

# Dialog aktuell

Nr. 03-04/2018

Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe: März/April 2018 – Nr. 03-04/2018

## 1) Rückblick März / April 2018

Im März 2018 haben keine Sitzungen stattgefunden. Am 28. März 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) das neuerliche Erkenntnis im Rahmen des UVP-Verfahrens zur geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien veröffentlicht und dem Projekt unter Auflagen die Umweltverträglichkeit bestätigt (vgl. dazu *Schwerpunktthema Pkt. 2*). Das Medienecho auf das nunmehr für die Flugverkehrswirtschaft positive BVwG-Erkenntnis war groß. Die erste Aprilhälfte war von der Prüfung der inhaltlichen Details des BVwG-Erkenntnis durch die Dialogforumsmitglieder geprägt. Weitere Arbeiten betrafen in der ersten Aprilhälfte Vorbereitungsarbeiten für die laufende Befüllung der Website des Dialogforums [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) sowie die Vorbereitung der 47. Sitzung des erweiterten Vorstands des Dialogforums. Die Osterwoche (KW13) wurde sitzungsfrei gehalten. Insgesamt haben im April 2018 sieben Sitzungen stattgefunden, die folgende Ergebnisse erbracht haben:

- 09. April 2018:** **47. Dialogforumssitzung** – Die Mitglieder des Dialogforums haben in der Sitzung einstimmig beschlossen, das Lärmgebührenmodell zu überarbeiten und an den aktuellen Flugzeugmix anzupassen. Ebenso beschlossen wurde gemeinsam ein Expertensystem zu entwickeln und zum Thema Curved Approach\_Piste 16 eine selbstbestimmte Lösung zu erarbeiten. Die Vorgangsweise zur Umsetzung der RF-Turns nach dem Start von Piste 16 wurde bestätigt und vereinbart, die Möglichkeiten zur Weiterentwicklung der Website [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) vor dem Hintergrund der neuen Datenschutzverordnung zu prüfen. In der Berichterstattung dominierten die Anfragen insbesondere zu den Themen „BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste“ (vgl. *Pkt. 2*) sowie zum Projekt des Frachtstandortes der DHL. Abgeschlossen wurde die Sitzung mit einer Berichterstattung zu den aktuellen Flugverkehrsentwicklungen, zu den Bauaktivitäten der FWAG und zur Arbeit in den Gremien des Dialogforums.
- 16. April 2018:** **27. Bezirkskonferenz Baden** – Die Bezirkskonferenz Baden war geprägt von einer umfangreichen Berichterstattung. Im Vordergrund standen Themen wie die aktuelle Verkehrsentwicklung, die Entwicklungen bei den Destinationen und den Airlines - insbesondere den Billigairlines - und die Bauaktivitäten am Flughafen Wien. Weitere Diskussionen betrafen die Weiterentwicklungen im Bereich eines differenzierteren und kontinuierlichen Monitorings der Fluglärmmessungen und der Umsetzung des neuen Evaluierungsberichts für das Jahr 2017. Den Abschluss der Bezirkskonferenz bildete die Berichterstattung aus den Gremien des Dialogforums.
- 16. April 2018:** **35. Bezirkskonferenz Mödling** – Die Bezirkskonferenz Mödling war - analog zur Bezirkskonferenz in Baden - geprägt von einer umfangreichen Berichterstattung. Im Vordergrund standen Themen wie die aktuelle Verkehrsentwicklung, die Entwicklungen bei den Destinationen und den Airlines - insbesondere den Billigairlines - und die Bauaktivitäten am Flughafen Wien. Diskussionen betrafen dann die Weiterentwicklungen im Bereich eines differenzierteren und kontinuierlichen Monitorings der Fluglärmmessungen und der Umsetzung des neuen Evaluierungsberichts für das Jahr 2017. Gemeindevorteuerinnen definierten in diesem Zusammenhang Punkte, für die eine kontinuierliche Lärmberechnung stattfinden soll. Die FWAG sagte dem Vertreter der BI Mödling zu, für Unterrichtszwecke im HTL-Mödling ein Lärmmessgerät zur Verfügung zu stellen. Den Abschluss der Bezirkskonferenz bildete die Berichterstattung aus den Gremien des Dialogforums.
- 16. April 2018:** **30. Bezirkskonferenz Gänserndorf** – Die Bezirkskonferenz Gänserndorf war - analog zu den anderen Bezirkskonferenzen - geprägt von einer umfangreichen Berichterstattung. Im Vordergrund standen Themen wie der Stand der Verhandlungen zum Curved Approach Piste 16, die aktuelle Verkehrsentwicklung, die Entwicklungen bei den Destinationen und den Airlines insbesondere den Billigairlines - und die Bauaktivitäten am Flughafen Wien.

Breiterer Raum wurde auch den Fragen im Zusammenhang mit dem BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste für den Flughafen Wien gewidmet. Diskussionen betrafen dann die Weiterentwicklungen im Bereich eines differenzierteren und kontinuierlichen Monitorings der Fluglärmmessungen und der Umsetzung des neuen Evaluierungsberichts für das Jahr 2017. Den Abschluss der Bezirkskonferenz bildete die Berichterstattung aus den Gremien des Dialogforums.

**17. April 2018:**

**29. Bezirkskonferenz Schwechat** - – In der Bezirkskonferenz Schwechat wurde das Monitoring der Fluglärmmessungen eingehend besprochen. Wie die anderen Bezirkskonferenzen war die BK Schwechat ansonsten geprägt von einer umfangreichen Berichterstattung. Im Vordergrund standen Themen wie die aktuelle Verkehrsentwicklung, die Entwicklungen bei den Destinationen und den Airlines – insbesondere den Billigairlines – und die Bauaktivitäten am Flughafen Wien. Weitere Diskussionen betrafen die Umsetzung des neuen Evaluierungsberichts für das Jahr 2017. Den Abschluss der Bezirkskonferenz bildete die Berichterstattung aus den Gremien des Dialogforums.

**18. April 2018:**

**32. Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha** – – In der Bezirkskonferenz Bruck wurde – analog zur BK Schwechat - das Monitoring der Fluglärmmessungen eingehend besprochen. Wie die anderen Bezirkskonferenzen war die BK Bruck ansonsten geprägt von einer umfangreichen Berichterstattung. Im Vordergrund standen Themen wie die aktuelle Verkehrsentwicklung, die Entwicklungen bei den Destinationen und den Airlines – insbesondere den Billigairlines – und die Bauaktivitäten am Flughafen Wien sowie ein Fanomos-Termin mit der Gemeinde Parndorf, die ab dem Herbsttermin in der BK Bruck vertreten sein wird. Breiterer Raum wurde auch den Fragen im Zusammenhang mit dem BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste für den Flughafen Wien gewidmet. Diskussionen betrafen dann auch die Weiterentwicklungen im Bereich eines differenzierten und kontinuierlichen Monitorings der Fluglärmmessungen und der Umsetzung des neuen Evaluierungsberichts für das Jahr 2017. Den Abschluss der Bezirkskonferenz bildete die Berichterstattung aus den Gremien des Dialogforums.

**25. April 2018:**

**67. Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit** – Die Mitglieder des AK Öffentlichkeitsarbeit beschlossen im Zusammenhang mit dem Ablauf der Frist zur Einreichung von Revisionsanträgen zum BVwG-Erkenntnis für die 3. Piste, eine Presseaussendung des Dialogforums umzusetzen. Ebenso beschlossen wurde für die Veröffentlichung des Evaluierungsberichts für das Jahr 2017 eine Presseaussendung zu machen. Weitere Beschlüsse betrafen die Umsetzung einer Ausgabe von Dialog\_konkret zum Vergleich der Auflagen aus dem BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste (*vgl. Pkt. 2*)) mit den Vereinbarungen aus Mediationsvertrag und Dialogforum, die Adaptierung / Aktualisierung des Dialogforumsfolder und die Erstellung einer Broschüre für die Vorfeldbusfahrten, die die Informationen des Info-Points zusammenfasst. Besprochen wurde auch, zum Jahresende wieder einen Newsletter zu veröffentlichen.

## 2) Schwerpunktthema „BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste lässt Umsetzung zu“

Am 28. März 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht (BVwG) als höchste Instanz sein neues Erkenntnis im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens (UVP-Verfahren) zur geplanten 3. Piste für den Flughafen Wien veröffentlicht. Das BVwG-Erkenntnis bescheinigt der Flughafen Wien AG (FWAG) die Umweltverträglichkeit des eingereichten Pistenprojekts und definiert zahlreiche Auflagen.

Das BVwG hat eine ordentliche Revision zugelassen. Innerhalb der Frist wurde Revision beantragt und auch beim VfGH Beschwerde erhoben.

Die FWAG hat damit grünes Licht für eine Umsetzung und könnte sofort einen Baubeschluss fassen, da Revisionsanträge bzw. eine Beschwerde an den VfGH keine aufschiebende Wirkung haben. Die Vorstände der Flughafen Wien AG haben jedoch angekündigt, jedenfalls abzuwarten, bis definitive Rechtsicherheit gegeben ist. Die weitere Entwicklung hängt damit davon ab, wie der Verfassungsgerichtshof (VfGH) und das BVwG mit Beschwerde und Revision umgehen. Damit ist das UVP-Verfahren zur 3. Piste immer noch nicht abgeschlossen.

Im BVwG-Erkenntnis sind zahlreiche Auflagen enthalten, die die FWAG im Fall einer Realisierung der 3. Piste einzuhalten hat. Die für die Anrainergemeinden und Bürgerinitiativen wichtigen Auflagen fallen in die Themenbereiche „Fluglärm“ und „Luftschadstoffe & CO<sub>2</sub> & Feinstaub“ bzw. „Klimawandel“. Aus der Perspektive des Dialogforums können bezüglich der Auflagen folgende Anmerkungen gemacht werden:

- **Thema „Fluglärm“** - Zum „Fluglärm“ hat das BVwG auf Basis der Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) im Wesentlichen Lärmschutzmaßnahmen für Siedlungsgebiete vorgeschrieben, die am Tag in Fluglärmzonen mit einem Dauerschallpegel von über 60 Dezibel liegen und in der Nacht in Fluglärmzonen mit einem Dauerschallpegel von über 50 Dezibel.

Zusätzlich hat das BVwG für die sogenannten „lärmsensiblen Objekte“ - gemeint sind hier Schulen, Krankenhäuser, Kindergärten etc. - Lärmschutzmaßnahmen ab einem Dauerschallpegel vorgeschrieben, der bei Tag und auch in der Nacht 5 Dezibel unter den Werten für die „normalen“ Wohnhäuser (vgl. oben) liegen, also bei 55 Dezibel am Tag und 45 Dezibel in der Nacht.

Damit ist klar, dass die in den Medien als „verschärft“ bezeichneten Lärmschutzmaßnahmen im BVwG-Erkenntnis sich nun zwar an die im Mediationsverfahren und im Dialogforum vereinbarten Lärmschutzmaßnahmen und -kriterien angenähert, diese aber nach wie vor nicht erreicht haben. Die Schallschutzmaßnahmen aus Mediationsvertrag und Dialogforum sind bereits seit 2013 für das aktuelle 2-Pisten-System umgesetzt und werden für den Fall, dass die 3. Piste gebaut wird, auch für die Siedlungsgebiete zur Anwendung gelangen, die dann in Lärmzonen des 3-Pisten-Systems liegen.

Keine Auflagen sind im BVwG-Erkenntnis enthalten, die der seit Jahren erfolgreich umgesetzten Nachtflugregelung entsprechen. Dies deshalb, weil im UVP-Verfahren die 3. Piste als Infrastrukturbauwerk mit ihren Umweltauswirkungen von den zuständigen Behörden zu beurteilen ist, Flugroutenfestlegungen etc. aber nicht.

Im Mediationsvertrag ist unter dem Stichwort „Lärmzonendeckelung“ auch vereinbart, dass ab dem Zeitpunkt der Eröffnung einer 3. Piste die Zahl der Personen, die in Siedlungsgebieten mit einem Dauerschallpegel von über 54 Dezibel am Tag leben, nicht mehr zunehmen darf. Zu dieser Vereinbarung aus dem Mediationsverfahren findet sich im BVwG-Erkenntnis keine vergleichbare Auflage.

Insgesamt kann zum Thema „Fluglärm“ festgestellt werden, dass das BVwG Schallschutzmaßnahmen für die lärmsensiblen Objekte vorgeschrieben hat, die die Mitglieder des Dialogforums schon 2013 für die Wohn- und Schlafräume in den „normalen“ Wohnungen und Häusern der Anrainer erfolgreich festgelegt haben. Allerdings fordert das BVwG-Erkenntnis in den Wohn- und Schlafräumen einen Dauerschallpegel von maximal 40 Dezibel durch technischen Schallschutz zu erreichen, während das Lärmschutzprogramm, das im Mediationsverfahren und im Dialogforum vereinbart worden ist, hier einen deutlich niedrigeren Dauerschallpegel, nämlich 30 Dezibel vorsieht und auch umgesetzt hat.

- **Thema „Luftschadstoffe & CO<sub>2</sub>-Emissionen & Feinstaub“** – Diesem Thema sind aus dem BVwG-Erkenntnis Auflagen für die Bauphase einer 3. Piste zuzuordnen, die einen umweltschonenden Baustellenbetrieb sicherstellen sollen. Diese Auflagen verfolgen ein ähnliches Ziel wie die Vereinbarung aus dem Mediationsverfahren Flughafen Wien. Hier wurde für den Fall, dass die 3. Piste gebaut wird, vereinbart worden ist, dass sich die Anrainergemeinden, die Bürgerinitiativen und die FWAG zum Thema „ökologische Baführung“ rechtzeitig zusammensetzen und eine gemeinsame Lösung erarbeiten, die die Belastungen der Anrainer und der Umwelt während der Bauphase auf ein möglichst geringes Maß beschränken.

Das BVwG-Erkenntnis schreibt der FWAG auch vor, dass der Flughafen Wien spätestens fünf Jahre nach Eröffnung einer 3. Piste CO<sub>2</sub>-neutral betrieben werden muss. Schon vor der Eröffnung der 3. Piste muss der Flughafen eine Einsparung von 30.000 t CO<sub>2</sub> erzielen.

Damit werden Auflagen im BVwG-Erkenntnis erteilt, die dem Flughafen Wien zu einem relevanten Beitrag zur Erreichung der von Österreich in internationalen Verträgen vereinbarten Klimaschutzziele (Stichwort „Reduktion der Treibhausgase“ etc.) verpflichten.

Klar festzustellen ist dazu allerdings, dass die FWAG zur Umsetzung der Auflagen aus dem BVwG-Erkenntnis nur dann verpflichtet ist, wenn die 3. Piste auch tatsächlich gebaut wird. Auch ohne 3. Piste verfügt die FWAG seit vielen Jahren über eine gültige Betriebsgenehmigung für das aktuelle 2-Pisten-System. Aus dieser ist keinerlei Verpflichtung zur Umsetzung von Auflagen zur Reduktion des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes ableitbar. Aus der Betriebsanlageneignung der FWAG für das 2-Pisten-System sind auch viele bereits im Mediationsverfahren und im Dialogforum im Konsens vereinbarte und bereits realisierte Maßnahmen nicht ableitbar, um die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten. Diese Maßnahmen wurden damit auf freiwilliger Basis mit dem Zweck eines tragfähigen regionalen Interessensausgleichs zwischen Bevölkerung, Anrainergemeinden und Flugverkehrswirtschaft vereinbart.

Ohne Mediationsverfahren und Dialogforum gäbe es - unabhängig davon, ob eine 3. Piste gebaut werden kann und wird - keine erfolgreich umgesetzte Nachtflugregelung, kein umgesetztes umfangreiches Lärmschutzprogramm, keinen Umweltfonds und keine im Sinn des Lärmschutzes weiterentwickelten An- und Abflugrouten u.v.m. Niemand hätte die Flugverkehrswirtschaft zwingen können, Maßnahmen zuzustimmen und zu finanzieren, die schon heute ein höheres Schutzniveau vor den unvermeidbaren Belastungen durch den Flugverkehr garantieren als es die Gesetzgebung vorschreibt.

Insgesamt kann damit einmal mehr festgestellt werden, dass sich auch durch das neue BVwG-Erkenntnis der Weg des Dialoges und der Verhandlungen als richtig und richtungweisend bestätigt hat. Allen Mitgliedern des Dialogforums ist größter Respekt für ihren Mut und ihre Weitsicht zu zollen, konnten sie doch schon vor rund 13 Jahren Vereinbarungen mit der FWAG und der Flugverkehrswirtschaft zum Schutz der Menschen treffen, die in der Flughafenregion Wien / Niederösterreich / Burgenland leben und arbeiten, die in der Lärmthematik und tlw. auch in anderen Themenbereichen auch 2018 besser sind als die geforderten Auflagen aus dem BVwG-Erkenntnis zur 3. Piste.

**Erkenntnisse aus dem bisherigen Verfahrensverlauf:** Hier ergeben sich einige Schlussfolgerungen die darauf hindeuten, dass sich der Umgang mit den Themen „Umweltverträglichkeit“, „Klimaschutz“ etc. in Zukunft verändern könnten. Die lange Verfahrensdauer ist offensichtlich eine der Hauptgründe dafür, dass die Politik auf Forderungen der Wirtschaft und Interessensvertretungen nun Maßnahmen von Gesetzesänderungen bis hin zum Festschreiben von Staatszielbestimmungen überlegt, die bewirken sollen, Genehmigungsverfahren für Großprojekte einerseits zu beschleunigen und andererseits Projekte mit großer nationaler und internationaler Bedeutung auch leichter durchsetzen zu können.

Die bisherigen Erfahrungen aus dem UVP-Verfahren zur 3. Piste zeigen auch, dass

- die Prüfung von Großprojekten die Berücksichtigung und Beantwortung von komplexen Zusammenhängen erfordert und daraus ein riesiger Bedarf an der Bereitstellung von detaillierten Gutachten, Spiegelgutachten, Analysen, Daten und Fakten resultiert, damit die aktuellen Prüfbestimmungen eingehalten werden können,
- die lange Verfahrensdauer unter anderem aus der Komplexität und Anzahl der im Rahmen des UVP-Verfahrens zu behandelnden Themen resultiert,
- die Komplexität der Themen und der Gesamtaufwand aber auch damit zusammenhängt, dass Projektgegner alle verfahrenstechnischen Möglichkeiten ausschöpfen, um zumindest die Projektumsetzung so lange wie irgend möglich zu verzögern,
- durch eine lange Verfahrensdauer auch die von einem Großprojekt potenziell betroffene Bevölkerung über einen viel zu langen Zeitraum im Unklaren darüber gelassen wird, ob sie in ihren Lebensplanungen die Auswirkungen eines Großprojektes berücksichtigen müssen, oder nicht.

Fazit ist, dass die Forderung vieler Menschen, möglichst rasch Klarheit über die Auswirkungen von Großprojekten zu bekommen, darauf hinweist, dass es auch im Sinn einer breiten Öffentlichkeit ist, Genehmigungsverfahren möglichst effizient, nachvollziehbar und vor allem in einem vertretbaren Zeitrahmen abzuwickeln.

Das raschere Schaffen von Klarheit sollte dabei keinesfalls auf Kosten der Qualität der Prüfungs- und Genehmigungsverfahren gehen, weil dadurch die Gefahr besteht, dass die Umwelt und letztlich auch Lebensqualität und Sicherheit auf der Strecke bleiben könnten.

Eines zeigt aber das UVP-Verfahren zur 3. Piste bisher sehr deutlich. Die Befürchtungen der Wirtschaft, dass ein Mediationsverfahren und ein konstruktiver Dialog- und Verhandlungsprozess zur Erzielung eines regionalen Interessenausgleichs zu massiven Verzögerungen im UVP-Verfahren führen könnte, haben sich nicht bestätigt. Es ist Faktum, dass weder das Mediationsverfahren Flughafen Wien noch der Dialogprozess im Verein Dialogforum Flughafen Wien die Verfahrensdauer des UVP-Verfahrens zur 3. Piste verlängert haben. Ganz im Gegenteil, es wurden durch Mediationsverfahren und Dialogforum viele Maßnahmen zur Erhaltung der Lebens- und Umweltqualität in einer prosperierenden Wirtschaftsregion vereinbart und umgesetzt, die zum regionalen Interessenausgleich beigetragen haben. Der „Mehrwert“ des Dialogprozesses für die Bevölkerung liegt im bereits erwähnten höheren Schutzniveau gegen unvermeidbare Flugverkehrsbelastungen, das seit Jahren Realität ist und das, obwohl der eigentliche Anlass, nämlich die geplante 3. Piste, noch immer im Rahmen des bis heute nicht abgeschlossenen UVP-Verfahrens geprüft wird.

**Thema 3. Piste - die weiteren Schritte** - Wie rasch der VfGH und der VwGH Beschwerden und Revision behandeln werden, hängt von der inhaltlichen Substanz und dem Umfang der Argumentationen ab, die ins Treffen geführt werden.

Für den Fall, dass sowohl Beschwerden als auch Revision abgewiesen werden und damit endgültige Rechtssicherheit darüber hergestellt wäre, dass die Flughafen Wien AG die geplante 3. Piste auch tatsächlich unter Berücksichtigung der erteilten Auflagen errichten darf, bliebe den BeschwerdeführerInnen als Option noch der Gang zum Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte.

Klar ist, dass auch die Herstellung der endgültigen Rechtssicherheit nicht automatisch dazu führt, dass die Baumaschinen auffahren. Dazu müssten die Vorstände der FWAG als ersten Schritt einen Baubeschluss fassen, der – wie dies die Vorstände schon seit Jahren betont haben – natürlich auch von der aktuellen und erwarteten Flugverkehrsentwicklung abhängt. Hier ist anzumerken, dass – nach Jahren stagnierender Flugbewegungen – die FWAG im Jahr 2018 von einem starken Wachstum sowohl der Passagierzahlen (+ 5 %) als auch der Zahl der Starts und Landungen (+ 5 %) ausgeht und die Konjunkturprognosen derzeit darauf hindeuten, dass sich die Wachstumsphase noch einige Zeit fortsetzen dürfte.

Bis zur Eröffnung einer 3. Piste ist es dann aber immer noch ein weiter Weg. Nach einem Baubeschluss müsste noch die Detailplanung erfolgen, viele Grundstücke angekauft und die europaweite Ausschreibung und Vergabe der Bauaufträge umgesetzt werden, bevor die ersten Baumaßnahmen tatsächlich erfolgen könnten. Die bauliche Umsetzung der 3. Piste würde dann lt. Expertenschätzungen möglicherweise rund fünf bis sechs Jahre dauern, womit klar ist, dass eine 3. Piste - auch bei rascher Behandlung der VfGH-Beschwerde und der eingelangten Revision durch den VfGH - erst Ende der 20er-Jahre Realität sein würde.

**Zur Rolle des Dialogforums** - Das Dialogforum hätte - für den Fall, dass die Vorstände den Baubeschluss zur 3. Piste fassen - eine wichtige Aufgabe für die Anrainergemeinden, die Bevölkerung in der Flughafenregion Wien / Niederösterreich / Burgenland sowie die Flugverkehrswirtschaft zu erfüllen. Das Dialogforum wäre verantwortlich dafür, ein neues Mediationsverfahren zu starten und umzusetzen, in dem unter Berücksichtigung des aktuellen Standes der Technik und aller Vereinbarungen das gesamte An- und Abflugsystem für ein 3-Pisten-System zu verhandeln und optimieren wäre, damit die Belastungen durch den Flugbetrieb so gering wie möglich gehalten werden können. Ziel des Mediationsverfahrens wäre es, die negativen Auswirkungen des Flugverkehrs, insbesondere den Fluglärm, aber auch die Luftschadstoffe, CO<sub>2</sub>, Feinstaub etc., möglichst einzuschränken.

Die Prozessleitung des Dialogforums wird rechtzeitig Überlegungen anstellen, wie ein derartiges Mediationsverfahren aufgesetzt werden kann, um durch einen fairen, transparenten und offenen Diskussions- und Verhandlungsprozess möglichst gute Voraussetzungen für eine konsensuale Einigung zu schaffen. Diese Überlegungen werden von den Mitgliedern eingehend zu diskutieren, zu optimieren und letztlich auch zu beschließen sein, damit am Interessenausgleich zwischen Anrainergemeinden, Bevölkerung und Flugverkehrswirtschaft auch in Zukunft in einer Atmosphäre von regionalem und sozialen Frieden gearbeitet werden kann.

### 3) Ausblick Mai / Juni 2018

Im Mai und Juni werden sich die Arbeiten auf die Umsetzung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2017 und die Vorbereitung einer selbstbestimmten Lösung im Thema „Curved Approach\_Piste 16“ konzentrieren. Ein weiterer Arbeitsschwerpunkt wird bei der Bereitstellung teilweise umfangreicher Sitzungsunterlagen liegen. Insgesamt sind für Mai / Juni 2018 derzeit sechs Sitzungen vorgesehen.

- |                       |   |
|-----------------------|---|
| <b>28. Mai 2018:</b>  | <b>01. Arbeitsgruppe „Expertensystem – Flugverkehrsgeschehen“</b>       |
| <b>29. Mai 2018:</b>  | <b>04. Arbeitsgruppe „Detailverhandlungen Curved Approach_Piste 16“</b> |
| <b>04. Juni 2018:</b> | <b>64. Arbeitskreis „Evaluierung &amp; Monitoring“</b>                  |
| <b>05. Juni 2018:</b> | <b>68. Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“</b>                         |
| <b>18. Juni 2018:</b> | <b>48. Dialogforumsitzung</b>   |
| <b>19. Juni 2018:</b> | <b>07. Arbeitsgruppe „Margarethen am Moos“</b>                          |

Die nächste Ausgabe von Dialog\_aktuell mit Nr. 05-06/2018 erscheint in der KW26 Ende Juni.

## 4) Sitzungsspiegel Dialogforum

### Übersicht: Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 15. Mai 2018

Termin				Sitzung		Sitzungsort		
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer
<b>APRIL</b>								
Mo	09.Apr	2018	16:00	Dialogforumsitzung	47. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	16.Apr	2018	11:00	BK Baden	27. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi. 306
Mo	16.Apr	2018	13:30	BK Mödling	35. Sitzung	Maria Enzersdorf	Kampstraße 1	GVA-Sitzungssaal
Mo	16.Apr	2018	17:00	BK Gänserndorf	30. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal	Sitzungssaal
Di	17.Apr	2018	16:30	BK Schwechat	29. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mi	18.Apr	2018	16:30	BK Bruck a.d. Leitha	32. Sitzung	Flughafen Wien	GAC	1. OG
Mi	25.Apr	2018	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	67. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4
<b>MAI</b>								
Mo	28.Mai	2018	16:00	AG Expertensystem FVG	1. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Di	29.Mai	2018	15:30	AG Detailverhdlg.Curved Approach	4. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
<b>JUNI</b>								
Mo	04.Jun	2018	16:00	AK Evaluierung & Monitoring	64. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Di	05.Jun	2018	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	68. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mo	18.Jun	2018	15:30	Dialogforumsitzung	48. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Di	19.Jun	2018	16:30	AG Margarethen am Moos	07. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4
<b>OKTOBER</b>								
Mi	10.Okt	2018	16:00	AG Lärmgebühren	13. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4
Mo	15.Okt	2018	11:00	BK Baden	28. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi. 306
Mo	15.Okt	2018	13:30	BK Mödling	36. Sitzung	Maria Enzersdorf	Kampstraße 1	Technikzentrum
Mo	15.Okt	2018	17:00	BK Gänserndorf	31. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal	Sitzungssaal
Di	16.Okt	2018	16:30	BK Schwechat	30. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2
Mi	17.Okt	2018	16:30	BK Bruck a.d. Leitha	33. Sitzung	Flughafen Wien	GAC	1. OG

*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](http://www.dialogforum.at)) im Bereich „Aktuelles/Termine“ nachgelesen werden.