

# Dialog aktuell

Nr. 01-02/2019

## Rundbrief des Verein Dialogforum Flughafen Wien

Ausgabe: Jänner/Februar 2019 – Nr. 01-02/2019

*Sehr geehrte Damen und Herren!*

*Ich hoffe, sie sind gesund und ohne zu großen Stress nach den Weihnachts- und Semesterferien in das Arbeitsjahr 2019 gestartet. Mit der ersten Ausgabe von „Dialog aktuell“ im Jahr 2019 wende ich mich heute an Sie, um über den Start des Dialogforums in das neue Arbeitsjahr zu informieren.*

*Ich bin – wie schon in den vergangenen Jahren - im Jahr 2019 wieder für Sie jederzeit erreichbar, wenn es um Themen im Zusammenhang mit dem Flugverkehr und den Flugverkehrsbelastungen etc. geht und ich möchte Sie herzlich einladen, mich jederzeit per E-Mail oder telefonisch zu kontaktieren.*

*Ich freue mich auf unsere gemeinsame Arbeit im Jahr 2019 und verbleibe*

*mit besten Grüßen Ihr*

*Wolfgang Hesina*

## 1) Rückblick Jänner / Februar 2019

Das Dialogforum hat das Arbeitsjahr 2019 wie geplant am Montag den 7. Jänner 2019 begonnen.

Die ersten Arbeitswochen waren durch die Vorbereitungsarbeiten für die Arbeitskreis- und Arbeitsgruppensitzungen geprägt. Die Woche der Semesterferien wurde von der Prozessleitung - wie alljährlich - sitzungsfrei gehalten. Nach der arbeits- und zeitintensiven Umgestaltung des Evaluierungsberichts im Jahr 2018 und der späten Veröffentlichung erst im November sind die Arbeiten zur Erstellung des Evaluierungsberichts für das Berichtsjahr 2019 schon im Februar voll angelaufen. Für die Website des Dialogforums [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) wurde die Entwicklung einer Datenschutzerklärung auf Basis der Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) vorangetrieben. Letzte Details waren hier Anfang März noch zu klären. Darüber hinaus haben im Jänner und Februar 2019 bereits sieben Sitzungen stattgefunden:

- 24. Jänner 2019:** **15. Arbeitsgruppe „Lärmgebühren“** – In der Arbeitsgruppensitzung präzisierten die TeilnehmerInnen ihre Vorstellungen hinsichtlich der Überarbeitung und Weiterentwicklung des seit 2009 umgesetzten Lärmgebührenmodells. Die FWAG wurde beauftragt, die Überlegungen der SitzungsteilnehmerInnen in das Modell einzuarbeiten und die Auswirkungen auf die Airlines und das jährliche Volumen der Lärmgebühren zu prüfen. Die Arbeitsgruppenmitglieder einigten sich darauf nach Möglichkeit in der nächsten Sitzung die Grundstruktur des neuen Lärmgebührenmodells gemeinsam festzulegen.
- 28. Jänner 2019:** **71. Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“** – Eingangs der Sitzung wurden in einer kurzen Diskussion die Verbesserungsmöglichkeiten für das Info-Telefon und die Beantwortung von Anfragen und Beschwerden erörtert. Auch die weitere Vorgangsweise im Zusammenhang mit dem geplanten Update des Dialogforumsfolder und der Info-Point-Informationsbroschüre wurde gemeinsam festgelegt. Den Abschluss der Arbeitskreissitzung bildete eine Diskussion über die Vorgangsweise und das Wording des Dialogforums in öffentlichkeitsarbeitsrelevanten Themen.
- 11. Februar 2019:** **02. Arbeitsgruppe „Expertensystem Flugverkehrsgeschehen“** – Konform mit den Vereinbarungen aus der 1. Arbeitsgruppensitzung konzentrierte sich die Diskussion in der Arbeitsgruppensitzung auf die Detaillierung insbesondere des ersten von vier definierten Arbeitspaketen. Im Konsens wurde beschlossen die Entwicklung der vergangenen Jahre auf Basis des vorhandenen Daten- und Informationsmaterials zu analysieren um daraus Rückschlüsse zu ziehen, welche Darstellungsformen, Analysethemen u.a.m. in Zukunft geeignet sind, um die Diskussionen von An- und Abflugrouten bestmöglich zu unterstützen und die Auswirkungen des Flugverkehrs auf die Flughafenregion zu analysieren und darzustellen. Zur weiteren Präzisierung der Anforderungen wurde auch ein Termin für eine Kleingruppensitzung vereinbart, um die nächste Arbeitsgruppensitzung bestmöglich vorzubereiten.
- 12. Februar 2019:** **07. Arbeitsgruppe „Flugspuren im Internet“** – Die SitzungsteilnehmerInnen konzentrierten sich in der Arbeit auf die Prüfung der bereits erarbeiteten Weiterentwicklungsoptionen für die Website [www.flugspuren.at](http://www.flugspuren.at) und darauf, welche der gewünschten Verbesserungen auch tatsächlich vor dem Hintergrund der technischen und datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen umgesetzt werden könnten und gleichzeitig am besten den inhaltlichen Anforderungen der Dialogforumsmitglieder entsprechen. Vor der nächsten Arbeitsgruppensitzung soll zu einigen Fragen nach Möglichkeit eine Stellungnahme von Datenschutzexperten eingeholt werden. Abschließend beantworteten die Vertreter der FWAG offene Fragen im Zusammenhang mit Zeitungsmeldungen über die Ausbaupläne des Flughafens Wien.
- 25. Februar 2019:** **65. Arbeitskreis „Evaluierung & Monitoring“** – Am Beginn der Arbeitskreissitzung stand die Beantwortung einer Anfrage der Gemeinde Schwechat zu Pressemeldungen über die Stationierung von Hubschraubern am Flughafen Wien sowie den Antrag der

ARGE gegen Fluglärm auf Evaluierung der Vereinbarungen zum Thema „Idle-Reverse“ und „Rolling take of procedure“. In weiterer Folge dominierte die Berichterstattung über die Flugverkehrsentwicklung im Jahr 2018, ein Ausblick auf 2019 sowie zu zahlreichen Evaluierungsthemen wie z.B. Einhaltung des Pistenverteilungsplans 2018 und Überschreitungen der Zielwerte, 40%-Regelung, Curved Approach 16, Nachtflugrouten, Eindrehen der Luftfahrzeuge vom Süden auf des ILS Piste 11 u.a.m. Für die Diskussion des Evaluierungsrohberichts für das Berichtsjahr 2018 wurde am Ende der Sitzung für Anfang Juni ein neuer Arbeitskreissitzungstermine vereinbart.

Anfang März hat eine weitere Sitzung der Arbeitsgruppe „Lärmgebühren“ stattgefunden.

**05. März 2019:** **16. Arbeitsgruppe „Lärmgebühren“** – In der Arbeitsgruppensitzung wurde die Grundstruktur des überarbeiteten Lärmgebührenmodells besprochen und festgelegt. Vereinbart wurde auf Basis von noch durchzuführenden Modellrechnungen nach Möglichkeit bereits in der 17. Arbeitsgruppensitzung (3. April) das überarbeitete Lärmgebührenmodell fertig zu stellen, damit der erweiterte Vorstand des Dialogforums im Juni einen Umsetzungsbeschluss fassen kann.

Im März 2019 sind keine weiteren Sitzungen anberaumt, zahlreiche Sitzungen finden dann wieder im April 2019 statt (vgl. Punkt. 3).

## 2) **Schwerpunktthema „UVP-Verfahren zur 3. Piste abgeschlossen – Weg des Dialogs bestätigt“**

Der Verwaltungsgerichtshof (VwGH) hat mit dem Erkenntnis vom 6. März 2019 (Ro 2018/03/0031 ua) und der Bekanntgabe der Entscheidung am 18. März 2019 den Bau der 3. Piste für den Flughafen Wien erlaubt. Mit dem VwGH-Erkenntnis ist nun endgültig Rechtssicherheit darüber geschaffen worden, dass die 3. Piste umweltverträglich ist und gebaut werden darf.

Das VwGH-Erkenntnis hat zahlreiche positive und negative Reaktionen hervorgerufen. Die revisionswerbenden Parteien, die auf das UVP-Verfahren gesetzt haben, deren Revisionen aber allesamt abgewiesen worden sind, haben angekündigt, sich an die Europäische Kommission bzw. den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte wenden zu wollen. Rechtsexperten sehen diesbezüglich allerdings unter Berücksichtigung der Ausführungen im VwGH-Erkenntnis kaum mehr reale Chancen damit noch irgendeine Änderung zu erreichen.

Mit der Veröffentlichung des VwGH-Erkenntnis ist nun das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren (UVP-Verfahren) zur 3. Piste, das am 1. März 2007 begonnen hat, abgeschlossen und die Umweltverträglichkeit der 3. Piste – wie schon gesagt - unter Auflagen rechtssicher festgestellt. In den Ausführungen des VwGH-Erkenntnis finden sich zu für die Anrainer und das Dialogforum Flughafen Wien besonders relevanten Themen folgende Aussagen:

- [1] Der VwGH stützt sich zum **Thema „Schallschutz“** auf den Ablehnungsbeschluss des VfGH vom 4. Oktober 2018, in dem der VfGH weder hinsichtlich des §145 b (LFG) Luftfahrtgesetz (regelt im Abs. 3) das Festsetzen von Immissionsschwellwerten per Verordnung durch das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft sowie die Umsetzung objektseitiger (Lärmschutz)Maßnahmen beim Überschreiten der Immissionsschwellwerte) noch hinsichtlich der Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) „Normbedenken“ entwickelt hat. Der VwGH stellt fest, dass es ein öffentliches Interesse an der Luftfahrt gibt und dementsprechend auf Basis des vorhandenen öffentlichen Interesses an der Luftfahrt
- Einschränkungen der Nutzungsmöglichkeiten privater Freiflächen und
  - damit einhergehende Wertminderungen sowie

- die Wartung des Lärmschutzes (z.B. Lüfter) durch die Eigentümerinnen und Eigentümer der Liegenschaften verhältnismäßig und zumutbar sind.

[2] Im Dialogforum sind die Mitglieder eigentlich davon ausgegangen, dass die Beurteilung der Luftverkehrslärmimmissionsschutzverordnung (LuLärmIV) durch den Verfassungsgerichtshof als gesetzes- und verfassungskonform sowie insbesondere die Begründung des VfGH dieser Auffassung darauf hindeutet, dass eine Beurteilung durch die Umweltmedizin erfolgen sollte. Der VwGH hat dazu aber nun im Erkenntnis festgestellt, dass die bei der Erlassung der LuLärmIV eingeholten Gutachten in Kombination mit dem im Rahmen des UVP-Verfahrens eingeholten Teilgutachten „Umwelthygiene“ eine ausreichende umweltmedizinische Grundlage darstellen.

[3] Zum **Thema „Luft und Klima“** geht der VwGH davon aus, dass nationales Recht, das mit unionsrechtlichen Vorgaben im Widerspruch stehen würde, unionskonform auszulegen ist. Das Unionsrecht zum Thema „Treibhausgase“ gebietet jedoch nicht die Untersagung der 3. Piste, weil

- Treibhausgasemissionen der Anlagen des Flughafens Gegenstand von zusätzlichen Auflagen des BVwG sind,
- Auswirkungen der Treibhausgasemissionen auf das Mikroklima durch vorliegende Gutachten verneint werden und
- die Auswirkungen der Treibhausgase auf das Weltklima mit dem Emissionshandelssystem durch das Unionsrecht geregelt sind. Adressaten des Emissionshandelssystems sind aber die Luftfahrzeugbetreiber (Airlines) und nicht der Flughafen, wodurch für die Reduktion der Treibhausgasemissionen auch die Airlines (und nicht der Flughafen) zuständig ist.

[4] Das **Thema „Bodenverbrauch“** ist für den VwGH in seinem Erkenntnis insofern kein Thema, weil die Relevanz des Bodenverbrauchs in der Revision „*nicht einmal ansatzweise aufgezeigt*“ worden ist.

Mit der Feststellung der Umweltverträglichkeit der 3. Piste durch den VwGH hat sich nun auch der Weg des Dialogs eindrucksvoll als richtig bestätigt. Die Einschätzung der Anrainergemeinden und die Bürgerinitiativen, aber auch die Repräsentanten der Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland, die davon ausgegangen sind, dass eine 3. Piste wahrscheinlich genehmigungsfähig ist war ebenso richtig wie die daraus abgeleitete Vorgangsweise im UVP-Verfahren, nämlich frühzeitig auf Verhandlungen und Dialog zu setzen, um auf diesem Weg Maßnahmen durchzusetzen und Vereinbarungen zu treffen, die die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich halten. Mit der Vorgangsweise konnte auch das strategische Ziel erreicht werden, ein Schutzniveau der Bevölkerung vor den Flugverkehrsbelastungen sicher zu stellen, das höher bzw. besser ist als es der Gesetzgeber vorschreibt.

Die Repräsentantinnen und Repräsentanten insbesondere der Bürgerinitiativen, die sich im Dialogforum engagiert haben, haben unzählige Arbeitsstunden unbezahlt geleistet und dies noch dazu in ihrer kargen Freizeit. Dafür gebührt ihnen genauso wie auch den VertreterInnen der Länder, Gemeinden und der Flugverkehrswirtschaft großer Dank und Hochachtung insbesondere auch dafür, so lange am Ball geblieben zu sein, bis das UVP-Verfahren nun abgeschlossen werden konnte.

Die Arbeit im Dialogforum hat trotz oft langwierigen, schwierigen und komplexen Verhandlungen zu vielen herzeigbaren und konkreten Ergebnissen und Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen geführt. Maßnahmen wie die Nachtflugregelung mit der Einschränkung der Benutzung der Pisten sowie der An- und Abflugrouten („single runway operation“) sowie einer absoluten Deckelung der Starts und Landungen innerhalb der sogenannten „Nachtkernzeit“ zwischen 23:30 Uhr und 05:30 Uhr, oder das umfassende Lärmschutzprogramm für alle Siedlungsgebiete, die aktuell im 2-Pisten-System in Fluglärmszonen mit einem Dauerschallpegel am Tag von mehr als 54 Dezibel und in der Nacht von mehr als 45 Dezibel liegen, den zahlreichen Flugroutenadaptierungen und vielen andere Vereinbarungen sind schon seit über zehn Jahren erfolgreich umgesetzt und wirksam. Die genannten Maßnahmen gäbe es heute und auch für die Zukunft ebenso wenig wie viele andere Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen, wenn nicht im Mediationsverfahren und im Dialogforum Flughafen Wien die Betroffenen mit dem Projektwerber FWAG und der Flugverkehrswirtschaft konstruktiv den Dialog gesucht und verhandelt hätten.

Den Mitgliedern des Dialogforums ist dabei sehr bewusst, dass es auch weiterhin viel zu tun gibt und nach dem Ende des UVP-Verfahrens nun die Arbeit fortgesetzt werden muss, gibt es doch trotz aller intensiven Anstrengungen auch heute noch wie Siedlungsgebiete mit erheblichem Fluglärm und Flugverkehrsbelastungen. Diese Tatsache und die Erfahrungen der letzten rund zwanzig Jahre seit Beginn des Mediationsverfahrens zeigen sehr klar, dass die Flugverkehrsbelastungen des nun seit vergangem Jahr wieder dynamisch wachsenden Flugverkehr nur durch eine permanente Arbeit an alten und neuen Maßnahmen in Grenzen gehalten werden können.

Blickt man nun abschließend auf den Verlauf des UVP-Verfahrens und die unterschiedlichen Strategien der Parteien in diesem Verfahren zurück, lässt sich zeigen, dass vor allem die Interessen der Bürgerinitiativen (weniger Fluglärm, weniger Flugverkehrsbelastungen, weniger Luftschadstoffe und CO<sub>2</sub> etc., Erhaltung der Lebens- und Umweltqualität etc.) sehr ähnlich waren und nach wie vor sind und das unabhängig davon, ob sie auf den Weg des Dialogforums, auf Dialog und Verhandlungen gesetzt haben, oder ob sie sich auf das UVP-Verfahren und das Erreichen eines versagenden Erkenntnis der höchsten Instanz verlassen haben. Der Unterschied besteht nach Abschluss des UVP-Verfahrens darin, dass die Bürgerinitiativen, die auf das UVP-Verfahren, auf Einsprüche und Revision gesetzt haben, nun mit leeren Händen dastehen und nichts erreicht haben. Nicht nur ihre Argumente gegen die 3. Piste wurden höchstinstanzlich durch das VwGH-Erkenntnis abgewiesen, die Bürgerinitiativen außerhalb des Dialogforums konnten in den letzten fünfzehn Jahren auch keine einzige Maßnahmen durchsetzen, die sich dämpfend auf die Flugverkehrsbelastungen ausgewirkt hätte.

Bedauerlich war im UVP-Verfahren, dass die Bürgerinitiativen außerhalb des Dialogforums immer wieder die Dialogforummitglieder und insbesondere die Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm verbal angegriffen haben und mit tlw. Fehlinformationen als von der Flugverkehrswirtschaft „gekauft“ in der Öffentlichkeit darzustellen versucht haben. Als Geschäftsführer des Dialogforums bin ich sehr stolz darauf, dass die Mitglieder des Dialogforums und vor allem die Bürgerinitiativen der ARGE gegen Fluglärm in ihren Verhandlungen und in der Maßnahmenentwicklung trotz dieser Angriffe immer fair geblieben sind und niemals versucht haben, Maßnahmen gegen die Flugverkehrsbelastungen auf Kosten von Siedlungsgebieten durchzusetzen, die von Bürgerinitiativen vertreten waren, die nicht auf Dialog und Verhandlungen gesetzt haben.

Im Dialogforum beginnt nun ein neuer Abschnitt, der Flugverkehr wächst derzeit rasant und mit der Rechtssicherheit, dass eine 3. Piste am Flughafen Wien gebaut werden darf, rücken für den Zeitraum bis zur Eröffnung einer 3. Piste zwei Hauptthemen in das Zentrum der Aktivitäten:

- [1] Erstens gehen die Dialogforummitglieder davon aus, dass viel Arbeit und intensive Anstrengungen erforderlich sein werden, um die negativen regionalen Auswirkungen eines zunehmend überlasteten 2-Pisten-Systems so gering wie möglich zu halten.
- [2] Zweitens hat der Verein Dialogforum Flughafen Wien – dessen Finanzierung von den Ländern, Anrainergemeinden und der ARGE gegen Fluglärm mit der Flughafen Wien AG gemäß Kooperationsvertrag zumindest „bis zur Eröffnung einer 3. Piste am Flughafen Wien“ als ein Ergebnis des Mediationsverfahrens vereinbart wurde – die Aufgabe, am aktuellen Stand der technologischen Möglichkeiten u.a. die An- und Abflugrouten für das 3-Pisten-System – die ja im UVP-Verfahren nicht festgelegt werden konnten – zu verhandeln und nach Möglichkeit im Konsens festzulegen. Die Flughafen Wien AG hat sich nämlich im Mediationsvertrag § I., Zif. 2.), lit. b), Abs. 2 verpflichtet
  - *„...rechtzeitig vor Baubeginn der 3. Piste mit den anderen Parteien das An- und Abflugsystem, die Verkehrsverteilung und alle damit im Zusammenhang stehenden Fragen (Korridore, SID's, Bodenlärm, bordseitige Maßnahmen, schwere Maschinen etc.) zu verhandeln.“*

Der Verein Dialogforum Flughafen Wien hat in diesem Zusammenhang gemäß Mediationsvertrag § I., Zif. 2.), lit. b), Abs. 5 folgende Aufgabe übernommen:

*„Art und Umfang sowie die Details dieses Kommunikationsprozesses werden durch den erweiterten Vorstand des Vereins „Verein Dialogforum Flughafen Wien“ festgelegt.“*

Die Prozessleitung des Dialogforums Flughafen Wien hat schon vor Monaten begonnen, sich damit auseinanderzusetzen, wie ein Informations-, Kommunikations-, Diskussions- und Verhandlungsprozess gestartet und



umgesetzt werden kann, der geeignet ist, auch für das kommende 3-Pisten-System die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich zu halten. Der Prozessleitung ist dabei sehr bewusst, dass die Bevölkerung in der Flughafenregion Wien in den kommenden Jahren bis zur Eröffnung der 3. Piste mit den Auswirkungen eines zunehmenden überlasteten 2-Pisten-Systems konfrontiert sein wird und deshalb auch an Maßnahmen gegen diese Belastungen gearbeitet werden muss. Hinzu kommt, dass der seit Bestehen des Dialogforums laufende Evaluierungs- und Monitoringprozess für die bereits umgesetzten Maßnahmen weiterlaufen muss.

Die Prozessleitung geht davon aus, dass - trotzdem derzeit mit einer Fertigstellung und Eröffnung der 3. Piste erst um das Jahr 2030 gerechnet wird - die Zeit, bis dahin sehr knapp werden ist, um die alle erforderlichen Arbeiten erfolgreich zu erledigen. Die Prozessleitung wird deshalb bereits in den beiden Sitzungen des erweiterten Vorstands des Dialogforums im April und Juni 2019 erste Überlegungen vorstellen, welche Strukturen geschaffen und welche Prozesse in Gang gesetzt werden müssten, um die auf das Dialogforum zukommenden großen Herausforderungen bewältigen zu können.

Die vorgeschlagene Vorgangsweise wird in den geeigneten Gremien mit den Mitgliedern besprochen, gemeinsam überarbeitet und festgelegt werden. In diesem Zusammenhang wird auch abzuklären sein, wie Bürgerinitiativen, Interessensgruppierungen und Gemeinden etc., die sich nun nach Abschluss des UVP-Verfahrens dazu entschließen, im Dialogforum mitzuarbeiten, integriert werden können. Die Prozessleitung in ihrer neutralen Rolle wird ihrerseits dafür sorgen, dass alle potenziell von den Auswirkungen eines 3-Pisten-Systems betroffenen Gemeinden, Institutionen, Bürgerinitiativen etc. über die Mitwirkungsmöglichkeiten informiert werden. Die Mitarbeit im Dialogforum wird dabei auch in Zukunft auf freiwilliger Basis erfolgen, niemand kann und soll gezwungen werden, mitzuarbeiten, niemand soll aber auch behaupten können, es habe keine Information darüber gegeben, dass der Verein Dialogforum Flughafen Wien das Flugverkehrssystem für den Flughafen Wien mit drei Pisten mitgestalten wird und nach Möglichkeit ein Konsens über das An- und Abflugsystem und viele andere Maßnahmen erzielt werden soll, die auch in Zukunft die Flugverkehrsbelastungen so gering wie möglich halten können.

### 3) Ausblick April 2019

Trotz der Absagen der 13. Sitzung des Arbeitskreises Runway 29 und der 8. Sitzung der Arbeitsgruppe Margarethen am Moos, finden im April neun Sitzungen von Gremien des Dialogforums statt. Dementsprechend wird der Schwerpunkt der Arbeiten im verbleibenden März und im April 2019 auf der Vorbereitung, Umsetzung und Protokollierung der Sitzungen liegen. Zweiter Arbeitsschwerpunkt wird die Erstellung des Evaluierungsrohberichts für das Berichtsjahr 2018 sein. Der Bericht soll nach Möglichkeit heuer bereits Ende April / Anfang Mai 2019 an die Mitglieder ausgesendet werden. Der Materialienband folgt dann ebenfalls noch in der ersten Maihälfte. Folgende Sitzungen sind für den April 2019 derzeit terminisiert:

- |                        |   |
|------------------------|---|
| <b>02. April 2019:</b> | <b>11. Arbeitskreis „Curved Approach“</b>       |
| <b>03. April 2019:</b> | <b>17. Arbeitsgruppe „Lärmgebühren“</b>         |
| <b>08. April 2019:</b> | <b>29. Bezirkskonferenz Baden</b>               |
| <b>08. April 2019:</b> | <b>37. Bezirkskonferenz Mödling</b>             |
| <b>08. April 2019:</b> | <b>32. Bezirkskonferenz Gänserndorf</b>         |
| <b>09. April 2019:</b> | <b>31. Bezirkskonferenz Schwechat</b>           |
| <b>10. April 2019:</b> | <b>34. Bezirkskonferenz Bruck an der Leitha</b> |
| <b>24. April 2019:</b> | <b>51. Dialogforumssitzung</b>                  |
| <b>25. April 2019:</b> | <b>73. Arbeitskreis „Öffentlichkeitsarbeit“</b> |

Die zweite Ausgabe von Dialog\_aktuell im neuen Jahr mit der Nr. 03-04/2019 erscheint in KW19.

## 4) Sitzungsspiegel Dialogforum

Stand: 21. März 2019

Termin				Sitzung		Sitzungsort			
Tag	Datum	Jahr	Uhrzeit	Bezeichnung	Sitzung Nr.	Ort	Objekt	Sitzungszimmer	
<b>APRIL</b>									
Di	02.Apr	2019	16:00	AK Curved Approach	11. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	02.Apr	2019	16:00	AG Lärmgebühren	17. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4	
Mo	03.Apr	2019	11:00	BK Baden	29. Sitzung	Baden	BH-Baden	Zi.Nr. 306	
Mo	08.Apr	2019	13:30	BK Mödling	37. Sitzung	Maria Enzersdorf	Kampstraße 1	Technikzentrum	
Mo	08.Apr	2019	17:00	BK Gänserndorf	32. Sitzung	Deutsch-Wagram	Marchfeldkanal		
Di	09.Apr	2019	16:30	BK Schwechat	31. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	10.Apr	2019	16:30	BK Bruck	34. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	24.Apr	2019	16:30	Dialogforum	51. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Do	25.Apr	2019	16:00	AK Öffentlichkeitsarbeit	73. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
<b>MAI</b>									
Mo	06.Mai	2019	16:30	AG Margarethen am Moos	8. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 4	
Di	14.Mai	2019	17:00	Aviation Know How	5. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
<b>JUNI</b>									
Mi	05.Jun	2019	16:00	AK Evaluierung & Monitoring	66. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	
Mi	12.Jun	2019	16:00	Dialogforum	52. Sitzung	Flughafen Wien	Office Park I	1. OG, KR 2	

Anmerkung: Der Sitzungsspiegel wird laufend ergänzt, bitte deshalb immer allfällige zwischenzeitliche Änderungen auf der Website des Dialogforums [www.dialogforum.at](http://www.dialogforum.at) beachten. **Gültig ist immer die Terminübersicht auf der Website des Dialogforums.**

Quelle: Verein Dialogforum Flughafen Wien