natürlich dazu entschließen, sich passiv zu verhalten und zu akzeptieren, was auch immer an Auswirkungen auf sie zukommen mag.
- [2] Zweitens können sich Bürgerinnen und Bürger auf Politik sowie die Genehmigungs- und Verwaltungsbehörden verlassen und sich aktiv in Behördenverfahren einbringen. In diesem Fall kann
 - einerseits das Interesse darin bestehen, Auflagen mit Hilfe der Genehmigungsbehörden durchzusetzen, die die vermuteten / wahrscheinlichen negativen Auswirkungen der Großprojekte im persönlichen Umfeld auf ein möglichst geringes Ausmaß reduzieren und
 - andererseits das Interesse, sich aktiv in ein Behördenverfahren einzubringen, auch schlichtweg darin bestehen, ein Großprojekt nach Möglichkeit zu verhindern.
- [3] Drittens besteht die Möglichkeit, sich - dort wo dies möglich ist - aktiv in Konfliktbehandlungsprozesse, wie z.B. Mediationsverfahren etc. einzubringen. Hier werden direkte Diskussionen und Verhandlungen mit den Projektwerbern geführt, um die Auswirkungen von Großprojekten so umweltverträglich wie möglich zu gestalten. Nur in diesem Fall haben Bürgerinnen und Bürger auch die Chance, mehr Zugeständnisse für Maßnahmen zur Abfederung von negativen Auswirkungen im persönlichen Umfeld zu erreichen, als dies die Gesetze vorschreiben.

In jeder Demokratie ist es für die Bürgerinnen und Bürger jederzeit möglich, sich für einen der skizzierten Wege zu entscheiden und diese vielleicht auch noch zu wechseln. Jedenfalls sind alle genannten Wege zu akzeptieren, wobei oft das Phänomen festgestellt werden kann, dass – insbesondere wenn es um Fragen der Lebens- und Umweltqualität sowie des Umweltschutzes geht – zwar die Wege unterschiedlich, die Sorgen, Ängste und Bedenken von Bürgerinnen und Bürgern durchaus ähnlich und in manchen Fragen sogar deckungsgleich sein können.

Oft bleibt für viele Bürgerinnen und Bürger aber bei der Entscheidung, welche Vorgangsweise – Verhandeln oder Projekt bekämpfen – zur Durchsetzung der Interessen am zielführendsten ist, im Unklaren, wo welche Entscheidungen fallen, wo welche Dinge erreicht werden können und welche Maßstäbe Anwendung finden.

Abb.1 zeigt anhand einiger Beurteilungskriterien einen Vergleich von Konfliktbehandlungsverfahren (z.B. Mediationsverfahren Flughafen Wien und Dialogforum) mit dem Behördenverfahren einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP).

Abb. 1: Vergleich Mediationsverfahren – UVP-Verfahren

	Mediationsverfahren	UVP-Verfahren
	Zivilrechtl. Verfahren	Behördenverfahren
Beurteilungsmaßstab	<i>parteidefiniert</i>	<i>rechtl. Bestimmungen</i>
Maßnahmen für die IST-Situation	<i>JA, parteidefiniert</i>	<i>NEIN</i>
Projektentwicklung / -adaptierung	<i>JA, parteidefiniert</i>	<i>NEIN</i>
Maßnahmen gegen Projektbelastungen	<i>JA, parteidefiniert</i>	<i>JA, lt. Gesetz</i>
Feststellung Umweltverträglichkeit	<i>NEIN</i>	<i>JA</i>
Bauentscheidung / Umsetzung	<i>NEIN</i>	<i>NEIN</i>
Erreichbare Lebens- & Umweltqualität	<i>besser als Gesetze</i>	<i>lt. Gesetz</i>
Möglicher Output	<i>Zivilrechtl. Vertrag</i>	<i>Bescheid</i>

Quelle: Dialogforum (2017)

Drei Fakten sind von besonderer Bedeutung:

- [1] Die Entscheidung über die Umweltverträglichkeit eines Großprojektes fällt immer im Behördenverfahren (UVP-Verfahren). In einem Konfliktbehandlungsprozess besteht nur die – meist sehr geringe – Chance, die Projektwerber zur Rücknahme und zum Verzicht einer Projektumsetzung zu bewegen.
- [2] Behördenverfahren - wie ein UVP-Verfahren - behandeln grundsätzlich und ausschließlich die Auswirkungen des eingereichten Projektes, wie z.B. einer geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien. Deshalb ist es in einem UVP-Verfahren auch nicht möglich, Auflagen zur Verbesserung einer bereits bestehenden Situation – z.B. lärmreduzierende Maßnahmen für den aktuellen Flugbetrieb im bereits vorhandenen 2-Pisten-System – durchzusetzen, weil die bestehende Infrastruktur nicht Gegenstand der Prüfung ist.

Somit können Verbesserungen für die IST-Situation primär in Konfliktbehandlungsprozessen und in Verhandlungen mit den Projektwerbern ausverhandelt und durchgesetzt werden. Hier kommt hinzu, dass es dabei auch möglich ist, mit den Projektwerbern mehr und bessere Maßnahmen z. B. zur Verbesserung der Lebens- und Umweltqualität auf einer freiwilligen Basis zu vereinbaren als es die Gesetze verlangen bzw. die gültigen Betriebsgenehmigungen vorsehen.

Dass dies keine Fiktion ist zeigen die Ergebnisse aus dem Mediationsverfahren und dem Dialogforum Flughafen Wien. Nachtflugregelung, 2-Pisten-Lärmschutzprogramm, Lärmgebühren und viele Flugroutenadaptierungen würden heute nicht existieren und einen Beitrag leisten, die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten.

- [3] In einem UVP-Verfahren sind immer die gesetzlichen Bestimmungen der Beurteilungsmaßstab. Die prüfenden UVP-Behörden würden sich strafbar machen, wenn sie in ihren Entscheidungen von den gesetzlichen Bestimmungen - egal ob nach „oben“, oder nach „unten“ - abweichen würden.

Wenn also beispielsweise in der Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) aktuell festgeschrieben ist, dass ab einem Dauerschallpegel von 62 Dezibel am Tag Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen sind (und 52 Dezibel in der Nacht), dann kann die UVP-Behörde den Projektwerbern einer 3. Piste nur Auflagen erteilen, die diesen Bestimmungen entsprechen. Damit ist aber auch klar, dass die Bürgerinnen und Bürger sowie die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Anrainergemeinden sowie die Ländervertreter mit dem 2-Pisten-Lärmschutzprogramm - das technischen Schallschutz ab einem Dauerschallpegel von 54 Dezibel am Tag und 45 Dezibel in der Nacht vorsieht - eine wesentlich besser und weiter reichende Vereinbarung auf dem Weg des Dialogs durchsetzen konnten als jemals ein Auflage in einem UVP-Bescheid erzielen könnte, die die aktuelle rechtliche Situation abbilden muss.

Fazit ist damit, dass Bürgerinnen und Bürger nur in einem Konfliktbehandlungsprozess die Chance haben, Maßnahmen zur Verbesserung der IST-Situation durchzusetzen und auch Vereinbarungen zu treffen, deren Umsetzung letztlich zu einem höheren Schutzniveau der Bevölkerung vor den negativen Auswirkungen von Großprojekten führt.

Die fünfzehn Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm, die Bürgermeisterinnen und Bürgermeister der Anrainergemeinden und die anderen Mitglieder haben allesamt den Mut aufgebracht, sich in ein Mediationsverfahren und nun seit über elf Jahren auch im Dialogforum einzubringen und auf freiwilliger Basis nach konsensualen Lösungen zu suchen. Viele Maßnahmen gegen Flugverkehrsbelastungen sind so Realität geworden, wie z.B. die bereits erwähnte Nachflugregelung, oder das Lärmschutzprogramm für das 2-Pisten-System und viele Flugroutenadaptierungen. Trotzdem können die Dialogforumsmitglieder die Sorgen der etwas mehr als hundert Demonstranten und Demonstrantinnen im Zusammenhang mit dem globalen Thema „Klimaschutz“ gut nachvollziehen. Verwunderung löst im Dialogforum aus, dass eine von nachvollziehbaren Fakten getragene Auseinandersetzung mit der Fluglärmthematik bei den Systems-Change-AktivistInnen nicht vorkommt und Gesprächsangebote bislang kein Echo gefunden haben.

Eines muss allerdings auch klar festgestellt werden und das gilt auch für die Demonstrationen von „Systems Change not Climate Change“ vom 27. Mai 2017. Aktionismus und Demonstrationen im Zusammenhang mit dem Projekt einer 3. Piste für den Flughafen Wien haben bis heute - und das seit Beginn des Mediationsverfahrens vor rund siebzehn Jahren - keine einzige Maßnahme gegen Fluglärm und Flugverkehrsbelastungen im aktuellen 2-Pisten-System geschaffen, unsere gemeinsame Arbeit und der Weg des Dialogs aber sehr wohl.

Während andere demonstrieren, haben die Mitglieder des Dialogforums gearbeitet und viele Maßnahmen erreicht und umgesetzt, die schon heute im 2-Pisten-System - und unabhängig vom Thema der 3. Piste - wirksam sind und die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich halten. Dieses Faktum zeigt alleine schon die Wichtigkeit des Dialogs für die Flughafenregion.

Im Dialogforum verhandeln seit über elf Jahren die Bürgerinnen und Bürger aus den Anrainergemeinden konstruktiv mit der Flugverkehrswirtschaft, die heute objektiv messbar am stärksten vom Fluglärm betroffen sind, während dies zumindest für einen Teil der Demonstranten nicht zutreffen dürfte. Umso befremdlicher ist es, wenn Demonstranten Gesprächsangebote des Dialogforums ignorieren und gleichzeitig mit abwertenden Statements in Foldern etc. die in unzähligen Freizeitstunden von Bürgerinnen und Bürgern mit der Flugverkehrswirtschaft vereinbarten Maßnahmen gegen die aktuellen Flugverkehrsbelastungen herabwürdigen.

Trotzdem bleibt das Gesprächsangebot des Dialogforums selbstverständlich trotz der starken Emotionen aufrecht. Die Mitglieder des Dialogforums stehen auch weiterhin für einen konstruktiven und faktenbezogenen Dialog jenseits von Polemik zur Verfügung.

Als abschließendes Resümee kann festgehalten werden, dass über siebzehn Jahre Dialog und Arbeit im Mediationsverfahren und im Dialogforum Flughafen Wien viele konkrete, wirksame und auch schon erfolgreich umgesetzte Maßnahmen gegen die aktuellen Flugverkehrsbelastungen und für die betroffene Bevölkerung Wirklichkeit werden haben lassen, Aktionismus und Demonstrationen bisher nicht.

3) Ausblick Juni 2017

Anfang Juni werden die letzten Arbeiten zur Freischaltung der Website umgesetzt. Der Arbeitsschwerpunkt wird bei der Umsetzung des Rohberichts der Kurzfassung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2016 sowie beim Update des Rohberichts der Langfassung liegen. Des Weiteren gilt es die zahlreichen vorläufigen und endgültigen Protokolle der Sitzungen umzusetzen. Das Dialogforum nimmt auch am großen ACI-Meeting in Paris teil und wird sich dort in einer Paneldiskussion zur Thematik „Regionale Zusammenarbeit und Kommunikation von Flughafenbetriebsgesellschaften – ausreichend oder ausbaufähig?“ einbringen.

Im Juni sind noch drei Sitzungen anberaumt, wobei die Sitzung des Arbeitskreises Öffentlichkeitsarbeit möglicherweise in den September verschoben werden wird.

- | | |
|-----------------------|--|
| 12. Juni 2017: | 44. Dialogforumssitzung |
| 21. Juni 2017: | 62. Arbeitskreis Evaluierung & Monitoring |
| 26. Juni 2017: | 65. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit |

Dialog_aktuell erscheint das nächste Mal nach der Sommerpause in der KW40 (2. - 6. Oktober 2017).

4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Übersicht: Sitzungsspiegel Dialogforum (1. und 2. Halbjahr 2017)

Stand: 02. Juni 2017								
Termin				Sitzung			Sitzungsort	
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer
APRIL								
Mi	19.Apr	2017	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	63. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4
Do	20.Apr	2017	16:00	AG Detailvhdg.CAP Piste 16	2. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4
Mo	24.Apr	2017	11:00	BK Baden	25. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi. 306
Mo	24.Apr	2017	13:30	BK Mödling	33. Sitzung	Maria Enzersdorf	Kampstraße 1	GVA-Sitzungssaal
Mo	24.Apr	2017	17:00	BK Gänserndorf	28. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal	Sitzungssaal
Di	25.Apr	2017	16:30	BK Schwechat (vormals WU)	27. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mi	26.Apr	2017	16:30	BK Bruck a.d. Leitha	30. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
MAI								
Mi	03.Mai	2017	16:00	AK Evaluierung	61. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	08.Mai	2017	16:00	AK Lärmberechnungen	5. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	15.Mai	2017	16:00	AG Struktur	8. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Di	16.Mai	2017	16:00	AK Runway_29	10. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 5
Mi	17.Mai	2017	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	64. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 5
JUNI								
Mo	12.Jun	2017	15:30	Dialogforumssitzung	44. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mi	21.Jun	2017	16:00	AK Evaluierung	62. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	26.Jun	2017	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	65. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 5
SEPTEMBER								
Mo	18.Sep	2017	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	66. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
OKTOBER								
Mo	02.Okt	2017	11:00	BK Baden	26. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi. 306
Mo	02.Okt	2017	13:30	BK Mödling	34. Sitzung	Maria Enzersdorf	Kampstraße 1	GVA-Sitzungssaal
Mo	02.Okt	2017	17:00	BK Gänserndorf	29. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal	Sitzungssaal
Mi	04.Okt	2017	16:30	BK Bruck a.d. Leitha	31. Sitzung	Flughafen Wien	GAC	
Do	05.Okt	2017	16:30	BK Schwechat (vormals WU)	28. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Di	17.Okt	2017	16:00	AK Evaluierung	63. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2

Anmerkung: Der Sitzungsspiegel wird laufend ergänzt, bitte deshalb allfällige zwischenzeitliche Änderungen beachten. Gültig ist immer die Übersicht des aktuellsten Geschäftsführerbriefes.

Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien

Der aktuelle Sitzungsspiegel kann auch auf der Homepage des Dialogforums (www.dialogforum.at) im Bereich „Aktuelles/Termine“ nachgelesen werden.