

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Flughafen Wien AG, Land Niederösterreich
Parallelpiste 11R/29L**

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTEN

ANHANG

**FACHLICHE AUSEINANDERSETZUNG MIT DEN
EINGELANGTEN STELLUNGNAHMEN**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302
Bearbeitungszeitraum: von August 2008 bis Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Aufstellung der während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen	5
2. Einleitende Bemerkung zur Zuteilung an die Gutachter	6
3. Beurteilung durch den Sachverständigen für Abwassertechnik und Wasserbautechnik (ABW)	8
4. Beurteilung durch den Sachverständigen für Forst- und Jagdwirtschaft (FOR).....	26
5. Beurteilung durch die Sachverständigen für Flugsicherungstechnik (FSI)	27
7. Beurteilung durch den Sachverständigen für Gewässerökologie (GEW bzw. NAT/GEW)	39
8. Beurteilung durch den Sachverständigen für Geohydrologie (HYD bzw. ABW/HYD)	45
9. Beurteilung durch den Sachverständigen für Lärmtechnik (LÄR)	47
10. Beurteilung durch den Sachverständigen für Landwirtschaft (LAN)	99
11. Beurteilung durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung (LRE)	101
12. Beurteilung durch den Sachverständigen für Meteorologie (MET).....	120
13. Beurteilung durch den Sachverständigen für Naturschutz (NAT).....	122
15. Beurteilung durch den Sachverständigen für Raumordnung und Landschaftsbild (RAU bzw. LAN/RAU und NAT/RAU)	135
16. Beurteilung durch den Sachverständigen für Umwelthygiene (UMW bzw. LRE/UMW).....	203
17. Beurteilung durch den Sachverständigen für Veterinärmedizin (VET)	225

18. Beurteilung durch den Sachverständigen für Verkehrsplanung (VPL)	227
19. Beurteilung durch den Sachverständigen für Verkehrstechnik (VTE).....	233

1. Aufstellung der während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen

Die Flughafen Wien AG und das Land Niederösterreich als zuständiger Straßenerrichter bzw. -erhalter bei Landesstraßen haben mit Eingabe vom 1. März 2007 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung als UVP-Behörde für das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ gestellt.

Ab 29. Mai 2008 bis einschließlich 31. Juli 2008 sind der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung in den Gemeinden Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Ab dem 29. Mai 2008 bis einschließlich 31. Juli 2008 konnte jedermann schriftliche Stellungnahmen bzw. Einwendungen an die NÖ Landesregierung, per Adresse: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht (RU4), Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, übermitteln.

Folgende Stellungnahmen sind innerhalb der genannten Frist bei der Behörde eingelangt:

s. Beilage 1 (geordnet nach laufender Nummer) und **Beilage 2** (alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen)

Die Einwendungen wurden fortlaufend nummeriert (in der Beilage 1 die Nummer in der äußersten Spalte links), der Wortlaut der Einwendung lässt sich anhand der Nummer leicht der jeweiligen Partei zuordnen. Welche Nummer die Einwendung hat, ist anhand der alphabetischen Auflistung in Beilage 2 festzustellen.

2. Einleitende Bemerkung zur Zuteilung an die Gutachter

Die während der öffentlichen Auflage eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden inhaltlich gesichtet und nach Fachbereichen aufgegliedert zur Beantwortung an die betroffenen Sachverständigen weitergeleitet. Einwendungen, die inhaltlich allgemein gehalten sind (z. B. allgemeine Befürchtungen hinsichtlich Lärmbelästigung oder Gesundheitsgefährdung etc.), berühren unmittelbar den Kernbereich der jeweiligen Teilgutachten; deren Beantwortung ergibt sich somit aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten selbst. Hier war eine gesonderte Befassung der Sachverständigen daher nicht geboten.

Bei Durchsicht der eingelangten Stellungnahmen hat sich gezeigt, dass etliche wortgleich formuliert sind. Hier wurde nicht jede Stellungnahme gesondert an den jeweiligen Fachbereich zur Beantwortung weitergeleitet, vielmehr wurde immer nur eine Stellungnahme aus dem gleichlautenden Konvolut stellvertretend auch für die anderen weitergeleitet. Aus der farbig unterlegten Beilage 1 ist ersichtlich, welche Stellungnahmen wortgleich lauten, z. B. ist die Einwendung Nr. 8 (Christian Millner) inhaltlich gleichlautend mit der Einwendung Nr. 20 (Mag. Christian Pekar) und allen anderen Einwendungen, die in Beilage 1 **rot** unterlegt sind. Die Einwendung Nr. 169 (Adamicska Susanne) ist gleichlautend mit Einwendung Nr. 271 (Walter Hoffmann) und allen anderen Einwendungen, die in Beilage 1 **grün** unterlegt sind.

Ergänzend ist noch darauf hinzuweisen, dass die Stellungnahmen, die mit „**Persönliche Stellungnahme**“ titulierte sind, inhaltlich mit den Stellungnahmen **Dr. Deitzer** übereinstimmen. Wenn also eine Stellungnahme, die in Beilage 1 **rot** unterlegt ist, an einen Sachverständigen zur Bearbeitung weitergeleitet wurde, sind davon inhaltlich auch die **rosa** unterlegten Stellungnahmen umfasst.

Die Sachverständigen wurden ersucht, ergänzend zu den allgemeinen Fragestellungen in den Stellungnahmen folgende Fragen zu beantworten:

Soweit sich die Vorbringen auf das Fehlen von relevanten Daten in den Projektunterlagen beziehen, möge dargelegt werden,

- ob das Vorbringen durch die zwischenzeitig erfolgten Projektrevisionen erledigt ist oder

- ob die Vorlage weiterer Unterlagen durch die Antragsteller notwendig ist, allenfalls
- warum die geforderten Unterlagen nicht für eine Beurteilung notwendig sind.

Soweit sich die Vorbringen auf inhaltliche Fragestellungen beziehen, erging die Aufforderung, darzulegen,

- ob die Vorbringen inhaltlich begründet sind, wenn ja,
- ob diese eine Änderung der bisherigen gutachterlichen Beurteilung (soweit Gutachten bereits vorgelegt wurden) bedingen, gegebenenfalls
- ob diesbezüglich (zusätzliche) Auflagen vorgeschlagen werden.

Weiters wurden sie aufgefordert anzumerken, wenn nach ihrer Ansicht zu einem bestimmten Themenkomplex ein weiterer Sachverständiger befasst werden sollte.

3. Beurteilung durch den Sachverständigen für Abwassertechnik und Wasserbautechnik (ABW)

ABW 1. In der Einwendung Nr. 69 etc. wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ABW 1.1. Abwasser: Auswirkungen von Kerosin, Verbrennungsschadstoffen und Enteisungsmitteln auf Wasserhaushalt sind unzureichend dargestellt, insbesondere ist CSB-Rückhalt von 90,11% zu überprüfen

ABW 1.2. Wiederauffindungs- und Verschleppungsraten sind nicht nachvollziehbar

ABW 1.3. Störfall und Umweltauswirkungen bei Übertreten des Wassers durch Notüberlauf wird nicht beschrieben

ABW 1.4. Darstellung der starken Steigerung des Verbrauchs an Enteisungsmitteln ist nicht plausibel

ABW 1.5. Häufigkeit der Grenzwertüberschreitung bei Direkteinleitung in Donau, wenn Starkregen und Enteisung zusammenfallen, ist zu erläutern (ist wichtig für CSB-Retention)

ABW 1.6. Um Einhaltung des Grenzwertes von 90% CSB Rückhalt zu gewährleisten, ist verbessertes Abwasserkonzept nötig!

ABW 1.7. Toleranzwert ist auf 30 bis 50 mg TOC/l zu senken wegen Summenbelastung durch Flughafen-Abwässer

ABW 1.8. Simulation zur Speicherbeckenbemessung entspricht mangels Sensitivitätsuntersuchung nicht dem Stand der Technik

ABW 1.9. Folgen von Einleitungen bei Hochwasser sind nicht abschätzbar; auch für stromab gelegene Trinkwasseranlagen sind sie erforderlich

ABW 1.10. Spezielle chemische Zusammensetzung der Flughafen-Abwässer bzw des TOC der Donau sind zur Beurteilung, ob Schmutzfrachten für Donau eine Belastung darstellen, zu berücksichtigen: Ansatz in den Projektunterlagen beurteilt Sachverhalt nach Maßstäben einer Kläranlage; Prüfung der UVP hat aber auch nach Maßstäben gem. Naturschutz- und Wasserrecht zu erfolgen. Dabei sind Folgen für Ökosystem zu beurteilen, nicht nur der zum Abbau der Schmutzfracht erforderliche Sauerstoff

ABW 1.11. Abwasserfahne wird auf längerer Strecke wirksam sein, als vom Projektwerber angegeben

ABW 1.12. Angaben zum CSB-Rückhalt beruhen auf unzulässigen Annahmen und Analogieschlüssen; Rückhaltequote von 50 % wird bei den Enteisungspositionen nicht erreicht: Es ist absehbar, dass der geforderte Schwellenwert von 90 % CSB-Rückhalt nicht erreicht werden kann.

ABW 1.13. Ist Kapazität der Kläranlage Schwechat bei Starkregenereignissen gegeben?

ABW 2. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ABW 2.1. Massive Schwierigkeiten bei Überschwemmungen bei starken Niederschlägen , insbes. auch bei B 10.

ABW 3. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ABW 3.1. Verletzung von § 105 WRG: Grenzwert von 200 mg CSB/l widerspricht AAEV 4, wonach Grenzwert von 75 mg/l festgesetzt ist!; Widersprüche hinsichtlich Volumen des Speicherbeckens in den einzelnen FB, ebenso hinsichtlich Frage, wie viel t CSB aus der Flächenenteisung stammen; Berechnungen sind falsch (entweder stimmt CSB-Menge oder Wassermenge oder beides nicht).

ABW 3.2. Funktion des Speicherbeckens wird falsch beurteilt: bei Entleeren des Beckens durch Manipulation u. U. erhebliche organische Belastung des Abwassers etc. möglich; dazu fehlen Berechnungen.

ABW 3.3. Behandlung der Abwässer aus Enteisung entspricht nicht dem Minimierungsgebot, ist daher nicht Stand der Technik (s. Flughafen München, wo Recycling der Enteisungsmittel praktiziert wird); Oberflächenabwässer im Sommer sollten zur Versickerung gebracht werden, da ohnehin Grundwasserspiegel durch großräumige Versiegelung sinkt; für Ableitung in Donau wird keine maximale Ableitungsmenge angegeben; Daten zu CSB-Frachten und Wassermengen stimmen nicht mit Kriterium der maximalen Ableitkonzentration von 200 mg CSB/l überein.

Beantwortung:

Vorbemerkung:

Zu ABW 1.1. s. auch ABW/GEW 1.1.

Zu ABW 2.1. s. auch ABW/GEW 2.1.

Einleitung

In den Einwendungen Nr. 69, 89 und 954 werden einige kritische Anmerkungen zur Bemessung des Speicherbeckens für die Sammlung der enteisungsmittelhaltigen Abwässer bekannt gegeben. In diesem Zusammenhang wird einleitend das Konzept der Behandlung der Oberflächenwässer sowie die Berechnungsmethode erläutert. Dadurch soll das Verständnis für die Speicherbeckenbemessung mittels der hydrodynamischen Schmutzfrachtsimulation gefördert werden. Weiters kann bei der Behandlung der einzelnen Einwendungen bei Bedarf auf dieses Kapitel verwiesen werden.

Im Anschluss an dieses einleitende Kapitel werden die aus technischer Sicht relevanten Einwendungen im Kursivdruck zusammenfassend wiedergegeben und jeweils anschließend im Sinne der obigen Beweisthemen der Behörde beurteilt.

Speicherbeckenbemessung

Das Volumen des Speicherbeckens wurde mit einer hydrodynamischen Schmutzfrachtsimulation ermittelt. Vom Projektanten wurde im kurzen Weg folgende Erläuterung der Berechnung übermittelt:

„Die Niederschlagsdaten und die Daten über den Einsatz der Flächenenteisungsmittel werden nach Tagesmenge und Datum sortiert an das Programm übergeben. Die Rahmenparameter sind folgend festgelegt:

Abflussfläche: 139,1 ha (kanalisierte, enteiste Gesamtfläche)

Max. Menge Kläranlage: 9.150 m³/d (maximale, tägliche Schmutzwassermenge an die Kläranlage)

Max. Fracht Kläranlage: 4.250 kg/d (maximale, tägliche Schmutzfracht an die Kläranlage)

CSB des unbelasteten Niederschlags: 20 mg/l (CSB-Ansatz für Niederschlag ohne Enteisierung)

Grenzwert der Vorfluterauslastung: 200 mg/l (maximal zulässige Konzentration für Vorfluterausleitung)

Abflussbeiwert: 0,9 (Faktor zur Berücksichtigung der Oberflächenbeschaffenheit)

Es wird unter Berücksichtigung der Niederschlagshöhe ermittelt, wenn Fracht auf der Oberfläche vorhanden ist, ob und wie viel der Fracht abgetragen wird. Nicht abgetragene Fracht verbleibt auf der Oberfläche.

Anhand der abgetragenen Fracht und der Abflussmenge wird die Abflussbelastung ermittelt und entschieden, ob bei Überschreitung des Grenzwertes das Abwasser in das Speicherbecken, oder bei Unterschreitung in den Vorfluter ausgeleitet werden kann.

Das in den Vorfluter abgeleitete Abwasser wird in der Spalte Vorfluterausleitung ausgegeben.

Das in das Speicherbecken geleitete Abwasser wird um den Betrag der zur Kläranlage abgeleitet werden kann reduziert und als Speichervolumen ausgegeben. Die zur Kläranlage abgeleitete Menge ist dabei abhängig von der im Becken herrschenden Konzentration.

Je nach Belastung des Abwassers im Becken ist die Begrenzung der Frachtmenge oder die Volumengrenze maßgeblich für die zulässige Abgabemenge zur Kläranlage.

Dieser Rechengang wird für jeden Tag durchgeführt, und dabei die vom Vortag noch gespeicherten Abwassermengen in den folgenden Tag übernommen.

Zur Ermittlung des 90 % CSB-Rückhaltes wird zunächst eine Ermittlung für 100 % des anfallenden CSB durchgeführt. Durch Vorgabe eines Startwertes und einer Schrittweite werden künstliche Entlastungen durchgeführt und aufgezeichnet bis das erforderliche Speichervolumen für einen Rückhalt von 90 % erreicht wird.“

Erläuterungen zu Begriffen in der Speicherbeckenbemessung:

- *Grenzkonzentration 0,48 g/l:*

Hierbei handelt es sich um die Konzentration, ab der die maximale Ableitungsmenge in die Kläranlage durch das Frachtlimit begrenzt wird.

- *Zukunftsfaktor Flächenenteisung 0,92:*

Die zusätzliche Fläche beträgt ca. 92% der Fläche welche dem Basisjahr entspricht. Als Basisdaten wurde dabei das Jahr 2004 zu Grunde gelegt.

- *Zukunftsfaktor LFZ Enteisung 0,49:*

Die zusätzlichen Flugbewegungen betragen ca. 49% der Flugbewegungen welche dem Basisjahr (2004) entsprechen.

- *Basisflugbewegungen:*

Die Basisflugbewegungen sind die Flugbewegungen im Basisjahr (2004).

- *Flugbewegungen Prognose:*

Die Flugbewegungen Prognose sind die Flugbewegungen bei vollem Betrieb der zusätzlichen Piste im Jahr 2020

Im Simulationsprozess wird das Niederschlag-Abflussgeschehen in mehreren Teilprozessen wie Abflussbildung, Abflusskonzentration, Abflusstransport und Abflussaufteilung abgebildet. Der Rechenprozess ist ohne Verwendung der benützten Software nicht im Detail überprüfbar. Die dynamische Schmutzfrachtsimulation ist jedoch eine dem Stand der Technik entsprechende Methode für die Bestimmung von Speichervolumen in der Abwassertechnik.

Die wesentlichen Eingangsdaten und Ergebnisse sind in der Tabelle (09.01.6.4., Revision 01) ersichtlich. Aus technischer Sicht wurden die Eingangsdaten und das Ergebnis auf Plausibilität geprüft.

Zum Grenzwert von 200 mg/l wird folgendes angemerkt. Formal handelt es sich um einen Grenzwert. In der Praxis sind die 200 mg/l ein operativer Wert für die Steuerung einer Abwasserweiche Richtung Donau oder Richtung Speicherung und Behandlung in der Verbandskläranlage. Die Abwasserweiche wird über eine Online-TOC-Messung gesteuert, die systembedingt relativ träge ist. Das heißt, dass die Messwerte gegenüber der realen Abflusssituation 15 bis 20 Minuten verzögert zur Verfügung stehen.

In der Regel treten mit Enteisungsmitteln belastete Abflüsse oder unbelastete Abflüsse ohne Enteisungsmittel auf. Abgesehen von im Winterhalbjahr unwahrscheinlichen Starkniederschlägen wird der Abfluss mit Enteisungsmittel zu einem deutlichen Anstieg der organischen Belastung führen. Beim bestehenden System am Flughafen Wien ist die Grundstellung der Abwasserweiche in Richtung der Speicherbecken. Detektiert die Online-Messung einen Wert > 200 mg/l CSB bleibt die Weichenstellung in Richtung Speicherbecken und der Niederschlag wird für die Reinigung in der Verbandskläranlage Schwechat gesammelt.

Ein Abfluss ohne Enteisungsmittel wird üblicherweise einen Spülstoß mit erhöhten organischen Konzentrationen aufweisen und in der Folge unbedenkliche organische

Belastungen aufweisen. Die TOC-Messung mit dem Schwellenwert 200 mg/l CSB wird bei der fallenden Konzentration die Weiche Richtung Donau entsprechend früher öffnen. Bei der gewählten Grundstellung der Abwasserweiche wird dieser Spülstoß in den 15 bis 20 Minuten bis zur Erfassung des Messwertes jedenfalls gespeichert. Bei einem Schwellenwert von 75 mg/l würde das System später „Erkennen“, dass ein unbelastetes Abwasser vorliegt, weil der Spülstoß als Belastung mit Enteisungsmittel interpretiert wird. In der Folge wird weitgehend unbelastetes Niederschlagswasser gespeichert. Dies führt zur Vergeudung von Speicherkapazität und Behandlungskapazität und ist im Sinne des Umweltschutzes nicht wünschenswert, da Speicherkapazität für belasteten Oberflächenabfluss verloren geht.

Zusammenfassend entspricht die Speicherbeckenbemessung grundsätzlich dem Stand der Technik.

Neben den CSB-Frachten aus der Entlastung in den Vorfluter laut Bemessungstabelle (09.01.6.4., Revision 01) sind auch die CSB-Frachten aus der Vorfluterausleitung im Winterhalbjahr in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Diesbezüglich wird die Vorschreibung einer Auflage vorgeschlagen.

Seit der Einreichung des Projektes ist geraume Zeit vergangen. Zwischenzeitlich liegt umfangreiches Datenmaterial zum Winterbetrieb 2005/2006 bis 2009/2010 am Flughafen Wien vor. Im Hinblick auf die kritischen Äußerungen zu den Ansätzen für die Bemessung des Speicherbeckens wird aus technischer Sicht vorgeschlagen, die vorliegenden Berechnungsansätze an Hand der Daten des Winterbetriebes 2005/2006 bis 2009/2010 zu evaluieren und diesbezüglich einen ergänzenden Bericht vorzulegen. Ein derartiger Bericht wurde vorgelegt und kann positiv beurteilt werden.

Einwendungen der Nationalpark Donau-Augen GmbH (Nr. 69)

Die Einwendungen zum Thema Abwassertechnik sind in den Kapiteln 4 bis 8 des Schreibens der Nationalpark Donau-Auen GmbH vom 15. 7. 2008 dargelegt. Die aus technischer Sicht relevanten Einwendungen werden zusammenfassend kursiv gedruckt wiedergegeben und in der Folge beurteilt.

Zu Kapitel 4) Abwasser

Auswirkungen von Kerosin, Verbrennungsschadstoffen und Enteisungsmitteln auf den Wasserhaushalt sind unzureichend dargestellt.

Zu a) Die Simulation für das Jahr 2004 erreicht nur knapp den CSB-Rückhalt von 90 %, Widersprüchliche Angaben von Niederschlagsdaten; fehlende Erläuterungen in der Berechnungstabelle für die Speicherbeckenbemessung

Die Belastungen des Oberflächenabflusses vom Pistensystem sind im Fachbeitrag Oberflächenwasser, Kapitel 3.1.8 der UVE und im Projekt unter 09.01 Entwässerung inkl. hydraulischer Berechnung umfassend dargestellt.

Das Volumen des Speicherbeckens wurde mit einer hydrodynamischen Schmutzfrachtsimulation ermittelt. Die Eingangsdaten sind in der Bemessungstabelle (09.01.6.4., Revision 01) ersichtlich, dazu zählen auch die Niederschlagsdaten. Sämtliche Angaben in der Bemessungstabelle (09.01.6.4., Revision 01) sind maßgebend. Bei den Angaben im Text Seite 24/47 sind offensichtlich überholte Daten angeführt.

Das scheinbar knappe Ergebnis von 90,11 % stellt die Erfüllung der Vorgabe von 90 % Frachtrückhalt dar und führt zum Abbruch des iterativen Berechnungsvorganges.

Zusammenfassend werden die Auswirkungen des Flugbetriebes auf den Wasserhaushalt in ausreichender Weise dargestellt. Zu den unterschiedlichen Daten in der UVE bzw. im Projekt wird eine Verbesserung der UVE und des Projektes gefordert. (sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung)

Zu b) und c) Nachvollziehbarkeit der Festlegung der Wiederauffindungs- und Verschleppungsraten von Enteisungsmitteln

Die Angabe der Verschleppung bzw. Wiederauffindung der eingesetzten Flächenenteisungsmittel beruht auf den Erfahrungen bei bestehenden Flugbetriebsflächen und wird aus technischer Sicht zur Kenntnis genommen. Zu den Flächenenteisungsmitteln werden folgende möglichen Verluste angenommen. Das Niederschlagswasser von den versiegelten Schulterflächen der geplanten Flugbetriebsflächen wird in begrünte Humusfilter entwässert. Enteisungsmittel, die in diesen Bereich verfrachtet werden, gelangen nicht in das Oberflächenentwässerungssystem mit dem Vorfluter Donau. Weiters ist davon auszugehen, dass Anteile nicht mobilisiert und möglicherweise abgebaut werden.

Zusammenfassend wird von der Einhaltung des geforderten Rückhaltes der organischen Schmutzfracht im Winterhalbjahr ausgegangen. Eine Evaluierung der Ansätze für die Speicherbeckenbemessung auf Basis der Daten der Winterhalbjahre 2005/2006 bis 2009/2010 wird gefordert. (sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung)

Zu d) Störfall Überlauf des Speicherbeckens ist nicht beschrieben

Die Beschickung des Speicherbeckens erfolgt über das Regenwasserpumpwerk R1. Aus wasserbautechnischer Sicht erscheint ein Notüberlauf nicht erforderlich, da in der Steuerung der Abwasseranlage die Wasserspiegelhöhe im Speicherbecken berücksichtigt werden kann und vor Anspringen des Notüberlaufes das Pumpwerk den Betrieb einstellen kann. Der Notüberlauf ist eine Bedingung der ÖBB für die Errichtung des Speicherbeckens in unmittelbarer Nähe der in einem Tunnel verlaufenden Bahntrasse Wien-Wolfstal.

Aus wasserbautechnischer Sicht wird eine zusätzliche Auflage vorgeschlagen, sodass der Notüberlauf nicht für das betriebliche Störfallmanagement herangezogen werden kann. Von einem Anspringen des Notüberlaufes ist dann aus wasserbautechnischer Sicht nicht auszugehen. Die Befürchtungen der Nationalpark Donau-Auen GmbH, dass Schäden durch die Notentlastung des Speicherbeckens auftreten sind bei Einhaltung der unten angeführten **zusätzlichen Auflage** nicht zu erwarten.

- Der Wasserstand im Speicherbecken ist in redundanter Form in die Steuerung der Abwasseranlage einzubinden. Vor Anspringen des Notüberlaufes muss die Beschickung des Speicherbeckens eingestellt werden. Im Bereich des Notüberlaufes ist ein Freibord zum geplanten maximalen Füllvolumen von zumindest 50 cm erforderlich.

Zu e) Häufigkeit vom Anspringen des Überlaufes ist nicht angeführt

Die Aussage bezieht sich auf die Einleitung von Niederschlagswasser mit einer CSB-Konzentration kleiner 200 mg/l in die Donau. In der UVE Kapitel 02.231 ist eine „Modellierung der Abwassereinleitung in den Donaustrom“ des Institutes für Wasser- und Abwasserbau der TU Wien enthalten. Für diese Modellierung wurden aus Niederschlagsdaten der Jahre 1986 bis 2006 Regenereignisse größer 10 mm bei Temperaturen zwischen -2 und +2 Grad Celsius gefiltert. Bei derartigen Temperaturen ist mit einem relevanten Abfluss bei der Verwendung von Flächenenteisungsmitteln zu rechnen. Die Auswertung ergab 5 Ereignisse pro Jahr.

Zusammenfassend ist die Häufigkeit der Einleitung von enteisungsmittelhaltigen Abwässern dem Kapitel 02.231 der UVE zu entnehmen.

Zu Kapitel 5) Abwasser: Schmutzfracht durch Flugzeugenteisung

Zu a) Beispieljahr ist für die Bemessung unzulässig, wegen Klimaschwankungen

Die geplante Abwassereinleitung in die Donau steht unter behördlicher Aufsicht. Sollte in Zukunft durch geänderte klimatische Verhältnisse die Einhaltung des geforderten

Mindestwirkungsgrades der Abscheidung der organischen Abwasserinhaltsstoffe nicht mehr gewährleistet sein, muss die Erhöhung des Speichervolumens behördlich vorgeschrieben werden. Die Notwendigkeit der Vorschreibung kann aus dem bei der Überwachung beobachteten Trend abgeleitet werden.

Zu b) Angaben zum Verbrauch an Luftfahrzeugenteisungsmitteln sind mangelhaft

Die Luftfahrzeugenteisungsmittel werden abgesehen von dem verschleppten Anteil in einem eigenem System gesammelt und zur Kläranlage des AWW Schwechat transportiert. Dort erfolgt eine Verwertung in der Schlammfäulung. Für den zukünftigen Anfall im Maximalfall und Notfall wurde eine Vereinbarung mit dem AWW Schwechat betreffend die Übernahme des Luftfahrzeugenteisungsmittelabwassers getroffen. Die Daten sind dem Kapitel 9.1.4.3, S. 46/47 zu entnehmen.

Die Auslegung der Oberflächenentwässerung für die Pisten, wo Verschleppungsverluste zum Tragen kommen, erfolgte für den Normalfall. Diesbezügliche Daten sind dem Kapitel 9.1.4.3, S. 45/47 zu entnehmen.

Aus wasserbautechnischer Sicht sind die Angaben im Projekt nachvollziehbar.

c) Definition Notfall betreffend den Anfall von Luftfahrzeugenteisungsmitteln fehlt

Die Planer haben eine unerwartet hohe Steigerung bei dem Verbrauch von Luftfahrzeugenteisungsmitteln als Notfall definiert. Angemerkt wird, dass diese Definition nicht glücklich gewählt erscheint. Aus technischer Sicht wird jedoch begrüßt, dass die Möglichkeit für die Entsorgung einer unerwartet hohen Abwassermenge aus der Luftfahrzeugenteisung im Projekt dargestellt wird.

Zu d) Fehlende Angaben zur Betriebsführung im Projekt

Die Planungen zielen darauf ab, dass durch entsprechende Speichervolumina die Verwendung von Enteisungsmitteln über die gesamte Wintersaison möglich ist.

Zu Kapitel 6) Ausleitung in die Donau

Zu a) Grenzwertüberschreitungen bei Einleitungen in die Donau

Wie bereits oben im Text erwähnt, ist die Häufigkeit der Einleitung von enteisungsmittelhaltigen Abwässern dem Kapitel 02.231 der UVE zu entnehmen. Die Auswertung über einen Zeitraum von 20 Jahren ergibt 5 Ereignisse pro Jahr.

Zu b) Wirkung der Grenzwertüberschreitung auf die CSB-Retention, c) CSB-Ausleitung in die Donau, d) Einleitung erheblich belasteter Abwässer

Details zur Bemessung des Speicherbeckens sind dem eigenen Kapitel meiner Stellungnahme zu entnehmen. Die Berechnung wird positiv beurteilt und daher auch die Einhaltung des Grenzwertes für den Frachtrückhalt erwartet.

Die Einzelfallbeurteilung im gegenständlichen Fall beruht neben dem Entwurf der AEV Niederschlagswasser auf der Beurteilung des vorliegenden Wasserkörpers. Aus dem Monitoring für den NGP lassen sich zum gegenständlichen Wasserkörper folgende Fakten ablesen.

Die geplante Einleitung der Oberflächenwässer der 3. Piste des Flughafens Wien erfolgt in den Detailwasserkörper „Donau unterhalb Kraftwerk Freudenu“. Der Gesamtzustand (Chemie und Ökologie) ist mit gut bei sehr hoher Datensicherheit eingestuft. In dem Wasserkörper sind daher keine Maßnahmen erforderlich und ist die Zielerreichung laut Vorgaben der WRRL gegeben.

Zur Veranschaulichung der Größenordnung der Abwasserfracht aus den Oberflächenwässern des Flughafens wird folgender Vergleich angestellt. Die Simulation im Projekt ergibt eine entlastete CSB-Fracht von etwa 30,7 Tonnen CSB für das betrachtete **Winterhalbjahr**. Dies entspricht der **täglichen** CSB-Fracht der Abwässer von rund 2 Millionen Einwohnerwerten, die nach dem Stand der Technik gereinigt wurden.

Die Abbauprozesse im Gewässer werden bei dem gereinigten Abwasser aus einer kommunalen Kläranlage im Vergleich zum gut abbaubaren enteisungsmittelhaltigen Abwasser aus der Oberflächenentwässerung des Flughafens möglicherweise untergeordnet sein. Dies wird dadurch relativiert, dass die seltenen Ereignisse der Einleitung zu keinem Aufbau einer Biozönose für den Abbau der Enteisungsmittel führen werden. Der Vergleich der CSB-Frachten zeigt jedenfalls, dass die zulässige Einleitung von enteisungsmittelhaltigen Abwässern im Vergleich mit den Frachten der bestehenden Abwassereinleitungen im betrachteten Wasserkörper eine vernachlässigbare Größenordnung aufweist.

Angemerkt wird weiters, dass durch die Einleitung der Abwässer von den bestehenden Pisten bis dato keine Beeinträchtigung der Donau bekannt geworden ist.

Zu e) Kritik an der Speicherbeckenbemessung

Sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung

Zu f) Folgen von Einleitungen bei Hochwasser sind nicht abschätzbar; auch für stromab gelegene Trinkwasseranlagen sind sie erforderlich

Einleitend wird noch einmal auf die „Modellierung der Abwassereinleitung in den Donaustrom“ des Institutes für Wassergüte der TU Wien im Kapitel 02.231 der UVE hingewiesen. Die Untersuchungen wurden für Abflüsse in der Donau in der Größenordnung von 900 bzw. 2000 m³/s untersucht. Entsprechend höhere Abflüsse und damit zusammenhängende Fließgeschwindigkeiten führen zu einer verbesserten Vermischung und rascheren Verdünnung des eingeleiteten Abwassers. Beim Auftreten von Ausuferungen sind im Bereich der Abwassereinleitung jedenfalls höhere Fließgeschwindigkeiten gegeben. Eine Gefährdung der Wasserversorgung durch die Einleitung ist nicht zu erwarten.

Zu g) und h) Chemische Zusammensetzung der Flughafen-Abwässer und Auswirkungen auf die Donau, Fahnenbildung

Grundsätzlich wird die Wirkung der enteisungsmittelhaltigen Abwässer auf Grund der großen Verdünnung und der seltenen Ereignisse als geringfügig eingestuft, auch wenn sich eine Abwasserfahne bildet. Diesbezüglich wird auch auf die Modellierung der TU Wien im Kapitel 02.231 der UVE verwiesen.

Das Beweisthema ist auch von einem ASV für Gewässerbiologie zu beurteilen (s. GEW 1.2. und GEW 1.3.)

Zu Kapitel 7) Wiederauffindungsraten für Enteisierungsmittel

Die Bemessung des Speicherbeckens und die damit zusammenhängenden Unsicherheiten wurden im obigen Text umfassend behandelt. Zusammenfassend werden die vorliegenden Eingangsdaten und Berechnungsergebnisse grundsätzlich als plausibel eingestuft. Eine Evaluierung der vorliegenden Berechnungsansätze auf Basis der Daten des bisherigen Winterbetriebes wird jedoch gefordert.

Zur Versickerung als Bilanzgröße für die Bemessung der Speicherbecken wird folgendes angemerkt. Ein Teil der Enteisierungsmittel wird auf die in Grünbereiche entwässernden Schulterflächen des Pistensystems gelangen. Für diesen Teil ist eine Versickerung der Niederschlagswässer über Humusfilter vorgesehen. In den Humusfiltern ist ein Abbau der organischen Verunreinigungen des Niederschlagswassers zu erwarten.

Zu Kapitel 8) Kläranlage des Abwasserverbandes Schwechat

Zu a) Kläranlage als Teil des UVP-pflichtigen Vorhabens

Die Kläranlage des Abwasserverbandes Schwechat stellt aus technischer Sicht einen eigenständigen Anlagenteil dar. Klare technische Schnittstellen zwischen den Anlagen des Verbandes und den Anlagen des Flughafens Wien bestehen.

Bei der Bemessung der Kläranlage wurde neben den kommunalen Abwässern auch auf die spezifischen Abwässer des Flughafens sowie von Industriebetrieben beispielsweise der OMV Rücksicht genommen. Dementsprechend sind den kommunalen und betrieblichen Einleitern in die Verbandskläranlage Abwassermengen, Konzentrationen und Frachten relevanter Abwasserinhaltsstoffe für die Einleitung in die Verbandskläranlage zugeordnet.

Aus technischer Sicht ist von Bedeutung, dass eine bereits wasserrechtlich bewilligte Ausbaustufe für die Verbandskläranlage Schwechat lediglich bei entsprechender Auslastung umgesetzt wird. Diesbezüglich wurde zur Beurteilung der aktuellen Belastungssituation der Kläranlage zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der 3. Piste die Auflage 1 im Teilgutachten Abwassertechnik (Seite 20) definiert. Diese Auflage bedingt, dass die 3. Piste des Flughafens Wien nur in Betrieb gehen kann, wenn der Ausbauzustand der Kläranlage des Abwasserverbandes Schwechat für die Behandlung der Abwässer der 3. Piste des Flughafens gegeben ist.

Aus technischer Sicht wird die Kläranlage des Abwasserverbandes Schwechat als eigenständiger Anlagenteil gesehen, der für verschiedenste Einleiter die Reinigung der Abwässer durchführt.

Zu b) Kann die Kläranlage des AWW Schwechat bei Starkregenereignissen eine angemessene Reinigungsleistung erbringen

Die Kläranlage des AWW Schwechat ist eine mechanisch biologische Abwasserreinigungsanlage im Durchlaufsystem. Bei der Bemessung der Anlage wurden auch Niederschlagswässer aus diversen Einzugsgebieten wie beispielsweise dem Flughafen Wien berücksichtigt. Die Kläranlage Schwechat kann entsprechend den für den Flughafen Wien berücksichtigten Abwassermengen und –frachten auch im Starkregenfall Abwasser vom Flughafen Wien übernehmen. Auf der Anlage befindet sich Puffervolumen für Störfälle, das gegebenenfalls auch vom Flughafen genutzt werden kann.

Zusammenfassend wird festgestellt, dass die Kläranlage des Abwasserverbandes Schwechat auch bei Starkregen eine entsprechende Reinigungsleistung aufweist, da die Anlage für die Übernahme einer bestimmten Regenwassermenge ausgelegt ist.

Zu Kapitel 9) Diverse Immissionen

a) und b) Vom Flugbetrieb ausgehende Gefahren einer Wasserverschmutzung

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht sind keine lokalen Auswirkungen auf Gewässer durch den bestehenden Flugbetrieb bekannt geworden. Mit diesem Hintergrund ist auch zukünftig keine relevante Auswirkung auf Gewässer durch den Flugbetrieb zu erwarten.

Die Frage ist auch an den ASV für Gewässerbiologie zu stellen. (s. ABW/GEW 1.1.)

Einwendungen der BI Lärmschutz Laaerberg (Nr. 89)

- Fischsterben durch Abwassereinleitungen

Die Gefahr eines Fischsterbens im Zusammenhang mit der geplanten Einleitung von Abwässern der Flugbetriebsflächen in die Donau ist nicht zu erwarten. Diesbezüglich ist auch die Stellungnahme eines ASV für Gewässerbiologie einzuholen. (s. GEW 2.1.)

- Stand der Technik der Abwasserbehandlung ist nicht gegeben

Die projektierte Abwasserbehandlung entspricht dem Stand der Technik und führt zu keiner Beeinträchtigung des Grundwassers. Diesbezügliche Details sind dem Teilgutachten Abwassertechnik zu entnehmen.

Zu den Erläuterungen zur Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg wird folgendes festgestellt:

- Merkblätter zur genauen Spezifikation der Enteisungs-Produkte fehlen (S. 1 u. 2)

Die Enteisungs-Produkte sind in der Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbeitrag Oberflächenwässer, 02.320, Kapitel 3.1.8.1 (S 37 - 39) aufgelistet und relevante Kennwerte bekannt gegeben. Für Enteisungsmittel auf der Basis von Glykolen werden üblicherweise Phosphate, Azole, Harnstoff und Nitrate als Korrosionsinhibitoren eingesetzt. Im Hinblick auf die toxische Wirkung der Korrosionsinhibitoren sind die Fischtoxizität und die Daphnientoxizität im Projekt angeführt.

Zusammenfassend sind die Angaben im Projekt aus technischer Sicht für die Beurteilung ausreichend.

- Umrechnungsschlüssel CSB : TOC ist 1 : 3 (S. 2)

Die Umrechnung von CSB auf TOC im Projekt basiert auf Analysen des Oberflächenabflusses von den bestehenden Luftverkehrsflächen und wird als richtig erachtet, da das Verhältnis in Abhängigkeit der Abwasserinhaltsstoffe variiert. Die Schwankungs-

breite des Verhältnisses von CSB zu TOC in Abwässern kann im Bereich von 1 : 3 bis 1 : 5 liegen.

- *Anwendung der AAEV im Hinblick auf den Grenzwert von 200 mg/l CSB (S. 2)*

Aus technischer Sicht ist die Anwendung der AAEV für die Einleitung von Niederschlagswässern nicht praktikabel. Daher ist Niederschlagswasser aus Regenwasserkanälen von Trennkanalisationen in der AAEV § 4 (2) unter 13.2 auch als Herkunftsbereich angeführt; unter 13.1 ist Mischwasser aus Mischwasserkanalisationen angeführt. Für Niederschlagswasser und Mischwasser sind Vorgaben für den Frachtrückhalt in den Entwürfen der jeweiligen Emissionsverordnung vorgesehen.

Anmerkung:

- *alle Oberflächenwässer mit Belastungen > 200 mg/l werden über das Speicherbecken zum Faulturm der Kläranlage geleitet. (S. 3)*

Das Projekt wurde diesbezüglich falsch verstanden. Zum Faulturm der Kläranlage Schwechat werden lediglich die Abwässer aus der Luftfahrzeugenteisung geleitet.

- *Differenz für die Belastung aus der Flächenenteisung aus den Angaben im FB 09.01.05 und UVE 02.320 von 247 Tonnen ist nicht erklärbar (S. 5)*

Sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung

- *warum wird Abwasser aus der Flugzeugenteisung in den Faulturm aufgegeben (S. 5)*

Die Abwässer aus der Flugzeugenteisung sind organisch sehr hoch belastet und fallen in relativ geringer Menge an. Von den Enteisungspositionen im Bereich der 3. Piste ist ein Anfall von ca. 1.500 m³ mit einem CSB von etwa 300 kg/m³ zu erwarten. Der anaerobe Abbau dieser Abwässer im Faulturm kann unter Energiegewinn erfolgen, während in der aeroben biologischen Reinigungsstufe eine massive Belastung und damit hoher Energiebedarf gegeben wäre. Dies hat neben einem negativen Umwelteffekt auch hohe Betriebskosten auf der Kläranlage zur Folge. Die Behandlung der Abwässer aus der Flugzeugenteisung kann positiv beurteilt werden.

- *Entzug von Wasser aus dem Boden bzw. Grundwasser durch die Oberflächenentwässerung (S. 38)*

Die versiegelte Fläche des Pistensystems wird nur im wasserbautechnisch notwendigen Ausmaß kanalisiert. Das Niederschlagswasser der versiegelten Schulterbereiche des

Pistensystems wird über Humusfilter versickert. Die Ableitung des Niederschlagswassers von den kanalisierten Flächen ist für die Behandlung des Abwassers aus technischer Sicht erforderlich.

- *Konsensmenge im Winterbetrieb ist unklar (S. 6)*

In der Regel werden die Winterniederschläge relativ schwach sein und wird nur der Betrieb der Pumpe mit 300 l/s Förderleistung erforderlich sein. Große Niederschlagsereignisse sind jedoch nicht ausgeschlossen, sodass höhere Abwassermengen in die Donau gelangen können. Für diesen ungünstigen Fall wurde auch die die Modellierung der TU Wien im Kapitel 02.231 der UVE gerechnet.

- *CSB-Fracht oder Abwassermenge ist falsch (S. 6)*

Neben den Angaben über die Entlastung in den Vorfluter sind auch die Abwassermenge und die Frachten aus der Vorfluterausleitung in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Vom Projektanten ist eine Bestätigung einzuholen, dass diese Frachten bei der entlasteten Fracht berücksichtigt wurden. (sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung)

- *Sulfid- und Ammonium-Fracht bei der Reinigung des Speicherbeckens (S. 7)*

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass keine relevante Ammonium-Fracht auftreten kann, da die Enteisungsmittel kein Ammonium in nennenswertem Ausmaß enthalten. Nachdem die zu erwartenden Abwasserqualität jedoch nicht im Detail bekannt ist, wird die Einleitung der Abwässer bei der Reinigung des Speicherbeckens unter Einhaltung folgender **zusätzlicher Auflage** positiv beurteilt.

„Die Einleitung der Abwässer aus der Reinigung des Speicherbeckens ist nur zulässig, wenn die Grenzwerte der AAEV für folgende Parameter nachweislich eingehalten werden: Abfiltrierbare Stoffe, CSB, NH₄-N, Ges.-P“

- *Fischökologische Untersuchungen fehlen (S. 8)*

Aus wasserbautechnischer Sicht ist durch die geplante Abwassereinleitung keine Beeinträchtigung der Donau zu erwarten. In diesem Zusammenhang erscheinen detaillierte Untersuchungen nicht erforderlich.

Diesbezüglich ist auch der ASV für Gewässerbiologie zu befragen. (s. GEW 2.1.)

- *Modellierung der Abwasserfahne durch TU wurde für 5 m³/s durchgeführt, bei kleinen Ableitungsmengen ist eine Kontamination des Blockwurfes zu befürchten (S. 8)*

Grundsätzlich wird davon ausgegangen, dass kleine belastete Winterabflüsse gespeichert werden. Daher ist eine Kontamination des Blockwurfs auch nicht zu erwarten und wurde dieser Fall auch nicht modelliert. Bei unerwartet hohen Niederschlägen kann

durch eine große Verdünnung die Ausleitung des Oberflächenwassers von den Flugbetriebsflächen erfolgen. Dann ist auch mit entsprechend hohen Abflüssen zu rechnen. Diesbezüglich wird die Modellierung der TU-Wien für $5 \text{ m}^3/\text{s}$ positiv beurteilt.

Zur Kontamination des Blockwurfs ist auch die Stellungnahme eines ASV für Gewässerbiologie einzuholen. (s. GEW 2.1.)

- *Stand der Technik ist das Recycling der Enteisungsmittel (S. 11)*

Aus wasserbautechnischer Sicht kann die Verwertung der Abwässer aus der Flugzeugenteisung in den Faultürmen der Verbandskläranlage Schwechat positiv beurteilt werden. Aus wasserbautechnischer Sicht kann das Recycling der Abwässer aus der Flugzeugenteisung nicht gefordert werden, zumal die Belastung der Kläranlage des Abwasserverbandes aus den Rückläufen der Faultürme bezüglich der Flugzeugenteisungsmittel als geringfügig einstuftbar ist.

- *Ableitung der im Sommerhalbjahr anfallenden wenig belasteten Oberflächenwässer entspricht nicht dem Stand der Technik (S. 11 u. 12)*

Auch im Sommerhalbjahr ist beim Oberflächenabfluss von den Pisten ein Spülstoß mit Belastungen aus Abrieb von Reifen und Verbrennungsrückständen nicht auszuschließen. Weiters dient im Störfall der kanalisierte Bereich der Piste als Barriere gegen das Eindringen von Schadstoffen in den Untergrund bzw. das Grundwasser.

Die Auswirkung der Ableitung der Oberflächenwässer auf die Grundwasserbilanz ist vom ASV für Geohydrologie zu beurteilen. (s. ABW/HYD 1.1.)

- *Prüfung von alternativen Abwasserbehandlungskonzepten (S. 12)*

Bereits für die Entwässerung der bestehenden Pisten wurden Alternativen bei der Abwasserbehandlung diskutiert und die gewählte Variante als sinnvoller Lösungsansatz festgelegt.

- *Kritik an der Speicherbeckenbemessung (S.12)*

(sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung)

- *Lokale Auswirkung der Abwassereinleitung (S.13)*

Ist von einem ASV für Gewässerbiologie zu prüfen. (s. ABW/GEW 2.1.)

Einwendungen der MG Schwadorf (Nr. 124)

Die Oberflächenabflusssituation wird durch das Projekt zum Nachteil der Gemeinde Schwadorf geändert.

Aus wasserbautechnischer Sicht wird von keiner signifikanten Änderung der Oberflächenabflusssituation für das Ortsgebiet von Schwadorf ausgegangen. Rechnerisch ergibt sich eine Verbesserung, da über die Pistenentwässerung ein Teil des derzeit in Richtung Fischea entwässernden Einzugsgebietes Richtung Donau entwässert wird.

Einwendungen der BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien (Nr. 954)

Im Schreiben der Galanda & Oberkofler Rechtsanwaltskanzlei sind viele Aussagen enthalten, die im obigen Text bereits behandelt wurden. Darüber hinaus gehende Aspekte werden im Kursivdruck zusammenfassend dargestellt und beurteilt:

- *Entzug von Wasser aus dem Boden bzw. Grundwasser durch die Oberflächenentwässerung (S.38)*

Die versiegelte Fläche des Pistensystems wird nur im wasserbautechnisch notwendigen Ausmaß kanalisiert. Das Niederschlagswasser der versiegelten Schulterbereiche des Pistensystems wird über Humusfilter versickert. Die Ableitung des Niederschlagswassers von den kanalisierten Flächen ist für die Behandlung des Abwassers aus technischer Sicht erforderlich.

Die Auswirkung der Ableitung der Oberflächenwässer auf die Grundwasserbilanz ist vom ASV für Geohydrologie zu beurteilen. (s. ABW/HYD 1.1.)

- *Angaben zum Volumen des Speicherbeckens schwanken zwischen 178.600 und 192.500 m³ (S. 39)*

Eine Korrektur der UVP bzw. des Projektes ist erforderlich. (sh. Kapitel Speicherbeckenbemessung)

Zusammenfassende Beurteilung im Sinne der Beweisthemen:

Wie bereits im Teilgutachten Abwassertechnik wird die geplante Abwasserbehandlung positiv beurteilt. Der durch die Einleitung berührte Wasserkörper der Donau weist bei sehr hoher Datensicherheit einen guten Gesamtzustand (Chemie und Ökologie) auf. Die geplante Abwassereinleitung wird durch die geringe Häufigkeit und die gegebene Verdünnung als unproblematisch eingestuft.

Zusammenfassend entspricht die Speicherbeckenbemessung grundsätzlich dem Stand der Technik.

Neben den CSB-Frachten aus der Entlastung in den Vorfluter laut Bemessungstabelle (09.01.6.4., Revision 01) sind auch die CSB-Frachten aus der Vorfluterausleitung im

Winterhalbjahr in der Bilanzierung zu berücksichtigen. Diesbezüglich wird die Vorschreibung einer Auflage vorgeschlagen.

Seit der Einreichung des Projektes ist geraume Zeit vergangen. Zwischenzeitlich liegt umfangreiches Datenmaterial zum Winterbetrieb 2005/2006 bis 2009/2010 am Flughafen Wien vor. Im Hinblick auf die kritischen Äußerungen zu den Ansätzen für die Bemessung des Speicherbeckens wird aus technischer Sicht vorgeschlagen, die vorliegenden Berechnungsansätze an Hand der Daten des Winterbetriebes 2005/2006 bis 2009/2010 zu evaluieren und diesbezüglich einen ergänzenden Bericht vorzulegen. Ein derartiger Bericht wurde vorgelegt und kann positiv beurteilt werden.

Durch die Beurteilung der Einwendungen erscheint die Vorschreibung folgender zusätzlicher Auflagen erforderlich:

1. Der Wasserstand im Speicherbecken ist in redundanter Form in die Steuerung der Abwasseranlage einzubinden. Vor Anspringen des Notüberlaufes muss die Beschickung des Speicherbeckens eingestellt werden. Im Bereich des Notüberlaufes ist ein Freibord zum geplanten maximalen Füllvolumen von zumindest 50 cm erforderlich.
2. Die Einleitung der Abwässer aus der Reinigung des Speicherbeckens ist nur zulässig, wenn die Grenzwerte der AAEV für folgende Parameter nachweislich eingehalten werden: Abfiltrierbare Stoffe, CSB, NH₄-N, Ges.-P.
3. In der Frachtbilanz für den CSB-Rückhalt im Winterhalbjahr (15. Oktober – 15. April) für die Speicherbeckenbemessung müssen die Abflüsse in den Vorfluter mit einem CSB < 200 mg/l berücksichtigt werden. Das Speicherbecken ist entsprechend dem Ergebnis der korrigierten Berechnung auszuführen. Die korrigierte Berechnung ist bei der Abnahme vorzulegen.

Folgende Aspekte sind durch weitere Sachverständige zu beurteilen:

Gewässerbiologie

- Auswirkungen auf die Donau, Fahnenbildung (s. GEW 1.2., GEW 1.3.)
- Vom Flugbetrieb ausgehende Gefahren einer Wasserverschmutzung (s. ABW/GEW 1.1.)
- Fischsterben durch Abwassereinleitungen (s. GEW 2.1.)
- Fischökologische Untersuchungen fehlen (s. GEW 2.1.)

- Kontamination des Blockwurfs (s. GEW 2.1.)
- Lokale Auswirkung der Abwassereinleitung (s. ABW/GEW 2.1.)

Hydrogeologie

- Auswirkung der Ableitung der Oberflächenwässer auf die Grundwasserbilanz (s. ABW/HYD 1.1.)

4. Beurteilung durch den Sachverständigen für Forst- und Jagdwirtschaft (FOR)

FOR 1. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FOR 1.1. Verletzung von § 17 ForstG: Es fehlen Angaben, inwieweit es bereits Zustimmungen von betroffenen Grundeigentümern bzw. mit Standortgemeinde zur Ersatzaufforstung gibt

Beantwortung:

Zur Frage der Sicherung der Ersatzaufforstungsflächen wird auf die Bestimmungen des § 18 Abs.2 ForstG. verwiesen.

„(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.“

Nachdem diese Bestimmung ex lege die Vorgangsweise vorgibt, ist eine Auseinandersetzung mit dieser Frage nicht erforderlich.

FOR 1.2. Öffentliches Interesse an Rodung ist angesichts der noch freien Kapazitäten des Flughafens bei 2-Pisten-System zu verneinen

Beantwortung:

Der § 17 ForstG legt in den Abs. 3 bis 5 das Verfahren zur Abwägung der öffentlichen Interessen fest. Das öffentliche Interesse an der Walderhaltung wird im UVP-GA Teilgutachten Forst, RF 67, "Verlust von Forstflächen durch Flächeninanspruchnahme" umfassend behandelt. Die Abwägung der öffentlichen Interessen obliegt jedoch der Behörde.

5. Beurteilung durch die Sachverständigen für Flugsicherungstechnik (FSI)

FSI 1. In der Einwendung Nr. 11 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 1.1. Curved approach ist derzeit noch im Forschungsstadium

Beantwortung:

Curved Approaches sind nicht mehr im Forschungsstadium. Die Kriterien der Federal Aviation Administration in den USA wurden vor 6 Jahren publiziert, diejenigen von ICAO im Jahre 2006. Die geltenden Dokumente sind von der Air Navigation Commission der ICAO akzeptiert und seit 2009 als offiziell publiziert.

Ähnliche Anflüge gibt es seit einigen Jahren in:

Washington

Palm Springs

Queenstown

Teguicigalpa Toncontin

Kelowna

Lhasa

FSI 2. In der Einwendung Nr. 166 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 2.1. Leitstrahl der 1. Piste ist direkt auf Hietzing gerichtet; dass 3. Piste mit curved approach angeflogen wird, ist nicht gesichert

Beantwortung:

Die 3. Piste mit dem Curved Approach, wird von den Operators/Airlines im Vergleich zu einem Straight-in ILS Approach nur mit Vorbehalt akzeptiert. Das Verfahren setzt eine spezielle Bewilligung der Luftaufsichtsbehörde voraus sowie eine ausgewiesene Erfahrung des Piloten. Zudem muss beim Curved Approach auf der 3. Piste, im Vergleich zur 1. Piste, mit erheblich längeren Rollwegdistanzen gerechnet werden.

FSI 2.2. 3. Piste macht curved approach für 1. Piste unmöglich (Anm.: ist unverständlich), es fehlt Berechnung, wie groß Verlust an Lärmoptimierung durch Einzementieren der 1. Piste ist, Nullvariante im Jahr 2010 zeigt höhere Belastung als Dreipistensystem

Beantwortung:

-- unverständlich --

FSI 2.3. 2. Piste kann zwar gekurvt angeflogen werden, soll aber kaum mehr genutzt werden; dadurch Belastung des Stadtgebietes von Wien

Beantwortung:

Mit Sicht auf das eingereichte Pistenbenutzungskonzept wird ab 2020 mit dem Curved Approach 11R die Belastung für das Stadtgebiet gemindert.

FSI 2.4. Möglichkeiten des curved approach auf 1. Piste wurden nicht untersucht

Beantwortung:

In der UVE sind keine Untersuchungen zu den Möglichkeiten der Piste 11L enthalten. Für diese Piste ist ausschliesslich ein Straight-in Approach vorgesehen. Für Piste 29R dagegen ist auch ein Curved Approach vorgesehen.

FSI 2.5. Technische Entwicklung, also curved approach für 1. Piste, wird außer Acht gelassen

Beantwortung:

siehe FSI 2.4.

FSI 3. In der Einwendung Nr. 167 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 3.1. durch 3. Piste wesentliche Änderung der Abläufe des Flughafens und der Flugsicherung, somit des Gesamtkonzeptes. Das gesamte 3-Pistensystem muss daher einer UVP unterzogen werden

Beantwortung:

Die Begutachtungen des ANSTeam's sg umfassen das gesamte 3-Pistensystem

FSI 3.2. Durch 3. Piste wird Süden Wiens viel stärker belastet, während Nord-Süd-Piste nahezu stillgelegt würde

Beantwortung:

Mit Sicht auf das eingereichte Pistenbenützungskonzept wird ab 2020 mit dem Curved Approach 11R die Belastung für das Stadtgebiet gemindert.

FSI 3.3. Das für neue Piste zwingend vorgesehene curved approach-Verfahren befindet sich noch im Entwicklungsstadium; es kann mangels Anflugrouten nicht beurteilt werden, wie viel Betroffene durch curved approach be- bzw. entlastet werden

Beantwortung:

In der Tat ist der Curved Approach für die 3. Piste noch nicht abschliessend festgelegt worden. Somit kann wohl bezüglich diesem Anflug von Entwicklungsstadium gesprochen werden, nicht jedoch bei Curved Approaches generell.

Korrekt ist, ist dass man nicht genau vorhersehen kann, wie viele Flugzeuge am Tage der Inbetriebnahme effektiv in der Lage sind, Curved Approaches zu fliegen

FSI 4. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 4.1. Seveso II Richtlinie wird verletzt, Absturzgefahr auf umliegende Industriegebiete (OMV, Borealis etc.), Wegfall von bestehenden Flugrouten, die über das Industriegebiet führen, ist nötig

Beantwortung:

Das ANSTeamsg kann zu der Wahrscheinlichkeit eines Zwischenfalls bei An- und Abflügen wohl eine gutachterliche Aussage abgeben. Die Schwere des Schadensfalls liegt jedoch ausserhalb unserer Beurteilungsmöglichkeiten.

FSI 5. In der Einwendung Nr. 958 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 5.1. Raum Mödling wird durch curved approach noch stärker belastet als bisher, da curved approach nicht über Wiener Stadtgebiet gehen soll

Beantwortung:

Der Curved Approach ist für die 3. Piste noch nicht abschliessend festgelegt worden.

FSI 6. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 6.1. Seveso II Richtlinie wird verletzt, Absturzgefahr auf umliegende Industriegebiete (OMV, Borealis etc.)

Beantwortung:

Siehe FSI 2.4.

FSI 7. In der Einwendung Nr. 1012 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 7.1. Durch mehr Flugverkehr größeres Sicherheitsrisiko

Beantwortung:

Risiken sind das Produkt aus Eintretenswahrscheinlichkeit und Schwere des Schadensfalls pro Ereignis.

In der Regel wird vom Risikonehmer/Betreiber entschieden, ob das Risiko pro Ereignis tragbar ist. Behördlich wird geprüft, ob das Risiko vertretbar ist und Vorschriften oder der gesetzliche Rahmen eingehalten werden.

FSI 7.2. Neue Piste verhindert gekurvten Anflug auf Piste 11, gerade dies wurde aber von Austro Control 2002 in Aussicht gestellt, um Stadtgebiet künftig zu entlasten, gleichzeitig wird Piste 16/34 fast stillgelegt; Flüge von Piste 16 werden wohl von 11L aufgenommen werden

Beantwortung:

Unklare Fragestellung. Die Meinung ist vermutlich, einen Curved Approach von Süden her zu fliegen. Dieser wäre in der Tat nicht möglich, sobald die 3. Piste in Betrieb ist. Wohin die Anflüge auf Piste 16 verlegt werden, ist windabhängig.

FSI 8. In der Einwendung Nr. 1020 und 1021 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FSI 8.1. Curved approach ist heute nicht Stand der Technik; Umweltverträglichkeitserklärung kann nicht auf diesem noch nicht existierenden Verfahren aufgebaut werden.

Beantwortung:

siehe. FSI 1.1.

FSI 8.2. Curved approach wird bereits für 2010 angenommen, Variantenvergleich ist hinsichtl. Lärmzonen und Flugrouten absurd (setzt voraus, dass 2010 prakt. alle Flugzeuge curved approach haben, ein beträchtlicher Anteil an Flugzeugen einer leiseren Generation angehört und nimmt Prognose-Verkehrsaufkommen von 2007 an). Lärmzonen liegen aufgrund von curved approach ganz woanders als in Realität, sind kleiner als tatsächlich. Curved approach wird auch in Zusammenhang mit dem Aufbau eines europ. Satellitennavigationssystems gebracht

Beantwortung:

Das neuen UVE Dokument 30.36 Flugverkehrsprognosen vom 5.7.2010 nimmt 70 % Approach für 2020, 100 % für 2025 an. Die Entwicklung des Europäischen Satellitennavigationssystems (GALILEO) ist in diesem Zusammenhang unerheblich, da die Zuteilung des Curved Approach von der erreichbaren Navigationsgenauigkeit des Luftfahrzeugs abhängig gemacht wird.

6. Beurteilung durch den Sachverständigen für Flugverkehrsprognose (FVR)

FVR 1. In der Einwendung Nr. 87 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 1.1. Fachbeitrag Verkehr ist veraltet, Basisjahr 2003, aktuelle Daten sind nur unzureichend eingearbeitet.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Es enthält aktualisierte Verkehrszahlen. Basisjahr ist hier 2008. Zusätzlich zum Prognosejahr 2020 wurde auch das Jahr 2025 betrachtet.

FVR 1.2. Fachbereich Verkehrsentwicklung: Flughafen berücksichtigt nicht Flugpreisentwicklung noch Planungen insbes. des Homecarriers AUA

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt. Flugpreisentwicklung und Planungen des Homecarrier AUA

sind im Gutachten als Prognoseprämissen berücksichtigt (Doc 30.35 Kap. 4.5 und 4.6, S. 43-48).

FVR 2. In den Einwendungen Nr. 159, 483-922 sowie Nr. 165 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 2.1. Prognostizierten Flugbewegungen (335.000) sind falsch, lt. TU Wien 460.000, jedenfalls aber mehr als die vom Flughafen angegebenen 335.000.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert.

FVR 3. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 3.1. Zahl der prognostizierten Flugbewegungen (335.000) sind falsch, lt. TU Wien 460.000, selbst Flughafen Wien geht für 2020 in Presseaussendung Jänner 2008 von 406.000 Flugbewegungen für 2020 aus.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Damit ist auch die Aussage des Flughafens Wien in der Presseaussendung vom Jänner 2008 überholt.

FVR 3.2. Anzahl der Flugbewegungen liegt deutlich unter der mit der 3. Piste mögl. Kapazität

Beantwortung:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

FVR 3.3. Alle betroffenen Fachbereiche sind auf Basis der tatsächlichen Flugbewegungszahlen zu überarbeiten und neu zu bewerten, um Umweltauswirkungen ermitteln zu können.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Es enthält aktualisierte Verkehrszahlen. Basisjahr ist hier 2008.

FVR 4. In der Einwendung Nr. 161 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 4.1. Anzahl der Flugbewegungen wird nicht getrennt nach Anflug- und Abflugbewegungen fixiert; Lärmschutzaufgaben gegen nächtlichen Flugverkehrslärm können dadurch nicht detailliert vorgeschrieben werden

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). In einem darauf aufbauenden Dokument ist eine Aufteilung der Flugbewegungen nach Anflug und Abflug sowie nach Tag, Abend und Nacht enthalten.

FVR 4.2. Prognose der Erhöhung der Flugbewegungen stellt unrealen Mittelwert dar

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Aus der Prognose werden nicht nur jährliche Bewegungszahlen sondern auch typische Spitzentage abgeleitet.

FVR 5. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 5.1. Prognose der Flugbewegungen für 2020 ist bereits jetzt überholt (vgl. auch jetzige Entwicklung des Flugverkehrs und des Home Carriers Aua)

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Diese Werte liegen deutlich über dem Flugbewegungsaufkommen von 281 Tsd. im Jahr 2007

FVR 6. In der Einwendung Nr. 164 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 6.1. Kapazitätssteigerung durch 3. Piste wirkt auch auf die beiden anderen Pisten zurück, somit auch Auswirkungen in jenen Gebieten, die nicht unmittelbar von Starts und Landungen auf 3. Piste betroffen sind

Beantwortung:

Die Auswirkungen des Betriebs einer 3. Piste auf die umliegenden Gebiete des Flughafens sind nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 6.2. Prognosewerte stimmen nicht, bereits 2007 wurde Prognosewert für 2010 überschritten

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Für 2010 wurden keine Prognosewerte ausgewiesen.

FVR 7. In der Einwendung Nr. 167 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 7.1. Prognosezahlen sind zu tief angesetzt, daher höhere Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Die Auswirkungen hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung sind nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 8. In der Einwendung Nr. 168 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 8.1. Prognose der Flugbewegungen stimmt nicht, ist viel höher, daher höhere Luftschadstoff- und Lärmbelastung

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das

Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Die Auswirkungen hinsichtlich der Lärm- und Schadstoffbelastung sind nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 9. In der Einwendung Nr. 945 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 9.1. Anzahl der Flugbewegungen für 2020 stimmt nicht, werden viel höher sein; dadurch höhere Auswirkungen auf Bodenverkehr, Lärm, etc., allg. auf Schutzgüter

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Die Auswirkungen hinsichtlich des Bodenverkehrs, der Lärmbelastung und auf Schutzgüter sind nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 10. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 10.1. Verkehrszahlen für Flugverkehr, Luftfahrzeuge am Boden, KFZ im Airside- und im Landside Bereich zu niedrig angesetzt.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Die Auswirkungen hinsichtlich des Bodenverkehrs sind nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 10.2. TU-Wien GA: es ist zu überprüfen, ob nicht schon das von der Konsenswerberin angestrebte Kapazitätsvermögen durch 2-Pisten System erreicht werden kann (im Rahmen der Nullvariante); Angabe der Maximalkapazität stimmt nicht; unrichtige Beurteilung der Verkehrsentwicklung (tatsächliche Entwicklung des Flughafen liegt über den Prognosen der internationalen Luftfahrt und nähern sich dem High-Szenario); weiters sind Sichtflüge nicht enthalten; alle Umweltauswirkungen sind daher auf Basis zu niedrig angesetzter Daten entwickelt, Auswirkungen auf die Schutzgüter sind neu zu beurteilen.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Diese Werte beinhalten die Flugbewegungen der General Aviation. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose. Ebenfalls sind die Auswirkungen auf die Umwelt und Schutzgüter nicht Gegenstand der Luftverkehrsprognose.

FVR 10.3. Unrichtige Beurteilung des Flugzeug-Mixes, damit auch andere Auswirkungen auf Schutzgüter

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Dabei wurde auch der Flugzeugmix neu prognostiziert.

FVR 10.4. Mangelnde Notwendigkeit der Errichtung der 3. Piste aus Kapazitätsgründen (Kapazitätserweiterung durch Kompromisse bei Slot-Vergabe möglich)

Beantwortung:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

FVR 11. In der Einwendung Nr. 958 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 11.1. Flugzahlen stimmen nicht, werden viel höher sein

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert.

FVR 12. In den Einwendungen Nr. 1047-1271 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 12.1. Es fehlen Daten, welche Anzahl auf Passagier-, Fracht- und Privatflugzeuge entfällt; ist aber wesentlich zur Beurteilung ob öffentliches Interesse am Bau der 3. Piste besteht; vgl auch Studie der TU Wien

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Diese Prognose weist das Flugbewegungsaufkommen nach Passagier-, Fracht- und sonstigen Flügen aus.

FVR 13. In der Einwendung Nr. 1004 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 13.1. Prognosen zur Verkehrsentwicklung sind falsch

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert.

FVR 14. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 14.1. Gesamtkapazität eines 3-Pisten Systems wurde aufgrund unvollständiger Fakten und Zahlen der Vorbelastungen ermittelt (s. GA TU Wien)

Beantwortung:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

FVR 14.2. Bisherige Ausbaumaßnahmen und Altbestand wurden unzureichend berücksichtigt, erzielbare Maximalkapazität entspricht nicht dem tatsächl. Sachverhalt

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

FVR 15. In der Einwendung Nr. 1013 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FWR 15.1. Kapazität der 3. Pisten-Systems wurde aufgrund falscher Fakten und Zahlen zur Vorbelastung ermittelt, s. TU-Studie, durch exorbitante Steigerung der Flugbewegungen massive Lärmbelastung

Beantwortung:

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit des Bahnsystems im Status-Quo und im Ausbaufall ist nicht Gegenstand der Begutachtung der Luftverkehrsprognose.

FVR 16. In den Einwendungen Nr. 1020 und 1021 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 16.1. Verkehrsprognosen sind überholt, basieren auf einer Prognose aus 1995

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert.

FVR 17. In der Einwendung Nr. 1038 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

FVR 17.1. Verkehrsprognose ist zu korrigieren (damit auch Lärm- und Schadstoffemissionen): Zahl der IFR-Flugbewegungen im Jahr 2007 überschreitet bereits Prognosewert für 2010.

Beantwortung:

Mit der Revision 05 wurde ein neues Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung vom Flughafen vorgelegt (Luftverkehrsprognose Doc 30.35). Danach werden für das Jahr 2020 371 Tausend und für das Jahr 2025 415 Tausend Flugbewegungen prognostiziert. Für 2010 wurden keine Prognosewerte ausgewiesen.

7. Beurteilung durch den Sachverständigen für Gewässerökologie (GEW bzw. NAT/GEW)

GEW 1 In der Einwendung Nr. 69 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

GEW 1.1. Abwasser: Auswirkungen von Kerosin, Verbrennungsschadstoffen und Enteisungsmitteln auf Wasserhaushalt sind unzureichend dargestellt, insbesondere ist CSB-Rückhalt von 90,11% zu überprüfen (= ABW/GEW 1.1.)

Beantwortung:

Diese Frage wurde bereits umfangreich vom ASV für Wasserbautechnik beantwortet. Die technische Lösung wird als plausibel erachtet, vom Antragsteller wurde bereits eine Richtigstellung der Daten (UVE bzw. Projekt) gefordert.

Aus gewässerökologischer Sicht ist festzuhalten, dass keine Wässer, die Kerosin, Verbrennungsschadstoffe oder ähnliches enthalten, in Vorfluter eingeleitet werden. Diese Wässer werden dem AWW Schwechat übermittelt. Eine Einleitung in Vorfluter findet ausschließlich bei Starkregenereignissen und TOC-Werten < 200mg/l von Wässern aus der Flächenenteisung statt.

GEW 1.2. Spezielle chemische Zusammensetzung der Flughafen-Abwässer bzw des TOC der Donau sind zur Beurteilung, ob Schmutzfrachten für Donau eine Belastung darstellen, zu berücksichtigen: Ansatz in den Projektunterlagen beurteilt Sachverhalt nach Maßstäben einer Kläranlage; Prüfung der UVP hat aber auch nach Maßstäben gem. Naturschutz- und Wasserrecht zu erfolgen. Dabei sind Folgen für Ökosystem zu beurteilen, nicht nur der zum Abbau der Schmutzfracht erforderliche Sauerstoff

Beantwortung:

Grundsätzlich ist sowohl in der Gütezielverordnung Chemie Oberflächengewässer (GZV Chemie OG) als auch in der Gütezielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (GZV Ökologie OG) des BMLFUW festgelegt, dass die Einmischungsphase bei Einleitungen etwa 10 mal die Gewässerbreite aber mindestens 1 km betragen darf. In dieser Strecke darf der Grenz-/ Richtwert (je Parameter) überschritten werden. Diese Festlegungen sind vom Antragsteller hinsichtlich der Simulation der Einmischung (siehe UVE Kapitel 02.231) beachtet worden. Darüber hinaus wurde die Simulation der Einmischungsfahne mit überaus geringen Abflüssen gerechnet.

Aus ökologischer Sicht ist festzuhalten, dass sich die benthische Zönose der Donau in den letzten Jahrzehnten grundlegend verändert hat. Sie hat sich von einer von Insekten dominierten Lebensgemeinschaft wegbewegt und wird nun vor allem von Krebsen und Weichtieren dominiert. Darunter findet sich ein hoher Anteil von Neozoen, die aus dem ponto-kaspischen Bereich donauaufwärts eingewandert sind. Daneben finden sich noch höhere Individuenzahlen von Wenigborstern und als dominierende Insektengruppe noch relativ tolerante Vertreter der Zuckmücken. Allen diesen Tieren ist gemeinsam, dass sie eine überaus hohe Toleranz gegenüber Umweltfaktoren besitzen (euryöke Organismen). Dies bedeutet, dass sie geringere Sauerstoffkonzentrationen bzw. auch andere Belastungen - wie etwa höhere Temperaturen, höhere Salzgehalte u.a. - gut vertragen können. Aus heutiger Sicht ist aufgrund der Gewässerstruktur der Donau nicht anzunehmen, dass sich der beobachtete Trend in der Besiedlung umkehren wird bzw. umkehren lässt.

Für die zur Diskussion stehende Einleitung bedeutet dies, dass zum einen die Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes bezüglich der Einmischphase vom Antragsteller beachtet wurde, und zum anderen aufgrund der gegenwärtig in der Donau vorkommenden Zönose sowie der überaus hohen Abflussmenge der Donau und der daraus resultierenden entsprechenden Verdünnung diese Einleitung keine Belastung für das Gewässer darstellt.

Hinsichtlich der **Fischfauna** ist anzumerken, dass Fische aufgrund ihrer hohen Mobilität keinen geeigneten Parameter für die Feststellung einer organischen Belastung in einem Gewässer darstellen. Sie wurden daher auch nie zur Feststellung der saprobiologischen Gewässergüte als Indikatoren herangezogen. Vielmehr geben Fische Auskünfte über die hydromorphologische Beschaffenheit eines Gewässers.

Vom Antragsteller wurde der Einleitpunkt so gewählt, dass sich innerhalb der tolerierbaren Einmischungsphase und auch mehr als eineinhalb Kilometer stromab keine Schotterbänke befinden, die als Habitat für Jungfische bzw. Fischlaichplätze fungieren könnten. Daher ist auch eine Schädigung sensibler Juvenilstadien von Fischen auszuschließen.

Ein Nachweis der Unbedenklichkeit der Einleitung auf die benthische Gewässerzönose wurde in Auflage 5 (Betriebsphase) dem Antragsteller aufgetragen. Diese Auflage wird wie folgt weiter präzisiert bzw. abgeändert:

Abänderung bzw. Präzisierung Auflage 5 (Betriebsphase):

Zum Nachweis der Unbedenklichkeit der Einleitung in die Donau ist ein Monitoring des Gewässerzustandes der Behörde vorzulegen:

Ein Durchgang ist vor Inbetriebnahme der Einleitung zwecks Dokumentation des Ist-Zustandes durchzuführen. Drei Untersuchungsgänge sind nach Inbetriebnahme über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren vorzunehmen, wobei nachweislich Einleitungen in die Donau stattgefunden haben müssen. Sollte in einem Untersuchungsjahr witterungsbedingt keine Einleitungen in den Vorfluter stattfinden, so sind auch die Erhebungen der biologischen Qualitätselemente auszusetzen. Insgesamt sollte der Untersuchungsumfang somit inkl. Reverenzuntersuchung vier Durchgänge umfassen.

Die ökologischen Untersuchungen sind an zwei Untersuchungsstellen durchzuführen, wobei eine Stelle (Referenzstelle) stromauf der Einleitung (aber stromab der Einleitung der Verbandskläranlage Schwechat) liegen muss.

Die zweite Untersuchungsstelle sollte auf der nächstgelegenen Schotterbank rechtsufrig der Donau stromab der Einleitstelle aber außerhalb der Durchmischungsphase liegen (ca. 1,7 km stromabwärts). Die zu untersuchenden biologischen Parameter müssen das Phytobenthos sowie das Zoobenthos umfassen. Die Sammelmethode hat sich an die Handlungsanweisung zur Erhebung der Qualitätselemente Phytobenthos und MZB für Fließgewässer des BMLFUW zu orientieren. Die Aufsammlungen sind einmal jährlich im Frühling (nach möglichen Einleitungen von belasteten Wässern aus der Flächenenteisung) durchzuführen. Zu erheben ist der Ökologische Zustand für das Phytobenthos sowie die saprobiologische Gewässergüte für das Makrozoobenthos, sofern noch keine Methodik zur Erhebung des Ökologischen Zustandes für das Makrozoobenthos in der Donau erarbeitet wurde. Zusätzlich zur Erhebung der biologischen Komponenten muss beschränkt auf die Wintermonate 1 mal monatlich der BSB₅ an beiden Untersuchungsstellen erhoben werden. Idealerweise erfolgt die Probenahme für den BSB₅ nach erfolgtem Anspringen der Einleitung in die Donau.

Entsprechen die erhobenen Qualitätselemente den Vorgaben der Gütezielverordnung Biologie, so kann das Monitoring nach den vier Durchgängen eingestellt werden. Sollten

sich die Parameter verschlechtern, so ist das System der Einleitung in Abstimmung mit dem ASV für Wasserbautechnik zu verbessern und nach erfolgter Anpassung das Monitoring im oben beschriebenen Umfang noch einmal zu wiederholen so lange bis nachgewiesen werden kann, dass die Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes hinsichtlich des Ökologischen Zustandes im Untersuchungsraum eingehalten werden.

GEW 1.3. Abwasserfahne wird auf längerer Strecke wirksam sein, als vom Projektwerber angegeben

Beantwortung:

Siehe dazu die Ausführungen des ASV für Wasserbautechnik (ABW).

GEW 2 In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

GEW 2.1. Es fehlen fischökologische Untersuchungen, bei Einleitung in Donau kann Kilometer lange Kontamination des rechten Uferblocks eintreten, dadurch Schädigung des Fischbestandes (= ABW/GEW 2.1.)

Beantwortung:

Es gelangen ausschließlich Wässer der Flächenenteisung bei Starkregenereignissen in die Donau, wenn diese einen CSB < 200mg/l aufweisen. Dies wird über eine Online-TOC Messung gesteuert (siehe dazu auch die Ausführungen des ASV für Wasserbautechnik - ABW). Vom Antragsteller wurde dargelegt, dass im Jahr lediglich mit 5 Ereignissen dieser Art (ausschließlich im Winterhalbjahr) zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Bestands- und Auswirkungsanalyse sieht der Gesetzgeber vor, dass nicht alle Parameter, sondern nur die indikativsten Parameter zu prüfen sind (siehe BMLFUW, Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan). Im Fachbeitrag Oberflächenwasser wurde via ökotoxikologische Tests die Unbedenklichkeit der in die Vorfluter einzuleitenden Wässer hinsichtlich toxischer Wirkungen gezeigt. Die Wässer bringen hohe CSB-Frachten, die über den Verbrauch an Sauerstoff abbaubar sind. Dies bedeutet, dass die indikativsten biologischen Parameter daher nicht die überaus mobile Fischfauna (wie in der Regel bei Einleitung von (vorgereinigten) Abwässern in Vorfluter) ist, sondern die Benthosorganismen und zwar sowohl das Phyto- als auch das Makrozoobenthos, die vor allem auf stoffliche Belastungen reagieren.

Daher wird nach wie vor die saprobiologische Gewässergüte an Hand der Zusammensetzung von Benthosorganismen festgestellt und nicht an Hand der Fischfauna. Die saprobiologische Gewässergüte in der Form des Saprobieindex ist auch ein

wesentlicher Metrics hinsichtlich der Feststellung des ökologischen Zustandes beim Qualitätselement Makrozoobenthos.

Daher wurden vom Antragssteller richtigerweise die Benthosorganismen als indikativstes Element zur Betrachtung der Wirkung der Einleitungen durch die Flächenenteisung herangezogen.

Eine nachträgliche Erfassung und Beurteilung der Fischfauna ist daher aus fachlicher Sicht nicht notwendig.

Darüber hinaus wurde vom Antragsteller eine Einleitstelle gewählt, die zwar hinsichtlich der Gewässermorphologie sehr eintönig (weitgehend geradliniger Verlauf, keine Flachufer – sondern steile Prallufer mit Blockwurfsicherung) ist, aber eine relativ rasche Vermischung der Wässer mit dem Strom begünstigt und nicht als Laichhabitat für Fische gelten kann. Eine wie immer geartete Schädigung der Fischfauna (in allen Lebensstadien) kann daher nach dem Stand des Wissens ausgeschlossen werden.

Weitere Fragen haben sich durch Verweis des Amtssachverständigen für Naturschutz in einigen Fällen auf den Fachbereich Gewässerökologie ergeben:

NAT/GEW 1. Einwendung Nr. 69

NAT/GEW 1.1. Vorhaben ist geeignet, die Ziele und Aufgaben des Nationalparks Donau-Auen zu gefährden

NAT/GEW 1.2. Bewilligungspflicht nach NÖ NationalparkG, da jeder Eingriff in Natur und Naturhaushalt verboten ist, sofern nicht eine Bewilligung vorliegt; Vereinbarkeit des Vorhabens mit Zielen des NationalparkG ist zu prüfen!

NAT/GEW 1.3. Es sind auch Auswirkungen des Vorhabens auf Nationalpark Donau-Auen zu untersuchen, nicht nur auf Wohngebiete.

NAT/GEW 1.9. Abwasser: Auswirkungen von Kerosin, Verbrennungsschadstoffen und Enteisungsmitteln auf Wasserhaushalt sind unzureichend dargestellt, insbesondere ist CSB-Rückhalt von 90,11% zu überprüfen

NAT/GEW 2. Einwendung Nr. 160

NAT/GEW 2.1. Starke Beeinträchtigung für Nationalpark Donauauen

Zusammenfassende Beantwortung:

Erörterung des Eingriffsverbotes in den Nationalpark gemäß Anfrage des ASV für Naturschutz

Vom Antragsteller ist geplant bei Starkregenereignissen Wässer der Flächenenteisung, sofern sie als unbedenklich gelten können (TOC < 200), direkt in die Donau einzuleiten. Die Zuleitung sowie das Einleitungsbauwerk liegen am rechten Donauufer außerhalb der Nationalparkgrenzen. Dies bedeutet, dass der Nationalpark durch bauliche Maßnahmen nicht berührt wird.

Die Einleitungsstelle wurde so gewählt, dass eine rasche Durchmischung mit Donauwasser erfolgen kann. Die stoffliche Belastung ist gut abbaubar – und kann über die Einmischungsphase dazu führen, dass der Sauerstoffgehalt im Oberflächenwasser merklich reduziert werden kann. (Dieser Vorgang wird üblicherweise als Selbstreinigungskraft der Gewässer beschrieben.) Erhöhte organische Belastung fördert in Gewässern mit sensibler Zönose allerdings die Veränderung eben dieser Lebensgemeinschaft. Tolerante Organismen werden gefördert und zeigen oftmals eine Massenentwicklung, während sensible Organismen in ihrer Abundanz (Anzahl / Flächeneinheit) abnehmen oder nicht mehr in der betroffenen Gewässerstrecke zu finden sind. Sensible Organismen sind vor allem aus dem Stamm der Insekten (vor allem Steinfliegenlarven, Vertreter der Eintagsfliegen und Köcherfliegen, manche Dipteren und Käfer) zu finden. Eine solche tiefgreifende Veränderung der Zönose wäre wohl als Eingriff zu definieren und aufgrund des „Eingriffsverbotes“ gemäß Nationalparkgesetz abzulehnen.

Wie die Gewässerkontrollen (WGEV) belegen, hat die Lebensgemeinschaft der Donau allerdings in den letzten Jahrzehnten bereits eine tiefgreifende Veränderung durchgemacht. Aufgrund der vielfachen morphologischen Veränderungen und anderen nicht bekannten Faktoren verschwanden zunehmend die Insekten aus dem Gewässer und darüber hinaus war ein massives Eindringen von Krebstieren (Isopoden und Amphipoden) sowie Weichtieren (vor allem Muscheln) aus dem ponto-kaspischen Raum zu erkennen. Das vormals von Insekten dominierte Gewässer weist nun vor allem eine Crustaceen-Mollusken-Fauna auf, wobei noch Oligochaeten (Wenigborster) und

Polychaeten (Vielborster) und wenige Chironomiden nennenswerte Abundanzen aufweisen. Treten Insekten wie z.B. Zuckmückenlarven (Chironomiden) oder Köcherfliegenlarven (Trichoptera) auf, so sind diese wie die anderen genannten Gruppen auch gegenüber Umweltfaktoren sehr tolerant.

Der Abbau der oben genannten Einleitung wird nicht zum Verschwinden von Arten beitragen, sondern eher aufgrund des „Angebotes an Futter“ die Individuendichten im Abschnitt des Abbaues steigern, bis in eine Zone, wo die Einleitung verdünnt bzw. abgebaut ist. Dies kann sinngemäß auch für das Phytobenthos gelten.

Art und Menge der Einleitung sind demnach nicht geeignet, die Zusammensetzung der Zönose der Donau im Nationalpark so zu verändern, dass von einem Eingriff im Sinne des Nationalparkgesetzes gesprochen werden kann.

8. Beurteilung durch den Sachverständigen für Geohydrologie (HYD bzw. ABW/HYD)

Fragen an diesen Fachbereich haben sich erst durch Verweis des Amtssachverständigen für Abwassertechnik ergeben:

ABW/HYD 1. In der Einwendungen Nr. 69, S. 11 und 12 (Nationalpark Donau-Auen GmbH) wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ABW/HYD 1.1. Auswirkungen der Ableitung der Oberflächenwässer auf die Grundwasserbilanz

Beantwortung:

Die in der Einwendung Nr. 69 gestellten Frage – ABW/HYD 1.1. Auswirkungen der Ableitung der Oberflächenwässer auf die Grundwasserbilanz ? – ist aus geohydrologischer Sicht thematisch eher der wasserwirtschaftlichen Planung als der Geohydrologie zuzuordnen.

Es sollte daher auch von der wasserwirtschaftlichen Planung eine Stellungnahme dazu eingeholt werden.

Dennoch wurde im Teilgutachten Geohydrologie bei der Beantwortung des Risikofaktors 4 auch auf dieses Thema eingegangen. Dieser Stellungnahme, die im

Folgenden nochmals angeführt ist, ist von geohydrologischer Seite auch aus heutiger Sicht nichts mehr hinzuzufügen.

Risikofaktor 4:

Gutachter: H/D

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinflussung des Grundwassers durch
Flächeninanspruchnahme

Befund:

Die Niederschlagswässer auf den befestigten Flächen der geplanten Parallelpiste 11R/29L bzw. des Rollwegesystems (versiegelte Fläche ca. 140 ha) werden über die Verbandskläranlage Schwechat bzw. direkt in den Vorfluter (Donau) abgeleitet. Demnach stehen diese Wässer nicht mehr der lokalen Grundwasserneubildung zur Verfügung.

Im Falle der Grünflächen innerhalb des Projektsareals, d.h. der Böschungen und Sicherheitsstreifen, sowie der befestigten Schulterflächen werden die Niederschlagswässer direkt in den Untergrund versickert. Dabei werden in den Einschnittsbereichen die sehr gering wasserdurchlässigen Deckschichtmaterialien (kf-Werte zwischen ca. 10^{-7} m/s und ca. 10^{-9} m/s) durch die Errichtung der neuen Piste weitgehend entfernt. Im Endzustand stehen daher im oberflächennahen Bereich (Einschnittsböschungen bzw. Sicherheitsstreifen) die relativ durchlässigeren Materialien des Quartärs und Miozäns (kf-Werte bis ca. 10^{-6} m/s) an.

Gemäß Ausweisung von Grundwasserkörpern zur Umsetzung der EU-Wasserrahmenrichtlinie 2000/60/EG kommt das Projektgebiet innerhalb des Grundwasserkörpers „Südliches Wiener Becken“ zu liegen. Dieser Grundwasserkörper erstreckt sich auf einer Gesamtfläche von ca. 1228 km². Es ist darauf hinzuweisen, dass das Projektareal außerhalb der mengenmäßig bedeutenden bzw. intensiv genutzten Gebiete innerhalb des Grundwasserkörpers „Südliches Wiener Becken“ (Wiener Neustädter Becken, Mitterndorfer Senke) zu liegen kommt.

Gemäß hydrogeologischer Charakterisierung des gegenständlichen Grundwasserkörpers durch das Umweltbundesamt Wien lassen die zumeist feinkörnigen Sedimententwicklungen im Bereich des ggst. Projektsareals auf der „Rauchenwarther Platte“ keine bedeutenden oberflächennahen Grundwasserkörper erwarten. Diese Charakte-

risierung des Projektsumfelds wird durch die Erkundungsmaßnahmen für das gegenständliche Projekt im Wesentlichen bestätigt.

Gutachten:

Durch die Erhöhung der Durchlässigkeiten der oberflächennahen Untergrundschichten bzw. die Entfernung der dichteren Deckschichten wird der Verluste für die Grundwasserneubildung infolge der Flächenversiegelung größtenteils wieder kompensiert.

Außerdem ist die versiegelte Fläche mit einem Anteil von ca. 1,1 ‰ an der Gesamtfläche des Grundwasserkörpers „Südliches Wiener Becken“ (nach EU-Wasserrahmenrichtlinie) als sehr gering zu bezeichnen.

Daher ist der Einfluss auf die Grundwasserneubildung in der Betriebsphase durch die Flächenversiegelung entsprechend den im Fachbeitrag dargelegten Randbedingungen als geringfügig zu bewerten.

Gesonderte Maßnahmen zur Reduktion dieser quantitativen Auswirkungen sind demnach nicht erforderlich.

9. Beurteilung durch den Sachverständigen für Lärmtechnik (LÄR)

LÄR 1. In der Einwendung Nr. 7 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 1.1. Bodenlärm ist gesundheitsschädlich, deshalb muss Schutzwald bereits während Bauphase gepflanzt werden, nicht erst bei Umsetzung des gegenständlichen Projekts

Beantwortung:

Die geräuschkindernde Wirkung eines Bewuchses mit Bäumen und/oder Sträuchern wird vielfach überschätzt. Eine nennenswerte Geräuschkinderung ergibt sich nur dann, wenn sich die bewachsene Fläche entweder dicht an der Geräuschquelle oder dicht am Empfänger befindet. Zur Erläuterung sei auch die nachfolgende, der DIN ISO 9613-2 *Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien* entnommene Abbildung zur Erläuterung des geräuschkindernden Einflusses von Bewuchs hingegeben.

Eine wesentlich effektivere Geräuschminderung ist durch die Errichtung von Abschirmwänden oder Abschirmwällen zu erreichen. Die zur Geräuschminderung vorgesehenen Wälle werden jeweils zu Beginn der Bauarbeiten errichtet. Es ist somit davon auszugehen, dass die vorgesehenen Abschirmwälle zur Inbetriebnahme der 3. Piste bereits installiert sind.



ANMERKUNG: $d_f = d_1 + d_2$

Für die Berechnung von d_1 und d_2 kann der Radius des gekrümmten Weges mit 5 km angenommen werden.

Bild A.1: Die Dämpfung aufgrund von Schallausbreitung durch Bewuchs wächst proportional zur durch den Bewuchs verlaufenden Weglänge d_f

Quelle: DIN EN ISO 9613-2

Abb. 1: Dämpfung durch Bewuchs

Inwieweit Bodenlärm als gesundheitsschädlich anzusehen ist, ist davon abhängig, wie hoch die durch den Bodenlärm erzeugten Geräuschimmissionen an einem konkreten Immissionsort sind. Die Berechnungen zeigen, dass spätestens nach Durchführung der vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen an keinem Immissionsort in der Nachbarschaft des Flughafens Wien gesundheitsgefährdende Geräuschimmissionen auftreten. Diese Aussage gilt unabhängig davon, ob die Geräuschimmissionen durch Bodenlärm oder eine sonstige, dem Flughafen zuzurechnende Geräuschquelle hervorgerufen werden.

LÄR 1.2. wegen zusätzlicher Belastung durch Lärm und Staub sind die Absolutwerte der Immissionspegel (sowohl hinsichtlich Straße und Schiene) zu betrachten

Beantwortung:

Die sich durch den Ausbau des Flughafens Wien ergebende Veränderung der Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche ist nach Durchführung von Lärmschutzmaßnahmen im gesamten Untersuchungsgebiet so klein, dass nirgendwo im bewohnten Gebiet die Irrelevanzschwelle von 1 dB überschritten wird.

Anmerkung:

Für einen Teilbereich der L2063 in der Ortschaft Rauchenwarth wird in den Antragsunterlagen zwar eine Pegelzunahme von mehr als 2 dB in bewohnten Gebiet ausgewiesen, doch ist diese Pegelzunahme nicht auf den Ausbau des Flughafens Wien zurückzuführen. Vielmehr wurden vom Verkehrsgutachter im Bereich Rauchenwarth verkehrslenkende Maßnahmen zur Reduktion des Durchgangsverkehrs im Ortsbereich Rauchenwarth unterstellt, was zu einer Zunahme des Verkehrs auf der L2063 führt. Diese Zunahme ist jedoch unabhängig von dem Ausbau des Flughafens Wien.

In Bezug auf die Forderung, dass die Absolutwerte des Straßen- und Schienenverkehrs gewisse Grenzwerte einhalten müssen, sei darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe des Flughafens ist, Probleme, die unabhängig vom Betrieb des Flughafens durch Straßen- oder Schienenverkehrsgeräusche gibt, planerisch oder gar in Form von zusätzlichen Lärmvorsorgemaßnahmen zu lösen. Sofern durch den Quell- und Zielverkehr des Flughafens keine wesentliche Veränderung der ohnehin vorhandenen Geräuschbelastung eintritt, ist es Aufgabe des Trägers des betreffenden Straßen- oder Schienenverkehrsabschnitts für einen adäquaten Lärmschutz zu sorgen.

LÄR 2. In der Einwendung Nr. 11 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 2.1. Auch das flächendeckende Anflug-Managementsystem „Arrival Manager“ ist nur partiell realisierbar; dieses ist aber wichtige Voraussetzung für lärmreduzierten Sinkflug

Beantwortung:

Grundsätzlich kann es bei der Einführung z.B. einer neuen Start- und Landebahn dazu kommen, dass sich in der Realität etwas andere Belastungen ergeben als in den zuvor erstellten Gutachten prognostiziert. Die Gründe hierfür können vielfältig sein. Auch das in der Anwendung angesprochene Anflug-Managementsystem kann hierzu zählen.

Aus diesem Grunde wird im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagen, ein System zum Geräuschmonitoring in das Schutzkonzept aufzunehmen. Kern des Schutzkonzepts ist es, die Belastung der Umgebung auf der Basis der Messergebnisse einer Lärmmessanlage zu bestimmen. Auf diese Art und Weise können prognostische Unsicherheiten abgefangen werden.

Würde bspw. ein nicht optimales Anflug-Managementsystems zu erhöhten Geräuschimmissionen führen, so würde dies durch das Messsystem automatisch mit berücksichtigt. Die Konsequenz hieraus wäre eine Ausweitung der entsprechenden Schutzbereiche.

LÄR 3. In der Einwendung Nr. 87 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 3.1. Fachbeitrag Lärm ist mangelhaft: andere Studien kommen zu anderen Ergebnissen

Beantwortung:

In Bezug auf die technischen Aspekte, d.h. die Ermittlung der Geräuschimmissionen in der Nachbarschaft, sind die in den Antragsunterlagen enthaltenen Unterlagen fachlich korrekt und entsprechen dem derzeitigen Stand der Technik.

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene.

LÄR 3.2. Fachbereich Lärm: Größe der Lärmzonen stimmt nicht mit denen des BMVIT überein

Beantwortung:

Eine genaue Antwort kann im vorliegenden Falle nicht gegeben werden, da aus der Einwendung nicht deutlich wird, welche Berechnungen des BMVIT konkret gemeint sind.

Unabhängig davon ist aber zu vermuten, dass die Gründe für die Abweichungen in unterschiedlichen Berechnungsansätzen zu suchen sind. So wurde für die Einreichunterlagen eine eigene, neue Prognose der Flugbewegungen durchgeführt. Diese konnte naturgemäß nicht Grundlage für die Berechnungen des BMVIT sein.

LÄR 4. In der Einwendung Nr. 114 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 4.1. Lärmbelastung steigt auch durch Verlegung der B10.

Beantwortung:

Bezogen auf die Summe aller Straßenverkehrsgeräusche führt die Verlegung der B10 überall zu einer Veränderung von weniger als 1 dB. Veränderungen dieser Größenordnung sind als irrelevant anzusehen.

LÄR 5. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 5.1. Zusätzliche Lärmmessstellen sind von Behörde vorzuschreiben, insbes. Weinbergstraße und Am Ziegelhofen, Lärmdeckel ist vorzuschreiben

Beantwortung:

Im Teilgutachten Lärmschutz werden u.a. zusätzliche Messpunkte in der Umgebung des Flughafens Wien vorgeschlagen. Der in der Einwendung angesprochene Bereich Weinbergstraße und am Ziegelhofen in Schwadorf kann jedoch in guter Näherung durch die Ergebnisse des bestehenden Messpunktes 6 abgedeckt werden.

Unabhängig davon sollte nach Inbetriebnahme der 3. Piste die mobile Messanlage des Flughafens Wien für eine gewisse Zeit auch in dem oben genannten Bereich stationiert werden. Sollten sich hieraus Hinweise auf eine Sondersituation ergeben, so wird sich die Behörde das Recht vorbehalten, die Einrichtung weiterer Messstellen zu fordern.

Die Auflagen zum Betrieb des ausgebauten Flughafens Wien sehen vor, dass bei Überschreitung bestimmter Grenzwerte Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen sind.

LÄR 5.2. Wegen Bodenlärm insbes. durch Rollwege sind Lärmschutzwände vorzuschreiben, der Schutzwald soll bereits während Bauphase gepflanzt werden, nicht erst bei Umsetzung des gegenständlichen Projekts, Lärmschutzdamm muss mindestens 15 m hoch sein.

Beantwortung:

Unmittelbar nördlich des Bereiches am Ziegelhofen, Weinbergstraße in Schwadorf sind drei ineinander übergehende Lärmschutzwälle vorgesehen, die eine Höhe von bis zu 10 m aufweisen (vgl. Landschaftlicher Begleitplan Nr. 11.017003 Revision 05 vom 07.05.2010). Diese Lärmschutzwälle bieten einen ausreichenden Schutz insbesondere gegenüber Bodenlärm.

Die geräuschmindernde Wirkung von Bewuchs wird im Allgemeinen überschätzt. (Für weitere Ausführungen siehe Antwort zu LÄR 1.1.)

Inwieweit Bodenlärm als gesundheitsschädlich anzusehen ist, ist davon abhängig, wie hoch die durch den Bodenlärm erzeugten Geräuschimmissionen an einem konkreten Immissionsort sind. Die Berechnungen zeigen aber, dass spätestens nach Durchführung der vorgesehenen Lärmvorsorgemaßnahmen an keinem Immissionsort in der Nachbarschaft des Flughafens Wien gesundheitsgefährdende Geräuschimmissionen auftreten. Diese Aussage gilt unabhängig davon, ob die Geräuschimmissionen durch Bodenlärm oder eine sonstige Geräuschquelle hervorgerufen werden.

LÄR 6. In den Einwendungen Nr. 159, 483-922 sowie Nr. 165 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 6.1. Beschallte Flächen und Betroffenenzahlen (vgl. Lärmzonenflächen der BMVIT-Veröffentlichung sind falsch dargestellt, ANOTEC-Studie wurde nicht berücksichtigt; diese kommt zu ganz anderen Ergebnissen); Lärmflächen- und Lärmzonenberechnungen sind neu zu stellen

Beantwortung:

LÄR 6.1.1.

Mit der BMVIT-Veröffentlichung ist die im Jahre 2007 im Auftrage des BMVIT erstellte Studie „Verkehr in Zahlen“ der Herry Consult GmbH Wien Studie gemeint. In dieser ist auf Seite 180 die auch in der Einwendung sowie im Fachgutachten 02.110 „Fluglärm“ enthaltene Grafik dargestellt (siehe auch nachfolgende Abbildung). In dieser Grafik wird ein Zusammenhang zwischen der Fläche der Kontur $L_{Aeq(4)} = 66 \text{ dB(A)}$ und der Anzahl der jährlichen Flugbewegungen am Flughafen Wien für die Jahre 1980 bis 2005 dargestellt.

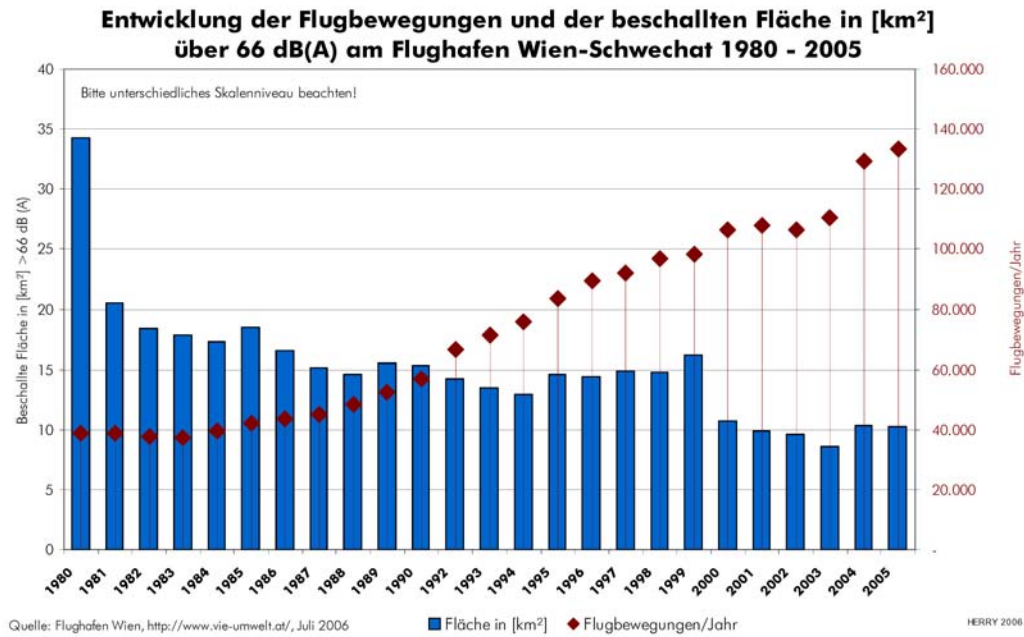


Abbildung 124: Entwicklung der Flugbewegungen und der beschallten Fläche in [km²] über 66 dB(A) am Flughafen Wien - Schwechat 1980 - 2005

Abb. 2: Herry Consult GmbH, Verkehr in Zahlen – Ausgabe 2007, Seite 180

Wie auch im Fachgutachten 02.110 „Fluglärm“ erläutert, stammen die Daten vom Flughafen Wien selbst. Hintergrund hierfür ist, dass der Flughafen Wien seit Inbetriebnahme der zweiten Piste im Jahre 1978 aufgrund behördlicher Auflagen dazu verpflichtet ist, jährlich die 66 dB(A) Lärmzone zu berechnen. Im Internetauftritt des Flughafens Wien findet sich daher auch die Fortführung für die Jahre nach 2005 (siehe nachfolgende Abb.) Für die Berechnung dieser Lärmzone wird das von der Amerikanischen Luftfahrtbehörde FAA entwickelte INM (Integrated Noise Model) eingesetzt.

Jahr	Flugbewegungen	Veränderung	Fläche	Veränderung	Summe A16	A16/Kap.3
2005	133.317	3,0%	10,25 km ²	-1,2%	100%	100%
2006	137.354	6,1%	11,08 km ²	6,8%	100%	100%
2007	147.070	7,1%	11,58 km ²	7,6%	100%	100%
2008	153.054	4,1%	12,11 km ²	4,6%	100%	100%
2009	136.909	-10,5%	10,36 km ²	-14,5%	100%	100%

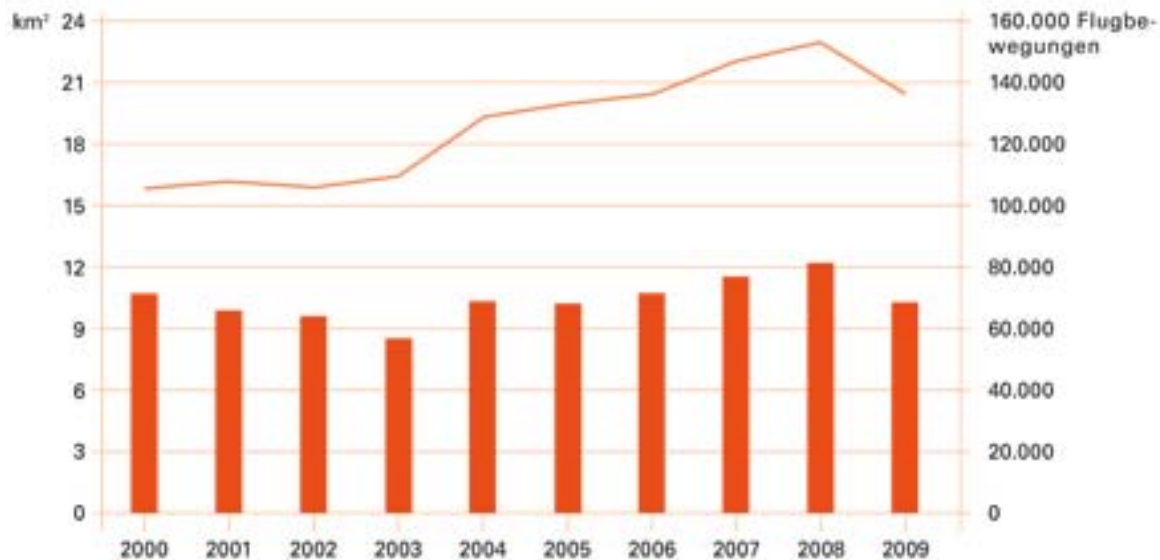


Abb. 3: Fläche der $L_{Aeq(4)} = 66$ dB(A) Lärmzone sowie Anzahl der Flugbewegungen in den sechs verkehrsreichsten Monaten für den Flughafen Wien (Quelle: Internetauftritt Flughafen Wien¹)

Für die Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung ist eine derartige Darstellung wenig aussagekräftig, da sich hieraus nicht die individuelle Betroffenheit eines bestimmten Bereichs in der Umgebung des Flughafens Wien ableiten lässt. Darüber hinaus ist auch der zum Vergleich verwendete Parameter ($L_{Aeq(4)} = 66$ dB(A)) ohne Belang, da er wesentlich über den von den lärmmedizinischen Sachverständigen vorgegebenen Grenzwerten liegt.

Aber selbst wenn man die Kontur $L_{Aeq(4)} = 66$ dB(A) in den Einreichunterlagen ermittelt hätte, würden sich Unterschiede allein schon dadurch ergeben, dass die Berechnungen zur Auswirkung der 3. Piste in den Einreichunterlagen nicht unter zu Hilfenahme des Amerikanischen Berechnungsmodells INM sondern unter Verwendung der Österreichischen Richtlinie ÖAL 24 durchgeführt wurden.

¹ <http://www.vie-umwelt.at/jart/prj3/umwelt/umwelt.jart?rel=de&content-id=1184660547602&reserve-mode=active>

Die in der Einwendung erhobene Forderung, die Lärmflächen und Lärmzonenberechnungen neu durchzuführen, ist durch die vorgebrachten Einwände somit nicht begründet.

LÄR 6.1.2.: ANOTEC-Studie wurde nicht berücksichtigt. Diese kommt zu ganz anderen Ergebnissen, Lärmflächen und Lärmflächen- und Lärmzonenberechnungen sind neu zu stellen.

Beantwortung:

Mit der ANOTEC-Studie ist die Studie der ANOTEC Consulting S.L. Study on Current and Future Aircraft Noise Exposure at and around Community Airports vom 10.11.2003 gemeint. Diese Studie wurde im Auftrag der Europäischen Gemeinschaft in Zusammenhang mit der Richtlinie 2002/30/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26.03.2002 über Regeln und Verfahren für lärmbedingte Betriebsbeschränkungen auf Flughäfen der Gemeinschaft erstellt. Diese Richtlinie zielt auf eine umweltverträgliche Entwicklung des Luftverkehrs ab und entbindet den betreffenden Flughafen von der Betriebspflicht dergestalt, dass die Flughäfen Betriebsbeschränkungen für Luftfahrzeuge mit hohen Lärmimmissionen erlassen können bzw. die zuständigen Behörden der einzelnen Mitgliedsstaaten den Betrieb von Luftfahrzeugen generell verbieten oder einschränken können, wenn diese die von der ICAO festgelegten Lärmemissionsnormen nur knapp (weniger als 5 dB unter dem Grenzwert) einhalten.

Aufgabe der Studie war es, eine Abschätzung dahingehend durchzuführen, welche Effekte die Richtlinie aller Wahrscheinlichkeit nach auf die Geräuschbelastung in der Umgebung haben wird. Zu den untersuchten Flughäfen, die in Phase 2 der Studie detailliert untersucht wurde, gehörte auch der Flughafen Wien.

Die Ergebnisse der Studie sind mit den in den Einreichunterlagen zum Ausbau des Flughafens Wien dargestellten Ergebnissen jedoch nicht vergleichbar, da für den Ausbau des Flughafens Wien eine eigene genaue Verkehrsprognose erstellt worden ist. Auf dieser Basis erfolgten dann die akustischen Berechnungen. Für die akustischen Berechnungen wurde dabei die Österreichische Richtlinie ÖAL 24 verwendet.

Allein aufgrund der unterschiedlichen Ausgangsdaten sowie des unterschiedlichen Berechnungsverfahrens sind Ergebnisunterschiede zur ANOTEC-Studie unvermeidlich.

LÄR 6.2. Darstellung des Messkonzepts fehlt

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass in den Einreichunterlagen ein detailliertes Messkonzept fehlt. Dies ist jedoch nicht als Fehler der Einreichunterlagen anzusehen, da ein Messkonzept für die Darstellung der Umweltauswirkungen eines Vorhabens nicht zwingend notwendig ist.

Unabhängig davon, wird ein erweitertes Messkonzept im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagen, um u.a. die Prognoseunsicherheiten zu minimieren.

LÄR 6.3. Landkarten unter den Lärmkarten sind völlig veraltet (z. B. keine S1, zeigen ganze Siedlungsgebiete nicht)

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass die kartografischen Hintergründe der Lärmkarten relativ groß sind und einen teilweise alten Stand darstellen. Dennoch lässt sich aus den Karten die Belastung der einzelnen Bereiche mit ausreichender Genauigkeit ablesen.

Unabhängig davon, sind im Teilgutachten Lärmschutz für die wesentlichen Isokonturen Lärmkarten mit verbesserten kartografischen Hintergrund enthalten.

LÄR 6.4. Lärmkarten sind zu ergänzen, es fehlen Lärmkarten für Gebiete mit L_N , L_d , L_{den} ab 40 dB, Darstellung von L_{day} fehlt überhaupt; lt. Hyena-Studie treten bereits ab 40dB gesundheitliche Schäden auf.

Beantwortung:

LÄR 6.4.1.

In den Einreichunterlagen finden sich die Lärmkarten zu $L_N = 45$ dB(A) bis $L_N = 75$ dB(A), $L_{DEN} = 55$ dB(A) bis $L_{DEN} = 75$ dB(A) und $L_{Day} = 62$ dB(A).

Lärmkarten mit niedrigeren Pegelwerten sind vom lärmmedizinischen Gutachter nicht als erforderlich angesehen worden.

Unabhängig davon sind Lärmkarten mit $L_N < 45$ dB(A) sowie $L_{DEN} < 55$ dB(A) in der Regel nicht sinnvoll, da bei derartig kleinen Geräuschpegeln der Fluglärm in der Regel nicht der dominierende Geräuschanteil ist.

Dies lässt sich auch an den Ergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage des Flughafens Frankfurt ablesen. So war der Fremdgeräuschanteil an allen Messstellen des Flughafens Wien während der Nachtzeit überall größer als der Geräuschanteil, der durch den Fluglärm erzeugt wird. (vgl. Ergebnisse der Bestandsmessungen des Jahres 2003 im Fachbeitrag 02.110, Fluglärm, Seite 44 ff.) Im Mittel des Jahres 2003 wurde während der Nachtzeit an den Fluglärmmessstellen des Flughafens Wien an der leisesten Messstelle im Minimum ein Fremdgeräuschpegel von $L_{Aeq,Fremd,Nacht} = 47,7$ dB(A) gemessen.

Da während der Tageszeit allgemein stärkere Aktivitäten (insbesondere Verkehr) zu verzeichnen sind, ergeben sich während der Tageszeit noch höhere Fremdgeräuschpegel. So beträgt der kleinste, mittlere Fremdgeräuschpegel während der Tageszeit $L_{Aeq,Fremd,Nacht} = 53,4$ dB(A). Bezogen auf den L_{DEN} betrug das mittlere Fremdgeräusch am leisesten Immissionsort 55,8 dB(A).

Auch wenn die vorstehend genannten Messergebnisse der Fluglärmüberwachungsanlage nur eine Stichprobe für die Geräuschsituation im Raum Wien darstellen, lässt sich doch verallgemeinernd sagen, dass Bereiche mit mittleren nächtlichen Fremdgeräuschpegeln von deutlich weniger als 40 dB(A) in Ballungsräumen nur in Ausnahmefällen auftreten. Insofern ist die Aussagekraft einer Kontur $L_N = 40$ dB(A) ohnehin extrem eingeschränkt.

LÄR 6.4.2.: Laut HYENA-Studie treten bereits ab 40 dB gesundheitliche Schäden auf.

Beantwortung:

In der HYENA-Studie (Hypertension and Exposure to Noise Near Airports) wurde der Zusammenhang zwischen der Schallbelastung durch den Straßen- und Luftverkehr in der Nähe von Flughäfen und dem Risiko für Bluthochdruck analysiert. Die Ergebnisse dieser Studie wurden in der Fachzeitschrift Environmental Health Perspectives 2008, Vol. 116, Nr. 3, pp. 329-333 publiziert.

Im Rahmen der Studie wurden 4.861 Personen (2.400 Männer und 2.475 Frauen) zwischen Dezember 2002 und November 2006 mittels Fragebogen und Blutdruckmessung untersucht. Die untersuchten Personen waren zum Zeitpunkt der Untersuchung zwischen 45 und 70 Jahre alt und lebten im Umfeld der Flughäfen Berlin-

Tegel, Mailand Malpensa, Amsterdam Schiphol, Stockholm Arlanda, London Heathrow sowie Athen. Die Schallbelastung am Wohnort der Befragten wurde berechnet. Des Weiteren wurden für die Probanden die folgenden Parameter erhoben:

- Nationalität,
- Alter,
- Geschlecht,
- Body-Mass-Index,
- Alkoholkonsum,
- Bewegungsverhalten und
- Bildungsgrad.

Fragen zur sonstigen Geräuschbelastung während des Tages (z.B. Arbeitsplatz und Freizeitverhalten) wurden nicht gestellt.

Nicht untersucht wurde, inwieweit die Gegenden, in denen die Probanden lebten, vergleichbar sind. Die Autoren gehen offensichtlich davon aus, dass die untersuchten Regionen sich so ähnlich wie möglich sind und in Bezug auf die Fragestellung eine optimale Stichprobe darstellen würden, so dass wesentliche Unterschiede ausschließlich auf den Parameter "Lärm" zurückzuführen wären.

Diese Annahme ist jedoch unrealistisch. Soziale Phänomene wie auch Bluthochdruck variieren zwischen Ländern oder Regionen. Es ist deshalb äußerst schwierig, einzelne experimentelle Kontrollfaktoren (wie z.B. Lärm) isoliert zu kontrollieren.

Hinzukommt, dass in Bezug auf die Variable "Lärm" nur ein Teil der während des Tages auftretenden Geräuschbelastung erfasst worden ist. Mögliche Geräuschbelastung durch Lärm am Arbeitsplatz oder in der Freizeit wurden nicht berücksichtigt.

Die Ergebnisdarstellung erfolgt durch Angabe des relativen Risikos (odds ratio - OR). Ein OR über 1 bedeutet dabei, dass durch die Kontrollvariable (in diesem Falle Lärm) ein größeres Risiko entsteht. Ein $OR < 1$ würde hingegen bedeuten, dass durch Lärm ein geringes Risiko entsteht. Bei der Interpretation von statistischen Auswertungen muss darauf geachtet werden, dass diese auch signifikant sind, da statistische Ergeb-

nisse durch Zufall, Bias und Confunding beeinflusst werden. Odds-Ratio deutlich unter 2 sind daher nicht als signifikant einzustufen (vgl. hierzu z.B. Überla, 1990 *Boundaries of perception and knowledge for risk assessment in epidemiology*).

Betrachtet man die in der Studie für Fluglärm ermittelten Odds-Ratios, so liegen diese allesamt weit unter 2 (vgl. auch nachfolgende Tabelle). Insbesondere am Tage ergibt sich sogar das Phänomen, dass das Odds-Ratio mit zunehmender Schallbelastung tendenziell wieder abnimmt, d.h. gemäß den Ergebnissen der Studie würde das Risiko für Bluthochdruck mit steigendem Lärmpegel wieder kleiner werden. Auch dies ist ein wesentliches Indiz dafür, dass die Ergebnisse der Studie nicht signifikant sind.

Im Ergebnis lässt sich somit sagen, dass die HYENA-Studie keinen Nachweis dafür liefert, dass Lärm wesentlich zur Entstehung oder zur Verstärkung von Bluthochdruck beiträgt.

Tag		Nacht	
L _{Aeq,16h} [dB(A)]	OR	L _{Aeq,night} [dB(A)]	OR
< 45	1 (Referenz)	< 35	1 (Referenz)
45 - 49	0,93	35 – 39	1
50 – 54	1,09	40 – 44	1,29
55 – 59	1,08	45 – 49	1,19
60 – 64	1,07	50 – 55	1,12
> 65	1,07	> 55	1,22

Tab. 1 odds ratio (OR) für Bluthochdruck in Abhängigkeit vom Fluglärm; Darstellung in 5 dB Stufen gem. Fig. 1, HYENA-Studie

LÄR 6.5. alle Karten sind mit Leq- und Sydney-Darstellungen zu erweitern, Gebiete mit L_d > 40, L_n > 40 und entsprechenden L_{den} Gebiete sind darzustellen, sowie Nachtschutzgebiete nach ÖAL 3, Blatt 1.

Beantwortung:

Zusätzlich zu den in den Einreichunterlagen dargestellten Ergebnissen, sind von den lärmmedizinischen Sachverständigen keine weiteren Forderungen erhoben worden. Insofern besteht keine Notwendigkeit zur Darstellung weiterer Berechnungsergebnisse.

Beim Sydney-Berechnungs-Modell werden Maximalpegelhäufigkeiten ermittelt. Für die Nachtzeit wird dieses Prinzip auch von den lärmmedizinischen Gutachtern verwendet (Kriterium $13 \times 68 \text{ dB(A)}$, d.h. 13 Ereignisse mit einem Maximalpegel von 68 dB(A) oder mehr). Hintergrund hierfür ist, dass Aufwachreaktionen infolge von Flugereignissen durch hohe Maximalpegel hervorgerufen werden können. Zum Schutz der Nachtruhe ist es daher wichtig, die Anzahl hoher Maximalpegel zu begrenzen.

Während der Tageszeit hingegen werden Maximalpegel-Häufigkeitsmodelle nur in Zusammenhang mit sehr hohen Schalldruckpegeln (z.B. zur Vermeidung akuter Ohrschädigungen) als Bewertungsmaßstab verwendet. Bei allen lärmmedizinischen Studien der letzten Jahre, die die Erforschung der Beeinträchtigung durch Fluglärm zum Zweck hatten, wurde hingegen der energieäquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} als Vergleichsmaßstab für den Tag verwendet. Insofern haben die lärmmedizinischen Sachverständigen auf die Ermittlung von Maximalpegelhäufigkeiten während der Tageszeit verzichtet.

LÄR 6.6. 66 dB(A) als äquivalenter Dauerschallpegel entspricht nicht Empfehlungen etwa von Wiener Umweltschutzbehörde, bereits bei 55 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts werden Grenzen zur erheblichen Belästigung erreicht, darüber hinaus Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

Die in der Einwendung erwähnten Konturen $L_{Aeq(4)} = 66 \text{ dB(A)}$ entstammen der behördlichen Auflage, die in Zusammenhang mit der Errichtung der Piste 16/34 im Jahre 1978 erlassen worden ist. Demzufolge ist der Flughafen aufgefordert, im Nachgang eines jeden Jahres die vorstehend benannte Kontur zu ermitteln. Durch den Vergleich der einzelnen Jahre lässt sich die Entwicklung der Größe dieser Kontur gut verfolgen. (siehe auch Antwort zu LÄR 6.1.1.)

Die neueren lärmmedizinischen Erkenntnisse gehen allerdings davon aus, dass die Grenze der erheblichen Belästigung niedriger als $L_{Aeq(4)} = 66 \text{ dB(A)}$ zu ziehen ist. Die im vorliegenden Falle eingeschalteten lärmmedizinischen Sachverständigen sind der Ansicht, dass die Grenze der erheblichen Belästigung während des Tages bei $L_{eq(3)} = 62 \text{ dB(A)}$ zu ziehen ist. Aus diesem Grunde wurde in den Einreichunterlagen die Kontur $L_{Aeq(4)} = 66 \text{ dB(A)}$ auch nicht mehr dargestellt. Für weitere Ausführungen zum

Themenbereich "erhebliche Belästigungen" siehe Ausführungen des lärmmedizinischen Sachverständigen.

LÄR 6.7. Durch nicht fixierte Pistenbelegung können Auswirkungen nicht festgestellt werden

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass die Pistenbelegung d.h. die Anzahl der Flugzeuge auf den einzelnen Flugrouten im Verfahren nicht festgelegt wird. Dies bedeutete jedoch nicht, dass keine Berechnungen zu den zukünftig zu erwartenden Geräuschbelastungen durchgeführt werden können. Vielmehr erfolgt die Ermittlung der Geräuschbelastung auf der Basis der Ergebnisse einer Verkehrsprognose.

Zur Minimierung der sich dabei ergebenden prognostischen Unsicherheiten wurde im Teilgutachten Lärmschutz eine auf den Ergebnissen eines Lärmmonitorings aufbauende Ermittlung der Fluglärmbelastung vorgeschlagen. Damit lassen sich die Risiken, die sich aus den Prognoseansätzen ergeben, minimieren.

LÄR 6.8. es fehlen Berechnungen für Lärmquelle Bodenlärm

Beantwortung:

Zum Themenbereich Bodenlärm wurde der Fachbeitrag 02.150 erstellt. Die Überlagerung von Flug- und Bodenlärm findet sich im Fachbeitrag 02.160 „Zusammenfassende Lärmdarstellung“ sowie der ergänzenden Unterlage K4.5 „Zusammenfassende Lärmdarstellung“.

Darüber hinaus wird der Einfluss des Bodenlärms im Teilgutachten Lärmschutz diskutiert.

LÄR 6.9. Darstellung des Hintergrundlärms fehlt, da Kartenmaterial veraltet ist

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.3.

LÄR 6.10. Frequenzbewertung des Fluggeräusches fehlt (vgl. VwGH, 2001/05/0212 vom 16.12.2003)

Beantwortung:

Bei den Berechnungen wird eine Frequenzbewertung berücksichtigt. Gemäß ÖAL 24 werden die Fluggeräuschimmissionen zunächst spektral mit Oktavbandbreite ermittelt und anschließend zur A-bewerteten Größe (Maximalpegel oder energieäquivalenter Dauerschallpegel) zusammengefasst.

LÄR 6.11. Wind- und Wetterabhängigkeit der Änderung Lärmdaten wurde nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Bei Berechnungen gemäß ÖAL 24 und/oder ISO 9613-2 wird stets von sehr guten Schallausbreitungsbedingungen (leichte Mitwindsituation in alle Richtungen) ausgegangen.

LÄR 6.12. Auswirkungen auf Lärmdaten durch Topologie (z. B. Maurer Berg, Laaerberg etc.) wurden nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Für die Einzelpunktberechnung der Lärmimmissionen an allgemeinen Ortslagen in der Umgebung des Flughafens sowie an lärmsensiblen Einrichtungen wurden die Geländehöhen berücksichtigt.

Demgegenüber wurde die Topografie bei den Berechnungen der lärmmedizinisch relevanten Konturen nicht berücksichtigt. Dies ist aufgrund der geringen Höhenunterschiede im Umfeld des Flughafens Wien auch nicht zu kritisieren. Die geringen Höhenunterschiede haben lediglich im Nahbereich der Pisten, wo die Flugzeuge bereits eine sehr geringere Flughöhe haben, einen Einfluss. Die in der Einwendung genannten Gebiete weisen zum Flughafen Wien einen Abstand von mehr als 15 km auf. Bei Abständen dieser Größenordnung sind die Flugzeuge bereits so hoch, dass die Erhebungen keine wesentlichen Veränderungen der berechneten Geräuschimmissionen verursachen. Darüber hinaus liegen die beiden Bereiche weit außerhalb der lärmmedizinisch relevanten Konturen.

LÄR 6.13. Studien für Beurteilung von Flug- und Umgebungslärm sind überholt, neueste Publikationen werden größtenteils nicht erwähnt.

Beantwortung:

Siehe Aussagen des Sachverständigen zum Themenbereich Umwelthygiene.

LÄR 7. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 7.1. durch Ausrichtung der 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen, betrifft zwischen 70.000 bis 100.000 Menschen; auch bei curved approach sind Teile Liesings betroffen; Folgen sind Lärmbeeinträchtigung, Gesund-

heitsgefährdung, Verminderung der Lebensqualität, Grundstücksentwertung, erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen

Beantwortung:

Liesing befindet sich in einem Abstand von ca. 20 km zum Flughafen Wien. Direkte Überflüge des Bereichs Liesing infolge der 3. Piste werden dadurch vermeiden, dass bei Ostbetrieb ausschließlich gekurvte Anflüge auf die neue Piste durchgeführt werden. Eine wesentliche Beeinträchtigung des Bereichs Liesing infolge des Betriebs der 3. Piste ist auszuschließen.

LÄR 7.2. Beschallte Flächen und Betroffenenzahlen sind falsch (Diskrepanz zu Lärmzonenflächen der BMVIT-Veröffentlichung!, ANOTEC-Studie wurde nicht berücksichtigt; diese kommt zu ganz anderen Ergebnissen);

Beantwortung:

siehe LÄR 6.1.

LÄR 7.3. Landkarten unter den Lärmkarten sind völlig veraltet (z. B. keine S1, zeigen ganze Siedlungsgebiete nicht!)

Beantwortung:

siehe LÄR 6.3.

LÄR 7.4. Lärmkarten sind zu ergänzen, es fehlen Lärmkarten für Gebiete mit Ln, Ld, Lden ab 40 dB, Darstellung von Lday fehlt überhaupt; lt. Hyena-Studie treten bereits ab 40dB gesundheitliche Schäden auf.

Beantwortung:

s. LÄR 6.4.

LÄR 7.5. Überprüfungsmechanismus und Regelmechanismus zur Einhaltung zugesagter Lärmzonenbeschränkung fehlt

Beantwortung:

Ein entsprechender Überprüfungs- und Regelmechanismus wird im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagen.

LÄR 7.6. Es fehlen Berechnungen zum Anstieg des Grundgeräuschpegels, VIE ist nicht als Lärmquelle Bodenlärm berücksichtigt

Beantwortung:

LÄR 7.6.1.

Der Grundgeräuschpegel, d.h. derjenige Pegel, der ständig vorhanden ist, wird im Untersuchungsgebiet, sofern keine starken Windgeräusche auftreten oder sich der

betrachtete Immissionsort in unmittelbarer Nähe einer gewerblichen Anlage befindet, durch die Straßenverkehrsgeräusche bestimmt.

Wie im Teilgutachten Lärmschutz ausgeführt, kommt es durch den Ausbau des Flughafens nirgendwo im Untersuchungsgebiet zu einer wesentlichen Erhöhung der Straßenverkehrsgeräusche. Insofern ist auch nicht von einer Erhöhung des Grundgeräuschpegels durch den Ausbau des Flughafens auszugehen. (siehe auch Ausführungen zu LÄR 6.4.1. „Fremdgeräusche“)

Anmerkung:

Der Flugbetrieb selbst kann den Grundgeräuschpegel nicht beeinflussen.

Fluggeräusche treten immer nur kurzzeitig auf. Das Grundgeräusch wird somit durch denjenigen Geräuschpegel bestimmt, der zwischen den einzelnen Fluggeräuschereignissen vorhanden ist.

LÄR 7.6.2.: VIE ist nicht als Lärmquelle Bodenlärm berücksichtigt.

Beantwortung:

Der Bodenlärm ist in den Einreichunterlagen in Fachbeitrag UVE 02.150, Fachbeitrag Bodenlärm betrachtet worden. Die Ausführungen sind gemäß Teilgutachten Lärmschutz nicht zu beanstanden.

LÄR 7.7. Es fehlt eine Frequenzbewertung (s. VwGH, 2001/05/0212 vom 16.12.2003)

Beantwortung:

Der Vorwurf ist nicht zutreffend. Die Frequenzverteilung (auch Frequenzspektrum genannt) der einzelnen Geräuschquellen wurde bei den Berechnungen berücksichtigt.

So ist in der ÖAL 24 für jede Flugzeuggruppe getrennt für Start und Landung ein Frequenzspektrum mit Oktavbandbreite angegeben. Gemäß ÖAL 24 erfolgen die Berechnungen zunächst für jede Oktave getrennt. Anschließend werden die Einzelergebnisse zum A-bewerteten Pegel zusammengefasst.

In gleicher Weise wurde bei der Ermittlung des Bodenlärms vorgegangen.

Bei Straßen- und Schienenverkehrsgeräuschen sind die Frequenzabhängigkeiten bereits in die Eingangsdaten bzw. die Berechnungsroutine integriert. Aus diesem Grunde ergeben sich für Straßen –und Schienenverkehrsgeräusche jeweils spezielle Kurven hinsichtlich der Ausbreitungsdämpfung.

LÄR 7.8. Mittelung über große Zeiträume entspricht nicht dem Stand der Technik
Beantwortung:

Die Einwendung ist nicht zutreffend. Grundsätzlich wird in der Lärmwirkungsforschung zwischen kurzzeitigen Einwirkungen und längerfristigen Wirkungen unterschieden. Der menschliche Körper ist in der Lage kurzfristig höhere Belastungen zu ertragen, ohne dabei Schaden zu nehmen, sofern diesen höheren Belastungen entsprechend geringere Belastungen zu anderen Zeiten gegenüberstehen. Ein gewisses Maß an Belastung ist für das körperliche und seelische Wohlbefinden des Menschen sogar notwendig.

Angaben zu kurzfristigen Belastungen sind daher ohne praktische Relevanz, sofern die auftretenden Geräuschpegel nicht so hoch sind, dass eine sofortige Schädigung (z.B. eine Schädigung des Ohres) auftritt.

Als Bewertungsmaßstab für flugbetriebsbedingte Geräusche wird daher in der Lärmmedizin in der Regel ein Zeitraum von 6 Monaten betrachtet. Diese Vorgaben sind in den Einreichunterlagen zur Ermittlung der Geräuschbelastung berücksichtigt worden. Für vertiefende Ausführungen siehe auch Ausführungen der lärmmedizinischen Sachverständigen.

LÄR 7.9. Es fehlt Kontrolle der Umrechnung der Transponderdaten auf
Flugspurenaufzeichnungen

Beantwortung:

Die für den Betrieb am Flughafen Wien berücksichtigten Flugrouten wurden zwischen dem Flughafen Wien und der Aufsichtsbehörde Austro Control abgestimmt. Ein Vergleich der Transponderdaten mit den Flugspurenaufzeichnungen hätte lediglich den Sinn festzustellen, inwieweit sich die Piloten an die vorgegebenen Flugrouten halten. Insofern ist dieser Vergleich bzw. die geforderte Umrechnung für die Prognose der zu erwartenden Geräuschimmissionen ohne Belang.

Unabhängig davon, liegen uns keine Hinweise vor, dass derzeit wesentlich von den vorgegebenen Flugrouten abgewichen wird.

LÄR 7.10. Lärmdarstellung ist nicht state of the art

Beantwortung:

Nach Ansicht des Sachverständigen Lärmschutz sind die Darstellungen in den Einreichunterlagen ausreichend genau, um die jeweilige Betroffenheit erkennen zu können. Unabhängig davon sind im Teilgutachten Lärmschutz für einige Bereiche auch vergrößerte Darstellungen mit einem detaillierteren Hintergrund dargestellt.

LÄR 7.11. Festlegung der Betriebszeiten steht im Widerspruch zu ÖAL Blatt 1.

Beantwortung:

Mit ÖAL Blatt 1 ist vermutlich die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 gemeint. Die ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 in ihrer letzten Fassung vom 01.03.2008 stellt lediglich eine Empfehlung des österreichischen Arbeitsringes für Lärmbekämpfung dar. Sie besitzt keine rechtliche Verbindlichkeit.

Unabhängig davon findet sich in der oben genannten Richtlinie in Zusammenhang mit dem Betrieb von Flughäfen keine Einschränkung hinsichtlich der Betriebszeit.

LÄR 7.12. Lärmsituation im südl. und westl. Wienerwald wird gefordert

Beantwortung:

Der Bereich des südlichen und westlichen Wienerwaldes ist Teil des Untersuchungsgebietes. Die durch den Betrieb des Flughafens Wien auftretenden Geräuschmissionen sind in diesem Bereich jedoch so niedrig, dass dieser Bereich außerhalb der in den Einreichunterlagen dargestellten Isolinien liegt. Eine besondere Betroffenheit dieses Bereiches liegt daher nicht vor.

LÄR 7.13. Aufteilung der Flugbewegungen auf die einzelnen Flugrouten ist unrealistisch, darauf aufbauende Lärmberechnungen sind daher völlig unrealistisch

Beantwortung:

Die Untersuchungen der Sachverständigen zu diesem Punkte deuten nicht daraufhin, dass die Aufteilung des Flugverkehrs auf die einzelnen Flugrouten unrealistisch ist.

Unabhängig davon besteht diesbezüglich naturgemäß eine gewisse prognostische Unsicherheit. Zur Bewältigung dieser prognostischen Unsicherheiten wird im Teilgutachten Lärmschutz ein Schutzkonzept vorgeschlagen, welches im Kernpunkt auf einer messtechnischen Erfassung der auftretenden Geräuschmissionen beruht (genauerer siehe Teilgutachten Lärmschutz, Kap. 9.1.2).

LÄR 7.14. Angaben zur Lärmbelastung für Liesing fehlen

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.12.

LÄR 7.15. Auswirkungen auf Lärmdaten durch Topologie (z. B. Maurer Berg, Laaerberg etc.) wurden nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.12.

LÄR 7.16. Es fehlt eigene Ausweisung für sensible Abendstunden als eigenen Zeitbereich (nur Tag/Nacht ist zu wenig)

Beantwortung:

Spezielle Angaben zur Geräuschbelastung während der Abendzeit sind in den Einreichunterlagen sowie im Teilgutachten Lärmschutz für alle betrachteten Einzelpunkte angegeben.

LÄR 7.17. Begrenzung des Betrachtungsraumes in der vertikalen Ausdehnung auf 915 m ist unzureichend

Beantwortung:

Der Einwand ist unverständlich. Eine vertikale Begrenzung der Überflughöhe auf 915 m wurde nicht vorgenommen.

LÄR 7.18. Es werden Studien, die die Auswirkungen kombinierter Lärmquellen belegen, nicht berücksichtigt.

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.13.

LÄR 8. In der Einwendung Nr. 161 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 8.1. Anzahl der Flugbewegungen wird nicht getrennt nach Anflug- und Abflugbewegungen fixiert; Lärmschutzauflagen gegen nächtlichen Flugverkehrslärm können dadurch nicht detailliert vorgeschrieben werden

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass die Pistenbelegung d.h. die Anzahl der Flugzeuge auf den einzelnen Flugrouten im Verfahren nicht festgelegt wird. Dies bedeutet jedoch nicht, dass entsprechende Lärmschutzauflagen zum Schutz vor nächtlichem Fluglärm nicht vorgeschrieben werden können.

So ist vorgesehen, bei Überschreitung bestimmter Außengeräuschpegel entsprechende Schallschutzmaßnahmen an der Fassade der betroffenen Gebäude vorzunehmen.

Zur Minimierung der prognostischen Unsicherheiten wird darüber hinaus im Teilgutachten Lärmschutz in Kap. 9.1.2 ein System vorgeschlagen, welches wesentlich auf der messtechnischen Ermittlung der durch den Flugbetrieb erzeugten Geräuschemissionen beruht. Prognostische Unsicherheiten (z.B. die Verteilung zwischen An- und Abflügen) können damit weitestgehend abgefangen werden.

LÄR 8.2. Piste liegt 27 m höher als alte Piste 11/29; rollende Flugzeuge verursachen zusätzlich Bodenlärm

Beantwortung:

Die Höhe der neuen Piste ist nicht einheitlich. Sie beträgt am Westrand (Schwelle 11R) ca. 210 m über NN und am Ostrand (Schwelle 29L) ca. 201 m über NN. Das bisherige Pistensystem weist eine Höhe von einheitlich ca. 183 m über NN auf. Insofern ist es zutreffend, dass die neue Piste bis zu 27 m über dem Niveau der alten Piste liegt. Damit liegt die neue Piste auch über dem Höhenniveau der umgebenden Ortschaften.

In den akustischen Berechnungen wurde die größere Höhe der neuen Piste nicht berücksichtigt. Dies ist insofern eine worst-case-Annahme, als damit die tatsächliche Überflughöhe größer ist als für die Berechnungen angenommen.

In Bezug auf den Bodenlärm ergeben sich zwei gegenläufige Effekte. Einerseits ist die Bodendämpfung aufgrund der größeren mittleren Höhe über Boden in Wirklichkeit geringer als im Modell berücksichtigt, andererseits ergibt sich durch die Aufschüttung eine natürliche Abschirmkante.

Die hieraus resultierenden prognostischen Unsicherheiten werden allerdings durch das im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagene Monitoringsystem abgefangen (vgl. Kap. 9.1.2 des Teilgutachtens Lärmschutz).

LÄR 9. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 9.1. Lärmberechnung ist nicht nachvollziehbar, da Flugzahlen nicht gedeckelt sind und geplante Pistenverteilung nicht verbindlich sind; Beurteilung nach Mittelwerten verzerrt tatsächliche Lärmbelastung, Spitzenwerte sind zu berücksichtigen

Beantwortung:

Die Lärmberechnungen beruhen auf der Prognose der für einen bestimmten Planungshorizont zu erwartenden Flugbewegungen. Diesbezüglich sind die durchgeführten Fluglärmberechnungen auch nachvollziehbar.

Da sich im späteren tatsächlichen Betrieb Abweichungen von den Prognosedaten ergeben können, wurde im Teilgutachten Lärmschutz ein Monitoringsystem zur Minimierung der sich aus den prognostischen Unsicherheiten ergebenden Risiken vorgeschlagen. Damit ist sichergestellt, dass immer überall ausreichende Schallschutzmaßnahmen realisiert werden.

LÄR 9.1.1.: Beurteilung nach Mittelwerten verzerrt tatsächliche Lärmbelastung, Spitzenwerte sind zu berücksichtigen

Beantwortung:

Entsprechend den lärmmedizinischen Erkenntnissen ist die Bestimmung von Spitzenpegeln (Maximalpegel) abgesehen von extrem hohen Schalldruckpegeln, die sofort zu einer Hörschädigung führen, nur in Zusammenhang mit nächtlichen Aufwachreaktionen als Berechnungsparameter sinnvoll. Bei Belastungen während der Tageszeit ergeben sich bessere Dosis-Wirkungsbeziehungen zu Mittelungspegeln (energieäquivalenter Dauerschallpegel). Für weitere Ausführungen siehe umwelthygisches Teilgutachten.

LÄR 9.2. Gegenschub bei Landung ist nicht berücksichtigt. Es fehlt genauer Lärmzonenplan, damit Lärmbelastung für jeden erkennbar ist. Anteil der Flüge im continuous descent unter Anwendung des low-drag-low power-Verfahren ist nicht angegeben

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass der Gegenschub bei der Landung nicht berücksichtigt wurde. Dies ist ein Manko der ÖAL 24, die diesen Geräuschanteil nicht berücksichtigt.

Die sich hieraus ergebenden Unsicherheiten bzw. tendenziellen Unterschätzungen der wahren Belastung werden aber durch das im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagene

Monitoringsystem abgefangen. Mit diesem auf der Messung der tatsächlich auftretenden Geräuschmissionen basierenden System werden sämtliche prognostischen und rechentechnischen Unsicherheiten auf ein Minimum reduziert.

LÄR 9.2.1.: Es fehlt genauer Lärmzonenplan, damit Lärmbelastung für jeden erkennbar ist.

Beantwortung:

Der Einwand ist nicht zutreffend. In den Einreichunterlagen ist eine Vielzahl von Lärmkartendarstellungen enthalten. Darüber hinaus sind für eine Vielzahl von Aufpunkten detaillierte Einzelpunktberechnungen durchgeführt worden. Beide Angaben zusammen ergeben für das gesamte Untersuchungsgebiet ein aussagekräftiges Bild. Zur Verbesserung der Darstellungsgenauigkeiten im Nahbereich des Flughafens sind darüber hinaus im Teilgutachten Lärmschutz Lärmkarten mit detaillierteren Hintergrund enthalten.

LÄR 9.2.2.: Anteil der Flüge im continuous descent unter Anwendung des low-drag-low power-Verfahren ist nicht angegeben

Beantwortung:

Hinsichtlich der Geräuschemissionen der Anwendung des continuous descent Verfahrens sowie des low-drag-low-power Verfahrens existieren derzeit keine ausreichend gesicherten Eingangsdaten. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wurde daher die Lärminderung durch den Einsatz der vorstehend genannten Verfahren nicht berücksichtigt.

LÄR 9.3. Lärmbelastung wird durch größere Anzahl von Flugbewegungen höher, lässt sich nicht durch Verwendung geräuschärmerer Flugzeuge kompensieren

Beantwortung:

Eine Steigerung der Anzahl der Flugbewegungen muss nicht zwangsläufig zu einer Erhöhung der Geräuschbelastung führen. So kann beispielsweise durch eine zusätzliche Start- und Landebahn eine stärkere Verteilung des Flugverkehrs vorgenommen werden. Außerdem besteht die Möglichkeit einer Optimierung der Lage der Flugrouten.

Eine weitere Möglichkeit besteht prinzipiell in der verstärkten Nutzung lärmarmen Flugzeuge, wie bereits in der Einwendung angesprochen. Da sich lärmarme Flugzeuge

derzeit aber erst in der Entwicklung befinden, wird es noch einige Zeit dauern, bis hierdurch tatsächlich ein deutlicher Lärminderungseffekt erzielbar sein wird.

LÄR 9.4. Fluglärmmessung durch l_{eq} ist ungeeignet, weil sie nicht das reale Lärmempfinden widerspiegelt

Beantwortung:

Siehe LÄR 9.1.1.

LÄR 9.5. Es fehlen Lärmemissionen durch Flughafen-Bodenlärm

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.8.

LÄR 10. In der Einwendung Nr. 164 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 10.1. Erweiterung des Flughafens wirkt auf bestehende Pisten zurück, daher sind auch Auswirkungen auf Gebiete zu betrachten, die nicht unmittelbar von Starts und Landungen auf neuer Piste betroffen sind

Beantwortung:

Bei allen Berechnungen wurde immer das gesamte Pistensystem, d.h. inkl. der Bestandspisten zugrunde gelegt.

LÄR 10.2. Fluglärm Auswirkungen sind wegen nicht vorhersehbarer Flugroutenverteilung nicht beurteilbar

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.7.

LÄR 10.3. Nur bei Überschreitung des empfohlenen Innenpegels innerhalb der Außenpegel-definierten Zonen werden Schallschutzmaßnahmen gesetzt. Das muss auch außerhalb dieser Außenpegel-definierten Zonen so sein

Beantwortung:

Die Ausführungen in der Einwendung sind nicht zutreffend. Schallschutzmaßnahmen werden festgesetzt, wenn ein Pegelkriterium außen vor dem Fenster überschritten wird. Die Dimensionierung der Schallschutzmaßnahme (z.B. des Schalldämm-Maßes der Fenster) richtet sich nach dem Innenschutzziel.

LÄR 10.4. Für Berechnung von Lärmschutzmaßnahmen ist der l_{eq} der Spitzenstunden heranzuziehen, nicht der l_{eq} , der sich durch Mittelung ergibt.

Beantwortung:

Siehe LÄR 9.1.3.

LÄR 11. In der Einwendung Nr. 166 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 11.1. Positionierung der 3. Piste führt zu Überlappung der Lärmkorridore mit 1. Piste

Beantwortung:

Die Beobachtung ist zutreffend. Ein Einwand kann nicht erkannt werden.

LÄR 11.2. Leitstrahl der 1. Piste ist direkt auf Hietzing gerichtet; dass 3. Piste mit curved approach angefliegen wird, ist nicht gesichert.

Beantwortung:

LÄR 11.2.1.

Hietzing befindet sich in einem Abstand von mehr als 20 km zum Flughafen etwas südlich der Anfluggrundlinie. Der Bereich Hietzing ist so weit vom Flughafen entfernt, dass er außerhalb der lärmmedizinisch relevanten Isokonturen liegt.

LÄR 11.2.2.: Dass 3. Piste mit curved approach angefliegen wird, ist nicht gesichert

Beantwortung:

Gerade Anflüge auf die Piste 11R sind nicht vorgesehen, da ein entsprechendes Instrumentenlandesystem für einen geraden Anflug nicht existiert. Gerade Anflüge auf die Piste 11R können allenfalls in Ausnahmefällen unter Sichtflugbedingungen stattfinden. Insofern ist es gesichert, dass im Regelfall keine geraden Anflüge auf die Piste 11R stattfinden

LÄR 11.3. Piste macht curved approach für 1. Piste unmöglich (Anm.: ist unverständlich), es fehlt Berechnung, wie groß Verlust an Lärmoptimierung durch Einzementieren der 1. Piste ist, Nullvariante im Jahr 2010 zeigt höhere Belastung als Dreipistensystem

Beantwortung:

Technisch ist es nicht ausgeschlossen, dass auch auf die Piste 11L gekurvt angefliegen wird. Inwieweit dies allerdings zu einer Minimierung der Betroffenheiten führt, ist nicht sicher. Eine entsprechende Untersuchung wurde bislang nicht durchgeführt.

Unabhängig davon ist die Veränderung des Betriebs auf dem bestehenden Pisten-system nicht Gegenstand des Einreichverfahrens.

LÄR 11.3.1.: Nullvariante im Jahr 2010 zeigt höhere Belastung als Dreipistensystem

Beantwortung:

Grundsätzlich ist es nicht zutreffend, dass die Nullvariante für das Jahr 2010 überall zu höheren Geräuschpegeln führt als die Varianten mit 3. Piste.

Durch die Umverteilung des Flugverkehrs von 2 auf 3 Pisten ist es allerdings möglich, dass es durch die 3. Piste in einigen Bereichen zu Lärminderungen kommt.

LÄR 11.4. Piste kann zwar gekurvt angefliegen werden, soll aber kaum mehr genutzt werden; dadurch Belastung des Stadtgebietes von Wien

Beantwortung:

Die neue Piste 11R verfügt nicht über ein Instrumentenlandesystem für einen direkten Anflug. Sie kann daher prinzipiell nur von denjenigen Flugzeugen genutzt werden, die über die technischen Voraussetzungen zur Durchführung von curved approaches verfügen. Den bisherigen Prognosen zur Folge, ist erst für das Jahr 2025 davon auszugehen, dass nahezu alle Flugzeuge über die technischen Voraussetzungen für die Durchführung von gekurvten Anflügen verfügen. Bis dahin kann die Piste 11R für Anflüge bei Ostbetriebsrichtung nur eingeschränkt genutzt werden. Steigende Flugbewegungszahlen führen somit zwangsläufig zu einer Erhöhung der Belastung im Bereich der Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11L.

Eine ebenso große Erhöhung im Bereich der Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11L würde sich allerdings auch ergeben, wenn die 3. Piste nicht gebaut wird, die Verkehrsmenge am Flughafen Wien jedoch weiterhin steigt.

LÄR 12. In der Einwendung Nr. 167 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 12.1. An- und Abflugrouten sind zu untersuchen, da hier Lärm- und Luftschadstoffbelastung, müssen verbindlich gedeckelt festgelegt werden

Beantwortung:

Im Rahmen der Einreichunterlagen sind umfangreiche Untersuchungen zur Lärmbelastung durchgeführt (siehe insbesondere UVE 02.110 Fluglärm und 02.150 Bodenlärm sowie ergänzende Unterlagen K4.1 und K4.4).

Eine verbindliche Festlegung der An- und Abflugrouten ist im Rahmen des Verfahrens nicht möglich, da die Festlegung der Flugrouten eine Aufgabe der Flugsicherheit ist. Die

künftigen Flugrouten sind jedoch mit der zuständigen Behörde (Austro Control) erörtert worden, so dass davon auszugehen ist, dass die neuen Flugrouten so, wie in den Einreichunterlagen dargestellt, auch festgelegt werden.

LÄR 12.2. Lärmbelastung wird durch größere Anzahl von Flugbewegungen höher, lässt sich nicht durch Verwendung geräuschärmerer Flugzeuge kompensieren, da das Einzelschallereignis gesundheitsschädlich ist, das durch gehäufte Flugbewegungen verstärkt auftritt

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass die größere Anzahl an Flugbewegungen nicht vollständig durch die Verwendung geräuschärmerer Flugzeuge kompensiert werden kann, da diese innerhalb des betrachteten Zeitraums (bis zum Jahr 2025) nur in sehr begrenztem Umfang zur Verfügung stehen.

Sofern die Geräuschbelastung durch die Erhöhung des Flugverkehrs über bestimmte Grenzen hinaus ansteigt, sind Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Damit ist sichergestellt, dass nirgendwo gesundheitsschädliche Auswirkungen auftreten.

LÄR 13. In der Einwendung Nr. 168 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 13.1. Lärmgrenzwerte in Fachbeitrag Lärm sind weniger streng als im Mediationsverfahren

Beantwortung:

Die Aussage ist zutreffend. Ein Einwand kann jedoch nicht erkannt werden.

LÄR 13.2. Kumulierung der verschiedenen Lärmquellen, insbes. Fluglärm, Bodenlärm und sonstiger Verkehrslärm wurde nicht ausreichend untersucht.

Beantwortung:

Die Aussage ist nicht zutreffend. Für weitere Informationen siehe Gutachten Umwelthygiene.

LÄR 13.3. Durch erhöhten Flugverkehr auch größere Lärmbelastung durch Zunahme des Straßenverkehrs.

Beantwortung:

Die Aussage ist nicht zutreffend. Entsprechend den Ausführungen im Teilgutachten Lärmschutz ergeben sich nirgendwo im Untersuchungsgebiet in Folge des Ausbaus des

Flughafens wesentliche Erhöhungen der durch Straßen- und/oder Schienenverkehr erzeugten Geräusche.

LÄR 14. In der Einwendung Nr. 942 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 14.1. Für Berechnung der Lärmzonen wurde vom IST-Bezugsjahr 2003 ausgegangen, Ergänzung in Bezug auf IST-Lage 2007 ist nachzureichen

Beantwortung:

Aufgrund der Länge des Verfahrens ist es unvermeidlich, dass Aussagen zur Ist-Situation bereits einige Zeit zurückliegen. Wesentlicher für die Bewertung des Verfahrens sind jedoch die für die Zukunft zu erwartenden Geräuschimmissionen.

LÄR 15. In der Einwendung Nr. 952 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 15.1. Einfluss der Windrichtungen beim Start, Breite der Korridore, Fixierung der kolportierten Abflugstrecken, wodurch Änderung der Lärmzonen

Beantwortung:

Alle vorstehend genannten Aspekte stellen potenzielle Unsicherheitsfaktoren bei der Durchführung von akustischen Prognoserechnungen dar.

Um diese zu minimieren, ist im Teilgutachten Lärmschutz ein Monitoringsystem vorgeschlagen worden, welches im Wesentlichen auf der messtechnischen Ermittlung der tatsächlichen Geräuschsituation beruht. Damit lassen sich alle möglichen prognostischen Einflüsse auf ein Minimum reduzieren.

LÄR 16. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 16.1. Beurteilung der Fluglärm Auswirkungen bezieht sich nur auf 3. Piste, es sind aber Auswirkungen des gesamten Altbestandes einzubeziehen

Beantwortung:

Die Aussagen der Einwendung ist nicht zutreffend. Alle im Rahmen der Einreichunterlagen durchgeführten Berechnungen beziehen sich auf die Gesamtheit des Pistensystems.

LÄR 16.2. Nur 15 Messstellen reichen nicht aus, um Fluglärmbelastung tatsächlich zu erheben

Beantwortung:

Der Einwand ist zutreffend. Aus diesem Grunde werden im Teilgutachten Lärmschutz weitere Geräuschmonitoringpunkte vorgeschlagen.

LÄR 16.3. Da Flugrouten nicht benannt sind, ist Lärmbelastung nicht beurteilbar

Beantwortung:

Es ist nicht zutreffend, dass die Flugrouten nicht benannt sind. Vielmehr ist den Berechnungen ein nach heutiger Erkenntnis realistisches Szenario hinterlegt. Die für die Berechnungen verwendeten Flugrouten sind mit der zuständigen Behörde (Austro Control) abgestimmt. Insofern ist nicht davon auszugehen, dass sich wesentliche Veränderungen ergeben.

LÄR 16.4. Lärmzonendarstellung ist unrichtig, da sie auf lokale Gegebenheiten (z. B. Laaer Berg, Maurer Berg) nicht eingeht; diese liegen höher als Flughafenniveau, daher ist Flughöhe dort geringer

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.12.

LÄR 16.5. Lärmzonenberechnung sagt nichts aus über Belastung an Tagen mit hoher Luftfeuchtigkeit und hohen Temperaturen (da ist Fluglärm bes. laut)

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.8.

LÄR 16.6. Lärmesswerte sind den rechnerisch ermittelten Werten für Szenario 2003 gegenüberzustellen, Unterschied zwischen Mess- und Rechenwerten ist für den Kurvenflug darzustellen (1-2 db höhere Mess- als Rechenwerte); dies gilt auch für Null- und Planszenario 2020

Beantwortung:

In der Beilage 2 zur Stellungnahme vom 27.02.2009 "Beantwortungsdokument" hat der Flughafen einen Vergleich zwischen Messung und Rechnung für die 15 Messpunkte in der Umgebung des Flughafens Wien vorgelegt (siehe auch nachfolgende Tab.). Von zwei Ausnahmen abgesehen (Messpunkt 08 Rauchenwarth, tags sowie Messpunkt 03 Fischerment, nachts) ergaben sich durchweg höhere Berechnungs- als Messergebnisse. Insofern ist davon auszugehen, dass die Berechnungen die tatsächliche Situation zumindest nicht unterschätzt.

Entsprechende Auswertungen für den Fall von curved approaches gibt es bislang nicht. Zur Minimierung der diesbezüglichen prognostischen Risiken wurde im Teilgutachten Lärmschutz ein Monitoringsystem vorgeschlagen, welches im Wesentlichen auf der messtechnischen Ermittlung der tatsächlichen Geräuschbelastung beruht. Damit sind die Risiken durch prognostische Unsicherheiten weitgehend minimiert.

VERGLEICH RECHNUNG-MESSUNG IM IST-BEZUGSJAHR 2003							
Messpunkt	Ort	BERECHNET		GEMESSEN		DIFFERENZ	
		Ld(06-22 Uhr)	Ln(22-06 Uhr)	Ld(06-22 Uhr)	Ln(22-06 Uhr)	Ld(06-22 Uhr)	Ln(22-06 Uhr)
MP01	Wien-Donaustadt	45,5	36,7	43,1	36,2	2,4	0,5
MP02	Groß-Enzersdorf	52,5	44,6	50,8	44,2	1,7	0,4
MP03	Fischamend	42,6	37,7	36,5	38,1	6,1	-0,4
MP04	Kleinneusiedl	53,0	49,9	49,1	47,9	4,0	2,0
MP05	Enzersdorf/Fischa	60,2	43,1	55,2	38,9	5,0	4,1
MP06	Schwadorf	60,0	43,2	56,4	39,9	3,6	3,2
MP07	Margarethen/Moos	62,9	49,5	61,1	47,7	1,8	1,8
MP08	Rauchenwarth	38,7	32,0	39,1	29,8	-0,5	2,2
MP09	Zwölfaxing	58,7	51,0	54,2	42,7	4,4	8,2
MP10	Schwechat	57,5	48,6	46,3	36,3	11,1	12,3
MP11	Wien-Simmering	52,8	40,0	51,5	35,9	1,3	4,1
MP12	Himberg	51,1	41,9	45,2	34,0	5,9	7,9
MP15	Maria Lanzendorf	52,0	35,7	44,4	18,2	7,6	17,5

Quelle: Beantwortungsdokument Flughafen Wien vom 27.02.2009

Tab. 1: Vergleich Rechnung–Messung im Ist-Bezugsjahr 2003

LÄR 16.7. Da curved approach nicht gesichert ist, sind Lärmbelastungen auch ohne ihn darzustellen

Beantwortung:

Der curved approach ist insofern gesichert, als die Piste 11R bei Ostbetriebsrichtung nur von Flugzeugen angefliegen werden kann, die über die ausreichenden Hilfsmittel zur Durchführung von curved approaches verfügen. Ein konventionelles Instrumentenlandesystem für einen geraden Anflug auf die Piste ist nicht vorgesehen.

Dies hat zur Folge, dass die Piste 11R für Anflüge bei Ostbetriebsrichtung zunächst nur wenig genutzt wird. Erst ab dem Jahre 2025 ist davon auszugehen, dass nahezu alle Flugzeuge mit entsprechenden Instrumenten zur Durchführung von curved approaches ausgestattet sind, so dass dann auch die Piste 11R in vollem Umfange für Landungen bei Ostbetriebsrichtung genutzt wird. Da die Piste 11R im Jahre 2020 noch nicht in

vollem Umfange für Landeanflüge genutzt werden kann, stellt das Szenario 2020 U einen Betriebsfall mit geringer Nutzung der Piste 11R dar.

LÄR 16.8. Darstellung der Umhüllenden Nacht für 13x68 dB und 1x80 dB ist unzureichend, s. Handbuch zum Umgebungslärm des Umweltministeriums (S. 24), das Lärmschutzmaßnahmen in Schlafräumen bereits bei einem LA max von >62 dB nennt

Beantwortung:

Siehe Ausführungen des umwelthygienischen Sachverständigen.

LÄR 16.9. Bei Süd-Ost-Wind bei Landungen auf neuer Piste eines jener Gebiete von Rannersdorf, Schwechat und Zwölfaxing schwerst betroffen, das bei Westwind unter den Starts von Piste 29 leidet; hier künftig gar keine Lärmpausen

Beantwortung:

Es ist eine Differenzierung zwischen den einzelnen Ortschaften vorzunehmen.

Grundsätzlich sind Rannersdorf und Zwölfaxing derzeit bei Ostbetriebsrichtung nicht oder nur marginal von Fluglärm betroffen. Demgegenüber verläuft die Anfluggrundlinie auf die bestehende Piste 11 L über Schwechat, weshalb Schwechat vor allem durch Landungen bei Ostbetrieb betroffen ist.

Bei Westbetriebsrichtung werden die Starts derzeit und in Zukunft so geführt, dass die Flugzeuge bereits vor den o.g. Ortschaften abkurven. Das hat zur Folge, dass bei Westbetrieb im Wesentlichen nur die östlichen Randbereiche der 3 Ortschaften von Fluglärm betroffen sind. Da der Ortskern von Rannersdorf etwas weiter westlich als die beiden übrigen Ortschaften liegt, ergeben sich hier derzeit die niedrigsten Geräuschimmissionen.

Durch die 3. Piste entstehen im Bereich Schwechat praktisch keine Änderungen, da die Geräuschbelastung vor allem durch Anflüge auf die bestehende Piste 11 L entstehen und diese Piste auch weiterhin genutzt wird. Für Zwölfaxing und Rannersdorf ergeben sich hingegen mehr oder weniger deutliche Erhöhungen insbesondere infolge des Anflugs auf die neue Piste 11 R. Die neue Piste 11R wird zwar nur gekurvt angeflogen, doch erfolgt der Endanflug über Rannersdorf hinweg.

Stellvertretend seien nachfolgend die Ergebnisse für den Berechnungspunkte SE 17 (Kindergarten in Schwechat) sowie SE 191 (Kindergarten Rannersdorf) sowie SE 49

(Kindergarten Zwölfaxing) dargestellt (vgl. K 4.1 „Ergänzende Unterlage Fluglärm“ bzw. Teilgutachten Lärmschutz).

IO	Beschreibung	L _d (06:00-22:00 Uhr)/dB(A)		
		Nullszenario 2020	Szenario 2020U*	Szenario 2025U*
SE 17	Kindergarten Schwechat	51,9	51,7	52,0
SE 191	Kindergarten Rannersdorf	52,6	54,8	57,1
SE 49	Kindergarten Zwölfaxing	56,4	57,9	58,3

* mit 3. Piste

Tab. 2: Berechnungsergebnisse energieäquivalenter Dauerschallpegel tags L_d (06:00-22:00 Uhr)

LÄR 16.10. Weit mehr Gebiete von Lärm betroffen, als Projekt angibt, z. B. Wien Donaustadt, Trautmannsdorf

Beantwortung:

Sowohl Wien Donaustadt als auch Trautmannsdorf liegen innerhalb des Rechengebietes. Insofern sind beide Bereiche in den Unterlagen berücksichtigt worden. Für Trautmannsdorf sind auch zwei Einzelimmissionspunkte gerechnet worden (SE 335 und SE 336).

Die in den beiden Bereichen auftretenden Fluggeräuschimmissionen sind allerdings so niedrig, dass die beiden Bereiche nicht von relevanten Isokonturen tangiert werden.

LÄR 16.11. Darstellung der Messpunkte unklar

Beantwortung:

Alle Mess- und Berechnungspunkte sind in Plan Nr. 0.2110.500-02 dargestellt.

LÄR 16.12. Z. T. 10 dB Lärmzunahme, kann nicht durch Lärmschutzmaßnahmen aufgefangen werden

Beantwortung:

Eine Auswertung der Einzelpunktberechnungen zeigt, dass sich nirgendwo im bewohnten Gebiet die Gesamtgeräuschsituation (flugbetriebsbedingte Geräusche sowie Straßen- Schienenverkehrsgeräusche) zwischen dem Nullszenario und den beiden Prognoseszenarien 202u bzw. 2025u um mehr als 10 dB erhöht. Insofern ist der Einwand nicht zutreffend.

LÄR 16.13. Ausführungen zum Baulärm sind mangelhaft, Auflagen nötig

Beantwortung:

Laut Teilgutachten Lärmschutz sind die Ausführungen zum Baulärm (UVE 02.120) ausreichend, um eine Beurteilung vornehmen zu können.

Über die in der UVE-Unterlage vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen hinaus sind im Teilgutachten Lärmschutz in Kap. 9.3 weitere Empfehlungen für Lärmschutzmaßnahmen aufgeführt.

LÄR 16.14. Unrichtige Berechnung der Pegelzunahmen (Zunahme um 1 dB ist nicht irrelevant)

Beantwortung:

Sofern die Geräuschquellen von ihrer Charakteristik her (Frequenzzusammensetzung, zeitliches Auftreten, etc.) gleich sind, werden Pegelunterschiede von weniger als 1 dB vom Menschen nicht als wesentliche Veränderung der Geräuschsituation wahrgenommen.

LÄR 16.15. Zunahme des Lärmpegels bei Baustellenverkehr ist falsch angegeben

Beantwortung:

Der Einwand bezieht sich auf die Zunahme des Straßenverkehrsgeräuschpegels infolge des Baustellenverkehrs auf der B10 zwischen der S1 AS Schwechat-Ost und der Baustelleneinfahrt. Diesbezüglich wird auf Seite 56 des Fachbeitrags 02.120 (Baulärm) angegeben, dass durch den Baustellenverkehr eine Geräuscherhöhung von 2,3 dB zu erwarten ist. Hierbei wurde für Pkw eine Geschwindigkeit von 100 km/h und für Lkw eine Geschwindigkeit von 70 km/h angenommen. In der Einwendung wird ausgeführt, dass sich bei Annahme von Tempo 50 für Pkw und Lkw eine Zunahme von 3,8 dB ergeben würde.

Der Einwand ist insofern unverständlich, als für den betreffenden Abschnitt eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 50 km/h nicht vorliegt. Unabhängig davon würde die Geschwindigkeitsbegrenzung sowohl für den Baustellenverkehr als auch für den normalen Verkehr gelten.

Ergänzend sei angemerkt, dass es sich bei den in Tab. 30 des Fachbeitrags 02.120 angegebenen Pegelwerten $L_{A,eq,1}$ nicht um die Geräuschimmissionen an einem in der Nachbarschaft des betreffenden Straßenabschnitts gelegenen Immissionsort handelt.

Vielmehr handelt es sich um eine Emissionsangabe zur Quantifizierung der Geräuschemissionen, die von dem jeweiligen Straßenabschnitt ausgehen. Dieser Wert dient als Eingangsgröße für die Berechnung der Geräuschemissionen an einem Immissionsort in der Nachbarschaft des betreffenden Straßenabschnitts.

LÄR 16.16. Unzumutbare Lärmsteigerungen über die Irrelevanzschwelle

Beantwortung:

Eine unzumutbare Lärmsteigerung infolge der Bauarbeiten kann nicht erkannt werden. Die baubedingten Auswirkungen werden durch die vom Vorhabensträger vorgeschlagenen Lärminderungsmaßnahmen ausreichend begrenzt. Durch die im Teilgutachten Lärmschutz vorgeschlagenen ergänzenden Maßnahmen werden die Auswirkungen so weit gemindert, dass die vom umwelthygienischen Sachverständigen vorgegebenen Grenzwerte allenfalls kurzzeitig bei Arbeiten in unmittelbarer Nähe eines Immissionsortes überschritten werden.

LÄR 16.17. Es fehlt Auseinandersetzung mit Auswirkungen der Vibrationen auf Umwelt im Zusammenhang mit Errichtung des Kanals zur Donau/Einbringung Spundbohlen Spundwand)

Beantwortung:

Wesentliche Erschütterungen durch das Einbringen der Spundwände sind nicht zu erwarten, da der Abstand zwischen dem Kanal und der westlichen Randbebauung von Fischamend mehr als 1 km beträgt. Bei Entfernungen dieser Größenordnung sind fühlbare Schwingungen nicht mehr zu erwarten. Aus diesem Grunde sind auch keine größeren Lärmbelastungen zu erwarten.

Unabhängig davon wird vom Flughafen angestrebt, die Spundwände nicht einzuvibrieren sondern einzupressen. Beim Pressverfahren entstehen so geringe Erschütterungen, dass bereits in einem Abstand von ca. 20 m keine wahrnehmbaren Erschütterungen mehr auftreten.

LÄR 16.18. Unrichtige Beurteilung der Triebwerksprobeläufe (keine Angabe, wie oft 68 dB überschritten werden); auch deren Auswirkung auf Nationalpark Donau Auen wurde nicht untersucht

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.160 „Zusammenfassende Lärmdarstellung“ wird auf S. 35 ausgeführt, dass für die Berechnungen angesetzt wurde, dass der Maximalpegel 7mal pro Triebwerksproblauf erreicht wird. Des Weiteren wurde angenommen, dass pro Tag im

Durchschnitt 1,8 Triebwerksprobeläufe mit einer Triebwerksleistung größer Idle (Leerlauf) durchgeführt werden. Im Sinne einer worst case Betrachtung wurde angenommen, dass alle Triebwerksprobeläufe zum einen während der Nachtzeit durchgeführt werden und alle Triebwerksprobeläufe bis zur Leistungsstufe Volllast durchgeführt werden. Damit wurde angenommen, dass der Volllast-Maximalpegel $7 \cdot 1,8 = 12,6$ mal pro Nacht auftritt.

Tatsächlich wird jedoch nur bei einem geringen Teil der Probeläufe die Leistungsstufe „Volllast“ angefahren. Lt. den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt Main (Unterlage B11 Kap. 16 „Daten zu Triebwerksprobeläufen“) wurden im Jahre 2000 während der Nachtzeit insgesamt 225 Triebwerksprobeläufe durchgeführt, bei denen eine Triebwerksleistung größer Idle erreicht wurde. Davon wurde nur bei 33 Triebwerksprobeläufe (entspricht ca. 15 %) auch die Leistungsstufe Volllast erreicht.

Lt. der ergänzenden Unterlage K4.5 „Zusammenfassende Lärmdarstellung“ wird an den Immissionsorten ME030 und ME040 ein Maximalpegel von 68 dB(A) nur knapp (L_{Amax} bis 69 dB(A)) überschritten, wenn keine Lärminderungsmaßnahmen oder Lärminderungsmaßnahmen gem. nach Variante 1 durchgeführt werden.

Da jedoch an den Immissionsorten ME030 bzw. ME040 durch den Fluglärm ein Maximalpegel von 68 dB(A) nur sehr selten überschritten wird (je nach Ausbauszenario zwischen 0 und 0,3 mal je Nacht) wird insgesamt trotz des o.g. worst case Ansatzes das Kriterium 13x68 dB(A) nicht überschritten. Aufgrund des extremen worst case Ansatzes ist eine Überschreitung des Kriteriums 13x68 dB(A) in der Praxis auch ohne Lärminderungsmaßnahmen auszuschließen.

LÄR 16.19. Festsetzung/Auswahl der Immissionspunkte ist unzulässig, muss immissionsstärkster Ort sein, nicht Kirchenplatz)

Beantwortung:

Die Berechnungspunkte wurden in der Regel im immissionsstärksten Bereich gesetzt. So wurde am Rand der nächstgelegenen Gemeinden eine Vielzahl von Immissionspunkten gesetzt. Darüber hinaus wurden Immissionsorte vorwiegend an lärmsensiblen Einrichtungen gesetzt. In größerer Entfernung vom Flughafen ist es ausreichend, nur einzelne Immissionsorte z.B. in der Ortsmitte zu setzen, da der Fluglärmpegel aufgrund der großen Überflughöhe in der gesamten Ortschaft annähernd gleich ist.

Unabhängig davon wurden für die gesamte Umgebung des Flughafens flächenhafte Berechnungen durchgeführt und die Ergebnisse in Form von Isokonturen dargestellt. Damit sind die Einzelpunktberechnungen, sofern es sich nicht um lärmsensible Einrichtungen mit speziellen Anforderungen handelt, eigentlich entbehrlich.

LÄR 16.20. Unrichtige Beurteilung der Grundbelastung; diese ist zuerst zu erheben, dann erst Bewertung der Zusatzbelastung

Beantwortung:

Für die Bewertung des IST-Zustands wurde eine Berechnung der Lärmzonen für das IST-Bezugsjahr 2003 vorgenommen. Aufgrund der Länge des Verfahrens ist es unvermeidlich, dass Aussagen zur Ist-Situation bereits einige Zeit zurückliegen. Wesentlicher für die Bewertung des Verfahrens sind jedoch die für die Zukunft zu erwartenden Geräuschimmissionen im Prognosejahr, insbesondere der Vergleich von Null- und Planszenario (mit bzw. ohne Ausbau des Flughafens).

LÄR 16.21. Es fehlen Angaben zu Maßnahmen, wie Straßen- und Schienenlärm reduziert werden kann.

Beantwortung:

Eine Notwendigkeit, die Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche zu reduzieren, kann nicht erkannt werden, da die sich durch den Ausbau des Flughafens Wien ergebenden Veränderungen der Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche so klein sind, dass nirgendwo die Irrelevanzschwelle von 1 dB überschritten wird.

LÄR 16.22. Unzumutbare Pegelerhöhung im Bereich des Gymnasiums Schwechat

Beantwortung:

Die Schallimmission im Bereich des Gymnasiums Schwechat wurde in Form einer Einzelpunktberechnung (Punkt SE011) bestimmt. Die Berechnungsergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle angegeben. Es ergibt sich im Jahr 2020 eine geringfügige (0,3 dB) Erhöhung zwischen Null- und Planszenario 2020. Für das Jahr 2025 ist aufgrund des verstärkten Einsatzes des gekurvten Anflugs auf der neuen Piste sogar eine leichte Abnahme (-0,5 dB) des maßgeblichen Pegels für den Tag zu erwarten. Es ist somit nicht zutreffend, dass am Gymnasium Schwechat durch den Betrieb auf der 3. Piste eine unzumutbare Pegelerhöhung eintritt.

IO	Beschreibung	L _d (06:00-22:00 Uhr)/dB(A)		
		Nullszenario 2020	Szenario 2020U*	Szenario 2025U*
SE 011	Gymnasium Schwechat	58,3	58,6	57,8

* mit 3. Piste

Tab. 3: Berechnungsergebnisse energieäquivalenter Dauerschallpegel tags L_d (06:00-22:00 Uhr)

LÄR 16.23. Verletzung der NÖ Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Bauland (LGBL Nr. 8000/4) (55 dB bei Tag, 45 dB bei Nacht), wonach Dauerschallpegel auch für den Fall anzuwenden sind, dass es sich bereits um in Bauland gewidmete Wohngebäude handelt).

Beantwortung:

Der Einwand ist unverständlich. Der äquivalente Dauerschallpegel wird für die Bewertung der Geräuschsituation verwendet. Der äquivalente Dauerschallpegel wird in den Einreichunterlagen auch entsprechend den derzeit in Österreich gültigen Berechnungsroutinen ermittelt.

LÄR 16.24. Extraauraler Auswirkungen des Lärms sind nicht erfasst, Hyena-Studie ist mit einzubeziehen

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.4.2.

LÄR 17. In der Einwendung Nr. 956 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 17.1. Bei bestimmten Wind- und Wetterverhältnissen wird in Nachtzeit nur Piste 16 benutzt, Bevölkerung in Wien Donaustadt, Essling wird unzumutbar durch Lärm belastet.

Beantwortung:

Eine Wettersituation während der Nachtzeit, bei der ausschließlich nur die Piste 16 benutzt werden kann, ist, wenn überhaupt, nur in extremen Ausnahmefällen denkbar. Die Start- bzw. Landerichtung der Flugzeuge richtet sich nach der Windrichtung, wobei der Grundsatz gilt, dass jeweils gegen den Wind gestartet und gelandet werden soll. Moderne Flugzeuge können aber sowohl bei Querwind als auch bei leichtem Rückenwind starten und landen. Aus diesem Grunde sind gekreuzte Start- bzw.

Landebahnen aus flugtechnischer Sicht heutzutage nicht mehr notwendig. Am Flughafen Wien kann alternativ zur Piste 16 immer die Piste 11 benutzt werden. Die Ortschaft Donaustadt wird durch Anflüge auf die Piste 16 nicht überflogen (liegt zu weit östlich). Die Ortschaft Essling liegt nördlich von Mühlleiten und fällt ebenfalls nicht in die maßgebliche Maximalpegelhäufigkeitskontur für die Nachtzeit (13x68 dB und 1x80 dB).

Unabhängig davon wird die Piste 16 im Nullszenario 2020 und in den Planszenarien 2020u bzw. 2025u während der Nachtzeit in nahezu gleichem Umfang genutzt. Gem. Fachbeitrag K4.1 „Ergänzende Unterlage Fluglärm“ ergeben sich für die verkehrsreichsten 6 Monate die folgenden Bewegungszahlen: Nullszenario 2020: ca. 1900, Planszenario 2020u: ca. 1600, Planszenario 2025u: ca. 1800.

LÄR 18. In der Einwendung Nr. 958 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 18.1. Kumulierung des Fluglärms mit Lärm Schiene und Straße ist anzustellen, um überhaupt Umweltverträglichkeit prüfen zu können

Beantwortung:

Für die Überlagerung von Geräuscharten mit verschiedener Geräuschcharakteristik (wie etwa Verkehrs- und Fluglärm) ist bislang noch kein überzeugendes Expositions-Wirkungsmodell gefunden worden (vgl. z.B. VDI 3722-2 (E), 2009 sowie Ronnebaum, Schulte-Fortkamp, Weber; Evaluation of combined noise sources, 1997). Da somit keine gemeinsame wirkungsadäquate Bewertung möglich ist, werden die einzelnen Geräuscharten getrennt voneinander ermittelt und bewertet (für weitere Erläuterungen siehe Fachbeitrag 02.170 (Medizin und Umwelthygiene)).

LÄR 18.2. Belästigung/Gefährdung durch Lärm und Luftschadstoffe

Beantwortung:

Der Problematik Lärm wurde durch das Teilgutachten „Lärmschutz“ Rechnung getragen, bezüglich der Problematik Luftschadstoffe sei auf das Teilgutachten „Luftreinhalte-technik“ des entsprechenden Amtssachverständigen verwiesen.

LÄR 19. In der Einwendung Nr. 1000 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 19.1. Lärmdarstellung für Gemeinde Kaisersteinbruch, die in der zu erwartenden Einflug- und Abflugschneise liegt, ist erforderlich, um Lärmimmissionen abschließend beurteilen zu können.

Beantwortung:

Die Ortschaft Kaisersteinbruch liegt nicht in der Einflugschneise der geplanten Piste. Abfliegende Flugzeuge, deren Routen über Kaisersteinbruch hinweg führen, haben in diesem Bereich bereits eine beträchtliche Flughöhe erreicht, so dass die Ortschaft weder tags noch nachts in die lärmmedizinisch relevanten Konturen fällt.

LÄR 20. In der Einwendung Nr. 1004 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 20.1. Planliche Darstellung der Lärmzonenentwicklung ist unrichtig; Ebergassing wird höher mit Lärmimmissionen belastet, vgl. Beilage 3 zur Einwendung

Beantwortung:

Die Berechnungsergebnisse (vgl. K 4.1 „Ergänzende Unterlage Fluglärm“ bzw. Teilgutachten Lärmschutz) zeigen, dass die Veränderungen infolge der neuen Piste in Ebergassing sehr klein sind. Stellvertretend seien nachfolgend die Ergebnisse für den Berechnungspunkt SE 40 (Kindergarten Ebergassing) dargestellt.

IO	Beschreibung	L _d (06:00-22:00 Uhr)/dB(A)		
		Nullszenario 2020	Szenario 2020U*	Szenario 2025U*
SE 40	Kindergarten Ebergassing	42,3	42,0	42,8

LÄR 20.2. Grenzwerte werden bereits jetzt in Ebergassing erreicht, bei Zusatzbelastung werden sie überschritten. Laut VwGH, VwSlg 9147A/1976 sind bei jeder Anlagengenehmigung konkrete Messungen vorzunehmen, reine Rechenmodelle sind keine taugliche Genehmigungsgrundlage

Beantwortung:

LÄR 20.2.1.

Es ist nicht zutreffend, dass bereits jetzt in Ebergassing relevante Fluggeräuschimmissionen auftreten. Wie beispielsweise aus den Ergebnisse für den Berechnungspunkt SE 40 (Kindergarten Ebergassing) ablesbar, werden derzeit und

Zukunft energieäquivalente Dauerschallpegel von deutlich unter $L_{d(6:00.22:00)} = 50 \text{ dB(A)}$ erzeugt.

LÄR 20.2.2.: Laut VwGH, VwSlg 9147A/1976 sind bei jeder Anlagengenehmigung konkrete Messungen vorzunehmen, reine Rechenmodelle sind keine taugliche Genehmigungsgrundlage

Beantwortung:

Es ist nicht zutreffend, dass bei jeder Anlagenplanung konkrete Messungen vorgenommen werden müssen. Dies wäre bei der Größe des Einzugsgebiets des Flughafens Wien auch gar nicht leistbar. Entsprechend ÖAL-Richtlinie 3, Ausgabe 2008 kann daher bei Fluglärm die Ermittlung der ortsüblichen Schallimmissionen sowohl auf messtechnischem als auch auf rechnerischem Wege geschehen.

LÄR 20.3. Mangelnde Berücksichtigung von Lärmvorbelastung

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.6.1., LÄR 16.20. sowie LÄR 18.1.

LÄR 20.4. Messung der Schallpegelwerte (Maximalwerte) hätte nach ÖNORM S 5051 für Kategorie 3 nach der Messvorschrift ÖNORM S 5004 erfolgen müssen

Beantwortung:

Siehe LÄR 20.2.2.

LÄR 21. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 21.1. Schwellenwerte der Bundes-LärmV 2006 dürfen nicht angewendet werden, da Erhebung des Lärms zum Zweck der Sanierung; bei Genehmigung neuer Anlagen gelten WHO-Werte

Beantwortung:

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene.

LÄR 21.2. Lärmzonenberechnung ist falsch, da Berechnungen von durchschnittlichen Tagestemperatur von 15° und durchschnittliche Luftfeuchtigkeit von 70% ausgehen; bei hohen Temperaturen und hoher Luftfeuchtigkeit aber höhere Lärmbelastung

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.8.

LÄR 21.3. Lärmesswerte sind den rechnerisch ermittelten Werten für Szenario 2003 gegenüberzustellen, Unterschied zwischen Mess- und Rechenwerten ist für den Kurvenflug darzustellen (1-2 db höhere Mess- als Rechenwerte)

Beantwortung:

Siehe LÄR 16.16.

LÄR 21.4. Durch fehlende konkrete Zuordnung der Flugrouten ist konkrete Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe nicht abschätzbar

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.7. sowie LÄR 12.1.

LÄR 21.5. Wertung der Schallimmissionen in umwelthygienischen Beurteilung wird nach zu hohen Schwellenwerten im Dauerschallpegel vorgenommen, Maximalpegelhäufigkeiten werden dagegen nur geringfügig behandelt. WHO-Lärmpegel sind heranzuziehen

Beantwortung:

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene.

LÄR 21.6. Vorbelastung durch Luftschadstoffe und Lärmbelastung ist unzureichend dargestellt.

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.6.1., LÄR 16.20. sowie LÄR 18.1.

LÄR 22. In der Einwendung Nr. 1012 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 22.1. Über einen Zeitraum gemittelte Lärmwerte (L_{den}) ist untauglich, da Beschönigung der tatsächlichen Belastung; Fluglärm ist mit impulsartiger Störquelle zu vergleichen; auch der Umgebungslärm ist zu berücksichtigen; vgl. VwGH 16.12.2003, 2001/05/0212: fordert in Einzelfällen eine individuelle Beurteilung u.a. unter Berücksichtigung der Häufigkeit und Klangcharakteristik einzelner Lärmereignisse

Beantwortung:

Die durch die lärmmedizinischen Gutachter festgelegten Kriterien zur Bewertung der Schallimmissionen beziehen sich speziell auf Fluglärm und berücksichtigen die Besonderheiten der Geräuschimmissionen von Fluglärm. Nach Ansicht der lärmmedizinischen Gutachter ist der L_{den} eine für die Bewertung von Fluglärm

ungeeignete Größe. Der Lärmindex L_{den} wurde aber dennoch in den Einreichunterlagen sowie im Teilgutachten des Sachverständigen der Vollständigkeit halber für alle Szenarien mit angegeben.

In den schalltechnischen Untersuchungen (Fachbeiträge 02.110 – 0.2160 sowie ergänzende Unterlagen K4.1 – K4.5) wird neben den nach Inbetriebnahme der 3. Piste durch den Fluglärm zu erwartenden Geräuschimmissionen auch die Vorbelastung durch Fluglärm sowie durch Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche dargestellt. Auch der Einfluss der Inbetriebnahme der 3. Piste auf die Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche ist in den Unterlagen dargestellt. Alle Ergebnisse wurden flächendeckend in Form von Isokonturen sowie für eine Vielzahl von Einzelpunkte dargestellt. Aus diesen Informationen ist eine individuelle Bewertung der Betroffenheit auch von Einzelbereichen möglich.

LÄR 23. In der Einwendung Nr. 1013 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 23.1. Anwendung der Schwellenwerte der BundeslärmV 2006 ist unzulässig, da hier Ziel Erhebung des Lärms zum Zweck der Sanierung bestehender Anlagen, bei Flughafen sind Werte der WHO heranzuziehen.

Beantwortung:

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene.

LÄR 23.2. Untersuchungsraum für die Lärmimmissionen ist zu eng gefasst, daher ist es nicht abschätzbar, ob durch Immissionsbelastung durch Lärm Belästigung zu erwarten ist.

Beantwortung:

Für die Routenführung sowie die Berechnung der Lärmimmissionen wurde die gesamte Umgebung des Flughafens weit über den Einflussradius von 20km hinaus berücksichtigt, so dass der Einwand eines zu engen Untersuchungsraums unbegründet ist.

LÄR 23.3. Auswirkungen des Fluglärms und der Lärmschadstoffe sind wegen mangelhafter Zuordnung der Flugrouten nicht abschätzbar.

Beantwortung:

Siehe LÄR 6.7. sowie LÄR 12.1.

LÄR 23.4. Schwellenwerte im Dauerschallpegel sind zu hoch angesetzt, Maximalpegelhäufigkeiten werden nur geringfügig behandelt. Bereits zwischen 45 dB und 52/53 dB Aufweckreaktionen

Beantwortung:

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene.

LÄR 24. In den Einwendungen Nr. 1020 und 1021 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

LÄR 24.1. Flugrouten entsprechen schon für 2003 nicht der Realität, Annahmen für Bestand sind daher zur Darstellung der Immissionszunahme für Prognose 2020 nicht realistisch; Flugroute für Bestand wird anhand von Beispiel illustriert; dies führt letztlich zu völlig falschen Lärmzonen; sämtliche Gegenanflüge auf Landepisten werden vernachlässigt; dadurch Lärmbelästigung im Umkreis von 30km um Flughafen

Beantwortung:

LÄR 24.1.1.

Es gibt keine Hinweise darauf, dass, abgesehen von Einzelfällen, wesentlich von den Flugrouten, die den Berechnungen zu Grunde liegen, abgewichen wird. Wie aus dem Vergleich zwischen den Messergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage und den für diese Punkte durchgeführten Berechnungsergebnissen ablesbar, werden nahezu überall größere Geräuschimmissionen berechnet als gemessen (für weitere Details siehe LÄR 16.6.). Würden im großen Stil Abweichungen zwischen den tatsächlich geflogenen Flugrouten und den für die Berechnung angenommenen Flugrouten stattfinden, so wäre dieses Ergebnis nicht möglich.

LÄR 24.1.2.: Sämtliche Gegenanflüge auf Landepisten werden vernachlässigt; dadurch Lärmbelästigung im Umkreis von 30km um Flughafen.

Beantwortung:

Es ist zutreffend, dass die Gegenanflüge vernachlässigt wurden. Die Berücksichtigung von Gegenanflügen ist in der für Österreich geltenden Berechnungsvorschrift für Fluglärm (ÖAL 24) nicht vorgesehen. Wie aus den Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau des Flughafens Frankfurt zu entnehmen ist (Gutachten G 10.1 Teil A Fluglärm

vom 16.8.2004), ist der Einfluss der Gegenanflüge sehr klein. So führte die Berücksichtigung von Gegenanflügen im Bereich der Kontur $L_{d(6:00-22:00)} = 55 \text{ dB(A)}$ zu einer Erhöhung um lediglich 0,3 dB. Im Bereich der Kontur $L_{d(6:00-22:00)} = 59 \text{ dB(A)}$ betrug die Erhöhung 0,1 dB. Angesichts der kleinen Differenzen kann die Vernachlässigung der Gegenanflüge in der ÖAL 24 und in dem Fachbeitrag 02.110 Fluglärm sowie der ergänzenden Unterlage K4.1 als gerechtfertigt angesehen werden.

LÄR 24.2. Curved approach wird bereits für 2010 angenommen, Variantenvergleich ist hinsichtlich Lärmzonen und Flugrouten absurd (setzt voraus, dass 2010 prakt. alle Flugzeuge curved approach haben, ein beträchtl. Anteil an Flugzeugen einer leiseren Generation angehört und nimmt Prognose-Verkehrsaufkommen von 2007 an).

Lärmzonen liegen aufgrund von curved approach ganz woanders als in Realität, sind kleiner als tatsächlich. Curved approach wird auch in Zusammenhang mit dem Aufbau eines europäischen Satellitennavigationssystems gebracht

Beantwortung:

LÄR 24.2.1.

Es ist zutreffend, dass für den Variantenvergleich der Lage einer neuen Piste ein unrealistisch hoher Anteil an lärmarmen Flugzeugen unterstellt wurde. Der Fehler betrifft aber aufgrund des Relativvergleichs alle Lagevarianten gleichermaßen. Aufgabe des Variantenvergleichs war es, eine aus schalltechnischer Sicht optimale Variante zu ermitteln. Da der Fehler alle Berechnungen in gleicher Weise betrifft, beeinflusst er das Ergebnis nicht wesentlich.

Für die Ermittlung der Auswirkungen der Planungen der 3. Piste an ihrer beantragten Stelle wurde hingegen von einer eher vorsichtigen Schätzung des Anteils lärmarmen Flugzeuge ausgegangen. Lärmarmes Fluggerät wurde für das Jahr 2020 gar nicht, für das Jahr 2025 mit 10% der Flugzeuge der Kategorie S5.2 in Ansatz gebracht.

LÄR 24.2.2.: Lärmzonen liegen aufgrund von curved approach ganz woanders als in Realität, sind kleiner als tatsächlich. Curved approach wird auch in Zusammenhang mit dem Aufbau eines europäischen Satellitennavigationssystems gebracht.

Beantwortung:

Messtechnische Untersuchungen zur Lärmemission für den Fall von curved approaches gibt es bislang nicht. Insofern kann derzeit auch nicht gesagt werden, wie groß die Abweichungen zwischen den theoretischen Berechnungen und den Messergebnissen sein werden. Zur Minimierung der diesbezüglichen prognostischen Risiken wurde im

Teilgutachten Lärmschutz ein Monitoringsystem vorgeschlagen, welches im Wesentlichen auf der messtechnischen Ermittlung der tatsächlichen Geräuschbelastung beruht. Damit sind die Risiken durch prognostische Unsicherheiten weitgehend minimiert.

LÄR 24.3. Ungeklärt, ob curved approach nicht hinsichtlich Lärmentwicklung kontraproduktiv ist, da wahrscheinlich im Kurvenflug mehr Schub nötig ist

Beantwortung:

Siehe LÄR 24.2.2.

LÄR 24.4. Ungeklärt, ob lärmarme Anflugverfahren, wie continuous descent, im Kurvenflug möglich sind. Lärmprofile für Berechnung der curved approach Anflüge in UVE sind unklar

Beantwortung:

Hinsichtlich der Geräuschemissionen bei der Anwendung des continuous descent Verfahrens sowie des lowdrag-low-power Verfahrens existieren derzeit keine ausreichend gesicherten Eingangsdaten. Im Sinne einer worst-case-Betrachtung wurde daher die Lärminderung durch den Einsatz der vorstehend genannten Verfahren nicht berücksichtigt. Bezüglich des Emissionsansatzes bei curved approaches siehe LÄR 24.2.2.

LÄR 24.5. Lärmberechnung ist mangelhaft: durch Verteilung auf 6 Monate kommt es zu viel zu kleinen Lärmzonen; Bewertung des energieäquivalenten Dauerschallpegels ist bei Fluglärm untauglich; Belastung bei extremen Wetterverhältnissen wird nicht Rechnung getragen, deshalb ist 100:100 Regelung von Deutschland der Vorzug zu geben, die jede Betriebsrichtung alleine betrachtet (vgl. Argumentation des Bayr. Verfassungsgerichtshof auf S. 11 der Einwendung); Durchschnittsrechnung des Flughafen Wien führt dagegen zu extremer Unterbewertung; Lärmimmissionen werden solange gemittelt, bis sie nahezu nicht mehr vorhanden sind (Mittelung der Pistenverteilung, Mittelung der Flughöhen, Mittelwerte der Flugrouten, Mittelwerte der Flugzeugemissionen und Geschwindigkeiten, Mittelwert der Flugzeuggruppen, Heranziehung des energieäquivalenten Dauerschallpegels)

Beantwortung:

Siehe LÄR 7.8. Zur 100/100 Regelung sei Folgendes ergänzt:

Die sogenannte 100/100 Regelung geht auf einen Vorschlag des deutschen LAI (Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz aus dem Jahre 2000 zurück. Dabei wird eine getrennte Berechnung der Fluggeräuschimmissionen für jede

Flugbetriebsrichtung getrennt durchgeführt. Für die Berechnungen wird dabei unterstellt, dass die jeweilige Betriebsrichtung (Ost- oder West-Betriebsrichtung) während 100 % des betrachteten Zeitraums anliegt. Endergebnis ist das Maximum der beiden Berechnungsgänge. Wird eine Flugroute nur bei Anliegen einer Betriebsrichtung befliegen, so wird berechnungstechnisch dennoch so getan, als würde die Flugroute jeden Tag befliegen werden. Im Ergebnis kommt man zu einer deutlichen Überschätzung der Belastungssituation, da Erholungszeiten nicht berücksichtigt werden.

Belastbare, wissenschaftliche Erkenntnisse zur Wirkung von Fluglärm liegen der Lärmwirkungsforschung nur für längere Zeiträume wie z.B. die sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres vor. Innerhalb dieses Zeitraums wechseln sich belastungsintensivere und weniger belastungsintensive Phase ab. Für die o.g. 100/100 Betrachtung, die nur die belastungsstärkeren Phasen berücksichtigt, liegen hingegen keine Erkenntnisse vor. (Dies auch aufgrund der Tatsache, dass es sich bei der 100/100 Regelung um einen deutschen Sonderweg handelt, und somit, wenn überhaupt, nur deutsche Studien ausgewertet werden könnten.)

Da sich der lärmmedizinische Vergleichsmaßstab somit auf den Mittelwert der sechs verkehrsreichsten Monate bezieht, sind auch die lärmphysikalischen Berechnungen auf den Mittelwert der sechs verkehrsreichsten Monate abzustellen. Aus diesem Grunde wird auch im jüngst novellierten deutschen Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm der Mittelwert der sechs verkehrsreichsten Monate als Bewertungsmaßstab zu Grunde gelegt.

LÄR 24.6. Berechnungen nach Sydney-Modell in UVE scheitern an Mittelwertbildung, werden erst ab 65 dB Spitzenwert ausgewiesen und werden durch NAT Kriterium von 1x80 und 13x68 dB nachts, außen, praktisch irrelevant; zudem wurde Sydney-Modell nur für 2010 berechnet (?)

Beantwortung:

Beim Sydney-Berechnungs-Modell werden Maximalpegelhäufigkeiten ermittelt. Für die Nachtzeit wird dieses Prinzip auch von den lärmmedizinischen Gutachtern verwendet (Kriterium 13 x 68 dB(A), d.h. 13 Ereignisse mit einem Maximalpegel von 68 dB(A) oder mehr). Hintergrund hierfür ist, dass Aufwachreaktionen infolge von Flugereignissen durch hohe Maximalpegel hervorgerufen werden können. Zum Schutz der Nachtruhe ist

es daher wichtig, die Anzahl hoher Maximalpegel zu begrenzen. Insofern ist es zutreffend, dass das Sydney-Modell durch die NAT-Kriterien 1x80 und 13x68 dB nachts, außen, praktisch irrelevant wird.

Während der Tageszeit hingegen werden Maximalpegel-Häufigkeitsmodelle nur in Zusammenhang mit sehr hohen Schalldruckpegeln (z.B. zur Vermeidung akuter Ohrschädigungen) als Bewertungsmaßstab verwendet. Bei allen lärmmedizinischen Studien der letzten Jahre, die die Erforschung der Beeinträchtigung durch Fluglärm zum Zweck hatten, wurde hingegen der energieäquivalente Dauerschallpegel LAeq als Vergleichsmaßstab für den Tag verwendet. Insofern haben die lärmmedizinischen Sachverständigen auf die Ermittlung von Maximalpegelhäufigkeiten während der Tageszeit und damit auf die Anwendung des Sydney-Modells verzichtet.

Das Sydney-Modell wurde aber als ein Parameter für den Variantenvergleich berücksichtigt. Da für den Variantenvergleich das Jahr 2010 herangezogen wurde, beschränken sich die Berechnungen zum Sydney-Modell auf das Jahr 2010.

LÄR 24.7. Kumulation mit Schienen- und Straßenverkehr wurde nicht berücksichtigt; keine echte Summenbildung aller Verkehrslärmimmissionen

Beantwortung:

Siehe LÄR 18.1.

LÄR 24.8. Lärmgrenzwerte sind unzureichend: Werte aus Umgebungslärmschutzverordnung können nicht herangezogen werden, da viel zu hohe Schwellenwerte; solange keine Immissionsvorschriften vom BMVIT erlassen werden, sind zumindest Werte der WHO heranzuziehen; in UVE fehlen Lärmzonen für Dauerschallpegel ab 30 dB und auch nachvollziehbare NAT-Kriterien, ebenso Lärmzonen nach dem Sydney-Modell ab 6x65 dB (22-6 h)

Beantwortung:

Die Festlegung von Grenzwerten sowie die sonstige Bewertung der Geräuschimmissionen erfolgt im Fachbeitrag Umwelthygiene. Für weitere Erläuterungen siehe Teilgutachten Umwelthygiene. Zusätzlich zu den in den Einreichunterlagen dargestellten Ergebnissen, sind von den lärmmedizinischen Sachverständigen keine weiteren Forderungen erhoben worden. Insofern besteht keine Notwendigkeit zur Darstellung weiterer Berechnungsergebnisse.

LÄR 25. In der Einwendung Nr. 1022 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 25.1. Zunehmende Belastung durch Lärm: Neusiedlersee ist höchstwertiges Natura 2000 Schutzgebiet, gefährdet durch Anflüge unter 1000 m

Beantwortung:

Das Naturschutzgebiet Neusiedlersee wird von anfliegenden Flugzeugen auf die Piste 34 überflogen. Da sich das Gebiet in mehr als 25 km Entfernung von der Landeschwelle befindet, sind die Flugzeuge in diesem Bereich jedoch noch nicht in den Sinkflug übergegangen.

Die Aussage, das Naturschutzgebiet Neusiedlersee würde aufgrund des Flughafenausbaus zunehmend belastet, ist nicht zutreffend. Im Gegenteil reduziert sich die Anzahl der Anflüge auf die Piste 34 im Planfall 2020 deutlich gegenüber dem Nullfall 2020 (unterbliebener Ausbau) von etwa 43.100 Anflügen auf etwa 14.600 Anflüge (Angaben beziehen sich auf 6 Monate). Dieser Sachverhalt zeigt sich auch in einem wesentlichen Rückgang der Isokonturen (bspw. des L_d) im Anflugbereich auf die Piste 34.

LÄR 26. In den Einwendungen Nr. 1024 und 1025 sowie 1027 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 26.1. Rechenmodell zur Ermittlung der Lärmbelastung wurde nicht ausreichend mit Lärmessdaten bestätigt; Berechnung des L_{den} bzw. dessen Mittelung führt in die Irre, da Umgebungslärm nicht berücksichtigt wird.

Beantwortung:

LÄR 26.1.1.

Siehe LÄR 16.6.

Lär 26.1.2.: Berechnung des L_{den} bzw. dessen Mittelung führt in die Irre, da Umgebungslärm nicht berücksichtigt wird.

Beantwortung:

Siehe LÄR 22.1.

LÄR 27. In der Einwendung Nr. 1028 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 27.1. Lärmwerte von 2003 sind nicht mehr aktuell, Daten in UVE sind überaltet

Beantwortung:

Für die Bewertung des IST-Zustands wurde eine Berechnung der Lärmzonen für das IST-Bezugsjahr 2003 vorgenommen. Aufgrund der Länge des Verfahrens ist es unvermeidlich, dass Aussagen zur Ist-Situation bereits einige Zeit zurückliegen. Wesentlicher für die Bewertung des Verfahrens sind jedoch die für die Zukunft zu erwartenden Geräuschimmissionen im Prognosejahr, insbesondere der Vergleich von Null- und Planszenario (mit bzw. ohne Ausbau des Flughafens).

LÄR 27.2. UVE ist für die durch Fluglärm neu belasteten Gebiete in Gallbrunn und Stixneusiedl um eine Beurteilung auf Basis der Ortsüblichkeit zu ergänzen.

Beantwortung:

Die Schallimmissionen in Stixneusiedl und Gallbrunn wurden in der ergänzenden Unterlage K4.1 in Form von Einzelpunktberechnungen für die Punkte SE338 und SE339 (jeweils Kindergärten) genauer betrachtet.

Die Berechnungsergebnisse sind in der nachfolgenden Tabelle angegeben. Es ergibt sich im Jahr 2020 eine geringfügige Erhöhung gegenüber dem Nullszenario (kleiner 1 dB). Für das Jahr 2025 ist in Gallbrunn sogar eine leichte Abnahme des maßgeblichen Pegels für den Tag zu erwarten. In jedem Falle liegen die beiden Ortschaften deutlich außerhalb der lärmmedizinisch relevanten Kontur von $L_d=62$ dB(A).

IO	Beschreibung	L_d (06:00-22:00 Uhr)/dB(A)		
		Nullszenario 2020	Szenario 2020U*	Szenario 2025U*
SE 338	Kindergarten Stixneusiedl	48,9	49,7	49,7
SE 339	Kindergarten Gallbrunn	52,6	53,1	52,1

* mit 3. Piste

Tab. 4: Berechnungsergebnisse energieäquivalenter Dauerschallpegel tags L_d (06:00-22:00 Uhr)

Zum Schutz der Nachtruhe wurde von den lärmmedizinischen Gutachtern ein Maximalpegelhäufigkeitskriterium festgelegt (Kriterium 13 x 68 dB(A), d.h. 13 Ereignisse mit einem Maximalpegel von 68 dB(A) oder mehr). Hintergrund hierfür ist, dass Aufwachreaktionen infolge von Flugereignissen durch hohe Maximalpegel hervorgerufen werden können. Diesbezüglich ergibt sich für die beiden Ortschaften eine völlig unkritische Situation. Sowohl mit als auch ohne Ausbau des Flughafens ergibt sich eine Überschreitungshäufigkeit von 0,1.

Es ist somit festzustellen, dass sich aufgrund einer Umsetzung des Einreichprojekts in Gallbrunn und Stixneusiedl keine wesentliche Veränderung ergibt.

LÄR 28. In der Einwendung Nr. 1031 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 28.1. Lärmbelastung auch durch Triebwerkstests in der Nacht und durch Bodenlärm sowie durch Straßenverkehr

Beantwortung:

In den Einreichunterlagen wird die Lärmbelastung sowohl durch Straßenverkehr als auch durch Bodenlärm (darunter auch Triebwerkstests in der Nacht) bestimmt. Die entsprechenden Kapitel im Teilgutachten Lärmschutz sind Kap. 5 „Themenbereich Bodenlärm“ und Kap. 6 „Themenbereiche Straßen- und Schienenverkehrslärm und Straßenlärm Verlegung B10“.

LÄR 29. In der Einwendung Nr. 1039 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 29.1. Bewertung der tatsächlichen Maximal-Lärmbelastung mit Beurteilung nach Mittelwerten ist unzureichend. Schallimmissionen sind nach maximalen Einzelschallereignissen zu bewerten

Beantwortung:

Zum Schutz der Nachtruhe wurde von den lärmmedizinischen Gutachtern ein Maximalpegelhäufigkeitskriterium festgelegt (Kriterium 13 x 68 dB(A), d.h. 13 Ereignisse mit einem Maximalpegel von 68 dB(A) oder mehr). Hintergrund hierfür ist, dass Aufwachreaktionen infolge von Flugereignissen durch hohe Maximalpegel hervorgerufen werden können.

Während der Tageszeit hingegen werden Maximalpegel-Häufigkeitsmodelle nur in Zusammenhang mit sehr hohen Schalldruckpegeln (z.B. zur Vermeidung akuter Ohrschädigungen) als Bewertungsmaßstab verwendet. Bei allen lärmmedizinischen Studien der letzten Jahre, die die Erforschung der Beeinträchtigung durch Fluglärm zum Zweck hatten, wurde hingegen der energieäquivalente Dauerschallpegel L_{Aeq} als Vergleichsmaßstab für den Tag verwendet. Insofern haben die lärmmedizinischen

Sachverständigen auf die Ermittlung von Maximalpegelhäufigkeiten während der Tageszeit verzichtet.

LÄR 30. In der Einwendung Nr. 1047-1271 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LÄR 30.1. Mehrbelastung an Lärm für EW in Gallbrunn und Stixneusiedl wird im Fachbeitrag Fluglärm nicht erwähnt, sind aber massiv betroffen: bei Nullvariante 0% der Bevölkerung von einem Tages-LEQ größer als 50 dB(A) betroffen, bei Parallelpiste 95,6 % der Bevölkerung, Gallbrunn hat bei Nullvariante Tages LEQ von 45,8 dB(A), bei Parallelpiste 53,4 dB(A).

Beantwortung:

Der Bereich der Ortschaften Gallbrunn und Stixneusiedl wurde im Fachgutachten 02.110 „Fluglärm“ zwar bei der Ermittlung der Isokonturen berücksichtigt, Einzelpunktberechnungen wurden für diese Ortschaften im Rahmen des Fachgutachtens 02.110 jedoch nicht durchgeführt. Im Rahmen der ergänzenden Untersuchungen (Ergänzende Unterlage K4.1) wurden auch zusätzliche Einzelpunkte betrachtet, wozu auch Immissionsorte in den o.g. Ortschaften gehören (SE338 und SE 339).

Gemäß den in der ergänzenden Unterlage K4.1 dargestellten Berechnungsergebnissen ergeben sich im Bereich Gallbrunn und Stixneusiedl jedoch keine wesentlichen Unterschiede zwischen dem Nullszenario und den beiden Prognoseszenarien 2020u bzw. 2025u. (Für genaue Zahlenwerte siehe Antwort zu LÄR 27.2.). Die in der Einwendung genannten Zahlenwerte können somit nicht bestätigt werden.

LÄR 30.2. Lärmwerte des Ist-Bezugsjahres 2003 sind nicht mehr aktuell, Ergänzung in Bezug auf 2007 ist dem Antragsteller aufzutragen

Beantwortung:

Siehe Antwort zu Lär 27.1

LÄR 30.3. Es fehlen Lärmmessungen in Gallbrunn und Stixneusiedl

Beantwortung:

Siehe LÄR 20.2.2.

LÄR 30.4. Bei Verwirklichung des Vorhabens wird Gallbrunn in Fluglärmzone 50 dB liegen und unmittelbar an Lärmzone 54b dB angrenzen; im Hinblick auf Judikatur des VwGH ist die Umweltverträglichkeit auf Ortsüblichkeit abzustellen, da Gallbrunn und

Stixneusiedl durch Fluglärm bei 3. Piste neu belastet werden; es fehlen im Projekthebungen, in welchem Ausmaß der Fluglärm über Gallbrunn und Stixneusiedl ortsüblich ist.

Beantwortung:

Siehe LÄR 27.2.

10. Beurteilung durch den Sachverständigen für Landwirtschaft (LAN)

LAN 1. In der Einwendung Nr. 7 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN 1.1. Projekt bedeutet Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. für Erwerbsfähigkeit der Bauern; entsprechende Ausgleichsmaßnahmen sind nötig

Beantwortung:

Fläche (als Teil der Erdoberfläche) ist kein vermehrbares Gut. Im Gefolge eines kontinuierlichen Bevölkerungswachstums und Wirtschaftswachstums kommt es weltweit zu einer Verschiebung der anteiligen Beanspruchung und Nutzung des Bodens für unterschiedliche Zwecke. Siedlungsraum, Industrieflächen und Verkehrsflächen werden laufend mehr zu Lasten von Agrarflächen und Waldflächen. Der Verlust von Agrarflächen wird wiederum kompensiert einerseits durch die Intensivierung der Landwirtschaft (Steigerung des Flächenertrages durch Züchtung, Biotechnologie, Pflanzenschutz, Düngung, Bewässerung, Drainagierung etc.), andererseits durch die Rodung von Wald, v.a. des tropischen Regenwalds. Aufgrund der Begrenztheit der Ressource „Fläche“ können Ausgleichsmaßnahmen für den Verlust der Fläche an sich nicht getroffen werden. Es kann nur von der Behörde eine Abwägung getroffen werden, ob das Vorhaben grundsätzlich und ob einzelne Maßnahmen desselben (Ersatzaufforstungen für die Inanspruchnahme von Wald im Ausmaß von 3 zu 1 sowie ökologische Ausgleichsmaßnahmen zu Lasten der Agrarflächen) gerechtfertigt und notwendig sind und das Interesse an der Erhaltung landwirtschaftlicher Nutzflächen überwiegen. Nachteile einzelner betroffener Betriebe können nur finanziell abgegolten werden.

Im Übrigen wird zu diesem Thema auf die Ausführungen zu Risikofaktor 60 im Teilgutachten „Landwirtschaft“ (Seiten 26 bis 30) verwiesen.

LAN 2. In der Einwendung Nr. 949 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN 2.1. Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. Betriebe, Ausgleichsmaßnahmen sind nötig

Beantwortung:

Zur Beantwortung wird verwiesen auf LAN 1 sowie auf die Ausführungen zu Risikofaktor 60 im Teilgutachten „Landwirtschaft“ (Seiten 26 bis 30).

LAN 3. In den Einwendungen Nr. 972 und 973 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN 3.1. Landwirtschaftlicher Grund geht verloren

Beantwortung:

Zur Beantwortung wird verwiesen auf LAN 1 sowie auf die Ausführungen zu Risikofaktor 60 im Teilgutachten „Landwirtschaft“ (Seiten 26 bis 30).

LAN 4. In den Einwendungen Nr. 88 und 951 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN 4.1. Gefahr für Erwerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe durch Größe des Vorhabens.

Beantwortung:

Zur Beantwortung wird verwiesen auf LAN 1 sowie auf die Ausführungen zu Risikofaktor 60 im Teilgutachten „Landwirtschaft“ (Seiten 26 bis 30).

Die Vorbringen sind inhaltlich begründet, bedingen jedoch keine Änderung der bisherigen gutachterlichen Beurteilung.

Nachdem die (vorausschauende) Gestaltung eines Gebietes zur Gewährleistung der bestmöglichen Nutzung und Sicherung des Lebensraumes unter Bedachtnahme auf die natürlichen Gegebenheiten, auf die Erfordernisse des Umweltschutzes sowie die abschätzbaren wirtschaftlichen, sozialen und kulturellen Bedürfnisse seiner Bewohner eine Frage der Raumordnung ist, wäre ev. das Fachgebiet Raumplanung mit den gegenständlichen Fragestellungen zu befassen (s. LAN/RAU 1. bis LAN/RAU 4.)

11. Beurteilung durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung (LRE)

LRE 1. In der Einwendung Nr. 7 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 1.1. wegen zusätzlicher Belastung durch Lärm und Staub sind die Absolutwerte der Immissionspegel (sowohl hinsichtlich Straße und Schiene) zu betrachten

Beantwortung:

Gemäß den Bestimmungen des UVP-G sind die projektrelevanten Auswirkungen auf die Umwelt als Genehmigungstatbestand zu beurteilen. Im gegenständlichen Verfahren betrifft dies die immissionsseitigen Wirkungen welche direkt oder indirekt durch die Steigerung des Flugverkehrsaufkommens durch den Betrieb des angestrebten Dreipistensystems gegenüber dem bestehenden Zweipistensystem durch Emissionszunahmen des Flug- und KFZ-Verkehrs verursacht werden.

Es wird darauf hingewiesen, dass auch bei einer Absolutbetrachtung der „Immissionspegel“, was einer Neuerrichtung des Flughafens entsprechen würde, aus luftreinhalte-technischer Sicht eine Genehmigungsfähigkeit ableitbar wäre.

LRE 2. In den Einwendungen Nr. 8, 105,106, 101, 99, 93,8 5, 83, 81, 80, 77, 75, 159, 483-922, 929, 928, 927, 931, 1039 etc. wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 2.1. Belastung durch Feinstaubpartikel PM 2,5 ist in der UVE nicht ausreichend dargestellt.

Beantwortung:

In den Ergänzenden Unterlagen zur UVE erfolgt eine umfangreiche Darstellung der PM_{2,5} Situation für den Untersuchungsraum. Messungen der Partikelfraktion PM_{2,5} erfolgten am Flughafen im Zeitraum 10.8.2006 -10.8.2007 und werden laut Aussage des Laboratoriums für Umweltanalytik, 1900 Wien, ab Juli 2010 bis auf weiteres durchgeführt. Der 12-Monatemittelwert betrug in diesem Zeitraum 17 µg/m³, was eine Einhaltung des ab 2010 verbindlichen Zielwertes und ab 2015 gültigen Grenzwertes von 25 µg/m³ mit hoher Sicherheit gewährleistet erscheinen lässt.

Die Einhaltung des ab 2015 gültigen Grenzwertes von 25 µg/m³ zeigen auch die aus PM₁₀ -Messdaten abgeleiteten PM_{2,5} - JMW der NÖ Luftgütemessstellen im Untersuchungsraum. Die Messdaten lassen auch den Schluss zu, dass der Grenzwert Stufe 2 von 20 µg/m³ eingehalten wird.

LRE 3. In der Einwendung Nr. 87 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 3.1. Fachbereich Luftschadstoffe. Emissionen werden nur bis 915 m Höhe berücksichtigt, dadurch werden Daten geschönt, Heranziehen der Irrelevanzkriteriums von 3% aus dem Entwurf der RVS (Richtlinien und Verordnungen für den Straßenverkehr) ist unzulässig.

Beantwortung:

Der Immissionsberechnung des Flugverkehrs wurde eine Quellhöhe des Flugverkehrs bis 3000 ft zugrunde gelegt, was der Zone der An- und Abflüge (LTO-Zyklus) entspricht. Dieser wird durch das Erreichen einer Flughöhe von 3.000 ft. bzw. 915 m definiert. Da für Flughöhen über einige hundert Meter kein relevanter Immissionsbetrag in Bodennähe zu erwarten ist, liegt man mit den gewählten Annahmen jedenfalls auf der sicheren Seite. Die immissionseitigen Berechnungsgrenzen wurden 30 km x 30 km zentriert um den Flughafenbezugspunkt gewählt.

Zur luftreinhalte-technischen Beurteilung wurde das Schwellwertkonzept der RVS-Richtlinie 04.02.12 zur Abgrenzung des Untersuchungsraums und zur Bewertung der Erheblichkeit von Zusatzbelastungen herangezogen. Dieses Konzept wird in Österreich generell bei Linienquellen, wie sie Verkehrsemissionen auf Straßen und auch der Flugverkehr darstellen, herangezogen.

Wie im Fachbeitrag Luft dargelegt wurde, ist mit projektbedingten PM₁₀ Zusatzbelastungen in Wohngebieten zu rechnen, welche das Irrelevanzkriterium gemäß RVS 04.02.12 von 3 % für den JMW wesentlich unterschreiten. Dadurch ist auch die Einhaltung einer Bagatelleschwelle von 1 % gegeben.

LRE 4. In der Einwendung Nr. 114 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 4.1. Zusätzliche permanente Luftgütemessstelle in Zwölfaxing wird gefordert.

Beantwortung:

Die Beurteilung der Immissionsvorbelastung im Untersuchungsraum erfolgte durch die dem Flughafen nahe gelegenen und dem Großraum Wien nächst gelegenen NÖ Luftgütemessstellen Schwechat und Mannswörth sowie den Messstellen Himberg, Fischamend und Stixneusiedl. Mit diesen Luftgütemessstellen (das Areal des Flughafens wird ebenfalls erfasst), wird die Vorbelastung im Untersuchungsraum aus der

Sicht der Luftreinhalte-technik ausreichend beschrieben. Zusätzliche Messstellen würden keinen weiteren Informationen liefern. Für die Errichtung und den Betrieb zusätzlicher Messstellen im Flughafennahbereich besteht aus luftreinhalte-technischer Sicht keine Notwendigkeit.

LRE 5. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 5.1. Geruchsbelästigung ist gesundheitsschädlich

Beantwortung:

Im Rahmen der UVE erfolgten am Flughafengelände im Bereich der Umfahrungsstraße Geruchsbegehungen zur Ermittlung der Geruchstundenhäufigkeit/Jahr. Die Ergebnisse dieser Untersuchung lassen den Schluss zu, dass in den Anrainergemeinden bis auf vereinzelte Ausnahmen keine Geruchswahrnehmungen auftreten und auch in Zukunft auftreten werden. Von der Einhaltung der Irrelevanzschwelle von 2 % Jahresgeruchstunden der Geruchsimmissionsrichtlinie BRD (GIRL) ist auszugehen.

Siehe Teilgutachten Luftreinhalte-technik vom 16.11.2010 Risikofaktor 16, zu 2.

Seite 143 bzw. Darstellung der Geruchsimmissionssituation Fachbeitrag 02.430 in Kapitel 3.2.11, Seite 54 ff.

LRE 6. In den Einwendungen Nr. 159, 483-922 sowie 165 wurde folgender Themenkomplex angesprochen (s. Beilage 4 der Einwendung):

LRE 6.1. Es fehlen Darstellungen zu Pistenbremsen und Reifenabrieb und induziertem Verkehr.

Beantwortung:

Die Aerosolbelastung durch Pistenbremsen und Reifenabrieb ist auf den Pistennahbereich begrenzt. Auswirkungen auf die Einganggröße für die Immissionsberechnung sind dadurch nicht gegeben. Mehrjährige im Flughafenbereich (VIE3) durchgeführte Immissionsmessungen lassen keinen Schluss auf Aerosolbelastung durch Pistenbremsen und Reifenabrieb zu. Die Analyse der Schwermetalle im PM10 zeigt ebenfalls keine Hinweise auf messbare Immissionen, die auf Pistenbremsen und Reifenabrieb zurückzuführen sind.

LRE 6.2. Zur Darstellung der Schadstoffemission wird eine Darstellung mit Simulation aller Windrichtungen gefordert

Beantwortung:

Die Prognose von Luftschadstoffen erfolgte unter Zugrundelegung der in den gesetzlichen Bestimmungen festgelegten Beurteilungszeiträumen (Kurz- und Langzeitwerte HMW, TMW, JMW). Zur Prognose, vor allem des HMW, ist es erforderlich, Zeitreihen der klimatologischen Kenngrößen insbesondere von Windrichtung und Windgeschwindigkeit eines Kalenderjahres heranzuziehen, was im gegenständlichen Fall durchgeführt wurde. Die Beurteilung von Kurzzeitwerten erfolgt generell für die für den jeweiligen Immissionsort ungünstigste Situation, welche die höchsten Zusatzbelastungen verursacht.

LRE 6.3. Es fehlt Darstellung der Spitzenwerte der Emissionen

Beantwortung:

In den ergänzenden Unterlagen Luft vom Juni 2010 wurden zur Berechnung der Emissionen in der Spitzenstunde für den Flugverkehr die Jahresgang- und Wochengang- sowie die Tagesganglinie des INTRAPLAN GmbH „Parallelpiste 11R/29R, UVP-Einreichprojekt, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“ verwendet. Darin wird angeführt, dass die Kapazität am Flughafen Wien häufig nahezu ausgeschöpft ist. Ohne Ausbau auf die dritte Piste, sind maximal 72 Flugbewegungen pro Stunde möglich. Diese maximale Anzahl der Flugbewegungen wurde bei der Immissionsberechnung berücksichtigt. In den Prognosejahren werden, bei ungehemmter Entwicklung, die Verkehrsspitzen auf 90 Flugbewegungen pro Stunde (Jahr 2020) und 100 Flugbewegungen pro Stunde (Jahr 2025) anwachsen, die in der Immissionsberechnung berücksichtigt wurden.

Hinsichtlich des Straßenverkehrs wurde eine Tagesganglinie herangezogen.

Da für die Gesamtbelastung beide Spitzenberechnungen addiert wurden und die Spitzenstunden jedoch nicht zeitgleich auftreten (Spitzenstunde für den Flugverkehr am späten Vormittag, Spitzenstunde für den Landside-KFZ-Verkehr am späteren Nachmittag), stellt das angewendete Ermittlungsverfahren einen Maximalwert dar.

LRE 6.4. Es fehlt Darstellung, dass durch Flugverkehr Schwefelsäure entsteht

LRE 6.5. Schwefelemissionen sind falsch berechnet, da AUA ausländisches Kerosin mit höheren Schwefelemissionen verwendet.

Beantwortung zu LRE 6.4. und LRE 6.5.:

Bei der Verbrennung von schwefelhaltigen Energieträgern wird neben Schwefeldioxid in geringen Mengen Schwefeltrioxid bzw. Schwefelsäure gebildet. Die Schwefeldioxide bilden in der Atmosphäre durch oxydative Prozesse und in Verbindung mit Wasserdampf in Schwefelsäureaerosole, welche in weiterer Folge mit dem in unseren Regionen im

Überschuss vorhandenen Ammoniak zu Ammonsulfaten ($(\text{NH}_4)_2\text{SO}_4$, NH_4HSO_4 , etc.) umgewandelt werden. Das Gleichgewicht liegt dabei auf Seite der Aerosolkomponenten (freie Schwefelsäure liegt ca. um einen Faktor 10-100 niedriger, als jene von SO_2 in der Atmosphäre).

Durch die Senkung des Schwefelanteiles in allen Treib- und Brennstoffen (dies gilt auch für das Kerosin als Treibstoff für die Flugzeuge nahezu weltweit) und die Installation von Rauchgasentschwefelungsanlagen wurden die Schwefeldioxidemissionen und die daraus resultierenden Immissionen in den 80-iger Jahren wesentlich gesenkt.

Durch den Rückgang der SO_2 -Immissionen ist bedingt eine Abnahme H_2SO_4 -Aerosole und in weiterer Folge der Ammonsulfataerosole gegeben. Da die im Untersuchungsraum vorherrschenden H_2SO_4 -Immissionen im unteren $\mu\text{g}/\text{m}^3$ Bereich geschätzt werden können, sind sie aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik vernachlässigbar und daher nicht als projektrelevant anzusehen.

LRE 6.6. Zur Bewertung der Vorbelastung müssen näher gelegene Messstellen wie Lobau und Kaiserebersdorf herangezogen werden

Beantwortung:

Zur Beurteilung der Vorbelastung wurden die dem Großraum Wien nahe gelegenen NÖ Luftgütemessstellen Schwechat und Mannswörth sowie die Messstellen Himberg Fischamend und Stixneusiedl herangezogen. Mit diesen Luftgütemessstellen (das Areal des Flughafens wird ebenfalls erfasst), wird die Vorbelastung im Untersuchungsraum aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik ausreichend beschrieben. Zusätzliche Messstellen (wie zB. Kaiserebersdorf, Lobau) würden keinen weiteren Informationen liefern.

LRE 6.7. Untersuchungsraum für Luftschadstoffe ist zu klein gewählt

Beantwortung:

In den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Juni 2010) wurde die Immissionsberechnung auf den gesamten Untersuchungsraum des Fachbeitrages Verkehr ausgedehnt. Für den Flugverkehr erfolgt die Abgrenzung durch den LTO Zyklus. Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen zeigen, dass außerhalb dieses Bereiches keine relevanten Auswirkungen zu erwarten sind. Änderungen in der Auswirkungsbeurteilung sind nicht gegeben.

LRE 6.8. Zur Bemessung der Feinstaubbelastung ist die Messung der Partikelanzahl Stand der Technik; wurde nicht gemacht.

Beantwortung:

Die Untersuchungen im Rahmen der UVE/UVP wurden auf jene Parameter abgestimmt, für welche gesetzliche Grenz-, Ziel-, Richt- oder Vorsorgewerte zur Verfügung stehen und dadurch eine luftreinhaltetechnische Beurteilung ermöglichen.

Für luftgetragene Stäube sind dies die Partikel der Fraktionen PM₁₀ und PM_{2,5}, welche als Massenkonzentration begrenzt sind. Weiters wurden Staubinhaltsstoffe wie zB. BaP, Pb, Cd, As, Cr, Ni einer eingehenden Betrachtung unterzogen. Zur Beurteilung der Teilchenanzahl stehen in der EU und in Österreich keine Beurteilungskriterien zur Verfügung und wurden diese daher nicht untersucht.

LRE 6.9. Das gewählte Irrelevanzkriterium ist unzulässig aus Straßenverkehr übernommen worden

Beantwortung:

Im Fachbeitrag Luftschadstoffe wurde für die Beurteilung der Irrelevanz das Schwellenwertkonzept der RVS-Richtlinie 04.02.12 (Abgrenzung des Untersuchungsraums und zur Bewertung der Erheblichkeit von Zusatzbelastungen) herangezogen. Diese Grundlage wird in Österreich für die Beurteilung von Linienquellen der Verkehrsemissionen auf Straßen und auch für den Flugverkehr herangezogen. Die durchgeführten Berechnungen für die Immissionsprognosen zeigen, dass die PM₁₀ Zusatzbelastung hauptsächlich durch die Emissionen des berücksichtigten KFZ-Verkehrs verursacht werden.

Wie im Fachbeitrag Luft dargelegt wurde, ist mit projektbedingten PM₁₀ Zusatzbelastungen in Wohngebieten zu rechnen, welche das Irrelevanzkriterium gemäß RVS 04.02.12 von 3 % für den JMW um etwa einen Faktor 10 unterschreiten. Damit ist auch die Einhaltung einer Bagatelleschwelle von 1 % gegeben. Aufgrund der Vorbelastungssituation ist eine Beurteilung anhand des Schwellenwertkonzeptes nur für PM₁₀ relevant. Für alle übrigen Parameter stellt die Irrelevanzschwelle eine Beurteilungshilfe dar, welche für die Genehmigungsfähigkeit aus luftreinhaltetechnischer Sicht keine Relevanz darstellt.

LRE 6.10. Es fehlt Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten etc.

Beantwortung:

Bei der Erfassung des IST-Zustandes werden Luftschadstoffe welche Einzelkomponenten wie zB. CO, NO₂ oder SO₂ oder solche, welche aus einer komplexen Matrix wie zB. PM₁₀, PM_{2,5} bestehen, erfasst. Wechselseitige Beziehungen (Interaktionen) zwischen Schadstoffen in der Atmosphäre beeinflussen die Konzentrationsniveaus dieser Parameter, welche letztendlich luftchemisch als Einzelparameter erfasst, durch

Grenz-, Ziel,- oder Vorsorgewerte limitiert sind und auch als Einzelparameter bewertet werden. Kombinatorische oder kumulative Bewertungen sehen Regelwerke der EU und Österreich nicht vor und müssten, wenn erforderlich, vom Sachverständigen für Humanmedizin erfolgen.

s. auch LRE/UMW 1.1.

LRE 7. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 7.1. durch Ausrichtung der 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen, betrifft zwischen 70.000 bis 100.000 Menschen; auch bei curved approach sind Teile Liesings betroffen; Folgen sind Lärmbeeinträchtigung, Gesundheitsgefährdung, Verminderung der Lebensqualität, Grundstücksentwertung, erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen

Beantwortung:

Aus den Untersuchungen des Fachbeitrages Luft (2008) und den ergänzenden Untersuchungen (Luft Juni 2010) geht hervor, dass die projektrelevanten Auswirkungen auf das Schutzgut Luft, insbesondere durch den Flugverkehr, bereits an der Wiener Stadtgrenze ein irrelevantes Ausmaß nicht überschreiten. Für die Region wie zB. Liesing sind Zusatzbelastungen um zumindest eine Zehnerpotenz unter diesen Werten zu erwarten welche damit keine luftreinhalte-technische Relevanz aufweisen.

LRE 7.2. Transport von Luftschadstoffen von außen in das Untersuchungsgebiet und Hintergrundbelastung durch andere Schadstoffquellen wird nicht berücksichtigt, ebenso nicht die chem. Reaktion zwischen den Schadstoffen

Beantwortung:

Die Beurteilung der Immissionsvorbelastung im Untersuchungsraum erfolgte durch die dem Flughafen nahe gelegenen und dem Großraum Wien nächst gelegenen NÖ Luftgütemessstellen Schwechat und Mannswörth sowie den Messstellen Himberg, Fischamend und Stixneusiedl. Zusätzlich werden im Airsidebereich seit über zehn Jahren Messungen sowohl der gesetzlich geregelten als auch der nicht limitierten Luftschadstoffe durchgeführt. Durch diese Messungen werden auch die Immissionsbeiträge von Emissionsquellen erfasst, welche sich außerhalb des Untersuchungsraumes befinden und in das Untersuchungsgebiet eingebracht werden.

Bei der Erfassung des IST-Zustandes werden Luftschadstoffe, welche Einzelkomponenten wie zB. CO, NO₂ oder SO₂ oder solche, welche aus einer komplexen Matrix wie zB.

PM₁₀, PM_{2,5} bestehen, erfasst. Interaktionen zwischen Schadstoffen in der Atmosphäre beeinflussen die Konzentrationsniveaus dieser Parameter, welche letztendlich luftchemisch als Einzelparameter erfasst, durch Grenz-, Ziel-, oder Vorsorgewerte limitiert sind und auch als Einzelparameter bewertet werden. Kombinatorische oder kumulative Bewertungen sehen Regelwerke der EU und Österreich nicht vor und müssten, wenn erforderlich, vom Sachverständigen für Humanmedizin durchgeführt werden.

s. auch LRE/UMW 2.1.

LRE 7.3. Bildung von Aerosolen aus Flugzeugabgasen ist in der Literatur belegt

Beantwortung:

Durch den Flugverkehr sind in erster Linie Beiträge an der Aerosolbildung durch Stickstoffoxide und Schwefeldioxid als Vorläufersubstanzen von Ammonnitrat und Ammonsulfat, welche wesentliche Aerosolkomponenten darstellen, zu erwarten. Die Prognose der beiden Vorläufersubstanzen zeigt, dass die projektrelevante Zunahme der Jahresmittelwerte max. im 0,2 µg/m³ Bereich liegt. Geht man für eine grobe Abschätzung davon aus, dass 10% der Konzentrationen der beiden Komponenten zu Aerosolbildung beitragen, was eher eine Überschätzung darstellt, so resultieren äußerst geringe Aerosolzunahmen, welche weit unter der Irrelevanzschwelle liegen werden.

LRE 7.4. Bei der Kondensation erfolgt eine Interaktion mit anderen Luftschadstoffen; dies ist zu prüfen.

Beantwortung:

Siehe LRE 6.10.

s. auch LRE/UMW 2.2.

LRE 7.5. Begrenzung des Betrachtungsraumes in der vertikalen Ausdehnung auf 915 m ist sowohl für Lärm als auch Luft unzureichend.

Beantwortung:

Der Untersuchungsraum Luftschadstoffe umfasst für den landseitigen Verkehr den gesamten Untersuchungsraum des Fachbeitrages Verkehr. Für die Immissionsberechnung des Flugverkehrs wurde eine Quellhöhe bis 3000 ft zugrunde gelegt, was der Zone der An- und Abflüge (LTO-Zyklus) entspricht. Dieser wird durch das Erreichen einer Flughöhe von 3.000 ft. bzw. 915 m definiert. Nachdem für Flughöhen über einige hundert Meter kein relevanter Immissionsbetrag in Bodennähe zu erwarten ist, liegen die gewählten Annahmen im gegenständlichen Fachbeitrag auf der sicheren Seite. Die

immissionsseitigen Modellgrenzen wurden 30 km x 30 km zentriert um den Flughafenbezugspunkt gewählt.

Die Ergebnisse der durchgeführten Ausbreitungsrechnungen zeigen außerdem, dass außerhalb dieses Bereiches keine relevanten Auswirkungen zu erwarten sind.

LRE 7.6. Aussage, inwiefern durch laufende Optimierungsprozesse bei Null-Szenario eine Verlagerung/Glättung der Emissionsschwerpunkte erfolgt, ist nicht überprüfbar

Beantwortung:

Siehe LRE 7.8

LRE 7.7. Berechnungen im Rahmen der Emissionsanalyse ist für PAKs und andere Luftschadstoffe zu ergänzen (vgl. Anlage Nr. 6, O'Hare Studie Punkt 2)

Beantwortung:

Für PAKs stehen derzeit keine flottenspezifischen Emissionsfaktoren für den Flug- und KFZ-Verkehr zur Verfügung. Eine sehr gute Abschätzung der Leitsubstanz B(a)P, welche in der EU und Österreich einer Immissionsbegrenzung unterliegt, kann anhand der Ergebnisse des Forschungsprojektes "Ermittlung von aktuellen österreichischen KFZ-Flotten Emissionsfaktoren für limitierte und nicht limitierte Schadstoffkomponenten im Tunnel Kaisermühlen" (Laboratorium für Umweltanalytik GmbH 2006) durchgeführt werden. Einer verkehrsbedingten NO_x-JMW Zusatzbelastung von 1 µg/m³ entspricht einem JMW B(a)P 0,0014 ng/m³. Unter Zugrundelegung dieser Relation können projektrelevante Zunahmen des B(a)P JMW in irrelevantem Ausmaß abgeleitet werden. Absolut betrachtet würden die daraus resultierenden Zusatzbelastungen 2 % des Grenzwertes nicht überschreiten. Für den Flugverkehr kann von einer Relation NO_x:B(a)P von 1 : 0,00025 ausgegangen werden, sodass durch alleiniges heranziehen der NO_x B(a)P Relation des KFZ -Verkehrs eine sichere Schätzung gegeben ist.

LRE 7.8. Verweis auf angebliche Irrelevanz der Schwelle in luftreinhalte-technischer Sicht bei Nullvariante ist anzuzweifeln, da Status auf Ausbau des Flughafens beruht, der ohne UVP durchgeführt wurde.

Beantwortung:

Gemäß den Anforderungen des UVP-G sind die projektrelevanten Auswirkungen des Vorhabens auf ihre Umweltverträglichkeit zu prüfen. Im gegenständlichen Verfahren betrifft dies die Emissionszunahmen (Flugverkehr, Landside + Airside KFZ Verkehr) des Dreipistensystems gegenüber dem Zweipistensystem.

Die Emissionsbilanzen des landseitigen KFZ-Verkehres, welchem die dominierenden immissionsseitigen Wirkungen in den betroffenen Gemeinden zuzuschreiben sind, zeigen für alle Parameter, mit Ausnahmen von PM₁₀, eine Reduktion. Für PM₁₀ ist eine Zunahme zu erwarten die jedoch als irrelevant einzustufen ist (siehe Teilgutachten Luftreinhalteplan vom 11. November 2010, Risikofaktor 16, Punkt 3.2.1.4.2.2., Betriebsphase, Tabellen 92 – 97 und 100 und 101).

LRE 7.9. Bei Immissionsanalyse ist Liste der Schadstoffe zu kurz gefasst (umfasst nur Stickoxyde und PM₁₀).

Beantwortung:

Die Immissionsanalyse erfolgte nicht nur für die Stickstoffoxide und PM₁₀, sondern auch für Schwefeldioxid, Benzol und Kohlenstoffmonoxid. Für diese Parameter sind die Zusatzbelastungen aber so gering, dass diese nur tabellarisch bzw. verbal behandelt wurden

LRE 7.10. Hypothetische Flugrouten können nicht als Grundlage für Prüfung der Umweltauswirkungen herangezogen werden

Beantwortung:

Relevante Immissionswirkungen im Bodenniveau verursacht durch den Flugverkehr resultieren aus Flughöhen bis etwa 300 m. Im gegenständlichen Fall wurde eine Flughöhe bis 915 m, welche dem LTO Zyklus entspricht, berücksichtigt. Eine fehlende detaillierte Zuordnung auf Flugrouten betrifft bereits größere Höhen und hat daher keine signifikanten Auswirkungen auf die Prognosewerte.

LRE 7.11. SO_x wird als toxikologisch wirksames SO₂ betrachtet, es fehlt Betrachtung der Umwandlung in Schwefelsäure (vgl. Anlage 4 zu ON 190)

Beantwortung:

Siehe LRE 6.4 und LRE 6.5

LRE 7.12. Feinststaubpartikel unter 2,5 µm werden nicht berücksichtigt. Nanopartikel werden unzulässig PM₁₀ zugeordnet (korrekt wäre Zuordnung zu PM_{2,5}); Bewertung der Gesundheitsauswirkungen von Nanopartikel ist unzulässig, ebenso Bewertung des Emissionsfaktors für Russpartikel

Beantwortung:

Zum Zeitpunkt der Erstellung des Fachbeitrages *Luftschadstoffe* (2008) standen zur Beurteilung der Staubbelastung Grenzwerte der Massenkonzentration für den JMW PM₁₀ und den TMW PM₁₀ zur Verfügung. Die luftchemische Beurteilung im Fachbeitrag wurde daher auf diesen Parameter PM₁₀ abgestimmt. Weiters wurden Inhaltstoffe wie

B(a)P und Schermetalle im PM₁₀ als toxikologisch relevante Parameter beurteilt. Im Fachbeitrag erfolgte auch eine gesonderte Beurteilung von Russ (Black Carbon). Mit BGBl I 77/2010 vom 18.08.2010 - Änderung des Immissionsschutzgesetzes-Luft und des Bundesluftreinhaltegesetzes sowie Aufhebung des Bundesgesetzes über ein Verbot des Verbrennens biogener Materialien außerhalb von Anlagen, wurde ein Immissionsgrenzwert für PM_{2,5} festgelegt. In den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Juni 2010) wurden die PM_{2,5}-Immissionen berücksichtigt.

LRE 7.13. Es fehlen Darstellungen zu Aerosolen, Reifen, Pisten und Bremsenabrieb, zur Betankung, Triebwerksstart und APU (vgl. Endbericht Lohmayer; Arbeitsbericht Luftreinhaltung der Uni Stuttgart und Pazi Endbericht – Beilagen 7, 8, 9)

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe (2008) und den ergänzenden Unterlagen Luft (Juni 2010) zur UVE wurde der Brems- und Reifenabrieb berücksichtigt. Der im Fachbeitrag bezeichnete Anteil PM A für Partikel aus Brems- und Reifenabrieb beträgt dabei das 4 – 10 fache der Partikel aus Motoremissionen (im Fachbeitrag PM M bezeichnet).

LRE 7.14. Datenbasis EPA für APU ist veraltet, s. Anlage 5.

Beantwortung:

In der Ergänzung Luft vom Juni 2010 zur Berechnung der APU Emissionen wurde das Programm LASPORT Version 2.0, vom Jahr 2009 verwendet. Die angeführten Einwände sind daher als gegenstandslos anzusehen

LRE 7.15. Dass Zunahme für aufgetragene Emissionen in allen Bereichen irrelevant ist, ist falsch.

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe (2008) erfolgte in den Kapiteln 4.1 und 4.2 die Darstellung der Emissionen des Flugverkehrs sowie des Airside und Landside KFZ-Verkehrs für das Jahr 2003 und für das Prognosejahr 2020 mit und ohne 3. Piste. Zusätzlich wurde die prozentuelle Steigerung zum Jahr 2003 angegeben. Von irrelevanten Emissionen findet sich in diesen Kapiteln keine Aussage.

Im Kapitel 4.4 des angeführten Fachbeitrages werden die immissionseitigen Auswirkungen beschrieben, welche sich in Relation zum Nullplanfall überwiegend als irrelevant darstellen (siehe auch Kapitel 4.4.4 Fachbeitrag"). Dabei ist in Fischamend mit einem Immissionsbeitrag > 6 µg/m³ (3 % des IG-L Grenzwertes) die Zusatzbelastung als geringfügig anzusehen, ebenso für alle anderen Aufpunkte (insbesondere auch für das Stadtgebiet von Wien). Im FALL 1 ist die durch die Umsetzung des Vorhabens prognos-

tizierte Zusatzbelastung in Bezug auf den Kurzzeitgrenzwert (HMW) für NO₂ als irrelevant einzustufen.

LRE 7.16. Es wird nicht darauf eingegangen, dass CO₂ in großer Höhe 2 bis 5 mal wirksamer ist als am Boden.

Beantwortung:

Diese Einwendung betrifft die "Klimawirksamkeit" von CO₂ und ist in der Stellungnahme des SV für Klima zu beantworten.

s. MET 2.3.

LRE 7.17. Es fehlt Ausführung, worin die geänderte Verkehrsführung besteht, sodass es zu Verbesserungen kommen soll.

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.410 Luftschadstoffe (2008) erfolgte eine Gegenüberstellung der immissionsseitigen Auswirkungen des Zweipistensystems mit dem Dreipistensystem. Im Einzelnen wurde dargelegt, dass durch die Verlagerung des Flugverkehrs von zwei Pisten auf drei Pisten eine größere räumliche Verteilung der Emissionsquellen resultiert, welche immissionsseitig zu geringeren Maximalbelastungswerten bei gleichzeitiger Ausdehnung der betroffenen Gebiete führt. Aus Sicht der Luftreinhaltetechnik ist eine Reduktion von Immissionsmaxima bei einer gleichzeitigen Ausweitung von Zonen mit geringen Belastungen als Verbesserung anzusehen.

LRE 8. In der Einwendung Nr. 161 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 8.1. 3. Piste liegt 27 m höher als alte Piste 11/29; rollende Flugzeuge verbrennen zur Überwindung der Höhe unnötig Treibstoff, verursachen zusätzlich Bodenschall

Beantwortung:

Die Hauptemissionen beim Start von Flugzeugen werden vor allem in der Start und Steigflugphase freigesetzt. Die Emissionen bei der Bewegung am Boden spielen dabei nur eine geringfügige Rolle.

LRE 9. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 9.1. Dass durch 3. Piste nur irrelevante Zusatzbelastung der Luftschadstoffe, ist nicht nachvollziehbar

Beantwortung:

Siehe LRE 7.8

LRE 9.2. Auch Emissionen durch Flugzeuge am Boden sind zu berücksichtigen

Beantwortung:

Die Darstellung der Flugzeugemissionen als Grundlage für die Immissionsprognose erfolgte für den gesamten Start- und Landevorgang (LTO Zyklus). Damit wurden auch die Bodenemission durch Rollen und der Einsatz von Hilfstriebwerken (APUs) bzw. die Versorgung durch Dieselaggregate (GPUs) anstelle der APUs berücksichtigt.

LRE 9.3. Neue Luftqualitätsrichtlinie ist zu berücksichtigen (vom europ. Parlament am 11.12.2007 beschlossen)

Beantwortung:

Die neue Luftqualitätsrichtlinie bzw. deren Umsetzung im IG-L wurde in den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Luft Juni 2010) berücksichtigt. Änderungen hinsichtlich der luftreinhalte-technischen Bewertung gegenüber dem Fachbeitrag 02.430 *Luftschadstoffe* (2008) sind dadurch nicht gegeben.

LRE 10. In der Einwendung Nr. 164 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 10.1. Erweiterung des Flughafens wirkt auf bestehende Pisten zurück, daher sind auch Auswirkungen auf Gebiete zu betrachten, die nicht unmittelbar von Starts und Landungen auf neuer Piste betroffen sind

Beantwortung:

Die immissionsseitigen Berechnungsgrenzen für den Flugverkehr wurden mit 30 km x 30 km zentriert um den Flughafenbezugspunkt gewählt. Für den KFZ-Verkehr wurde das gesamte im Fachbeitrag untersuchte Verkehrsnetz berücksichtigt. Damit wurden auch indirekt dem Flugverkehr zuzuordnende Auswirkungen auf das Schutzgut Luft berücksichtigt.

LRE 11. In der Einwendung Nr. 168 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 11.1. Durch erhöhten Flugverkehr auch größere Schadstoffbelastung durch Zunahme des Straßenverkehrs.

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 *Luftschadstoffe* (2008) und in den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Luft Juni 2010) erfolgte die gesamte Betrachtung der Auswirkungen des

Flugverkehrs, des Landside und Airside KFZ-Verkehrs. Es wurden dabei die Wirkungen durch den Betrieb der 3. Piste der Nullvariante (2 Pistensystem), wie dies das UVP-G vorsieht, gegenübergestellt. Eine Beurteilung der Auswirkungen der 3. Piste durch Gegenüberstellung mit dem „Istzustand 2003“, wie sie in Einwendungen gefordert wird, würde aufgrund des starken Rückganges der KFZ- Emissionen durch den technischen Fortschritt eine Immissionsreduktion für die beurteilungsrelevanten Parameter und damit eine günstigere Darstellung bewirken.

LRE 12. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

LRE 12.1. Irrelevanzkriterium von <3 % des Grenzwertes für den Jahresmittelwert ist nicht heranzuziehen, da schon belastetes Gebiet Luft für PM 10, daher gilt Irrelevanzkriterium von <1 % des Grenzwertes (vgl. IG-Leitfaden, S 23, UVS Steiermark 43.19-28/2008).

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe (2008) wird das Schwellwertkonzept der RVS-Richtlinie 04.02.12 zur Abgrenzung des Untersuchungsraums und zur Bewertung der Erheblichkeit von Zusatzbelastungen herangezogen. Dieses Konzept wird in Österreich generell bei Linienquellen, wie sie Verkehrsemissionen auf Straßen und auch der Flugverkehr darstellen, herangezogen.

Wie im Fachbeitrag dargelegt wurde, ist mit projektbedingten PM10 Zusatzbelastungen in Wohngebieten zu rechnen, welche das Irrelevanzkriterium gemäß RVS 04.02.12 von 3 % für den JMW um etwa einen Faktor 10 unterschreiten. Damit ist auch die Einhaltung einer Bagatelleschwelle von 1 % gegeben. Aufgrund der Vorbelastungssituation ist eine Beurteilung anhand des Schwellwertkonzeptes nur für PM10 relevant. Wie die Prognosen zeigen, wird die PM10 Zusatzbelastung in erster Linie durch die Emissionen des berücksichtigten KFZ-Verkehrs verursacht werden. Für alle übrigen Parameter stellt die Irrelevanzschwelle eine Beurteilungshilfe dar, hat aber für die Genehmigungsfähigkeit aus luftreinhalte-technischer Sicht keine Relevanz.

LRE 12.2. CO₂ Zunahme ist größer als diejenige des gesamten Wr. Straßenverkehrs. Vorhaben steht im Widerspruch zu Zielen der EU, Kohlendioxid-Emission um 20 % gegenüber 1990 zu reduzieren, weiters mit Kyotozielen und mit österr. Klimastrategie

Beantwortung:

Diese Einwendung betrifft die "Klimawirksamkeit" von CO₂ und ist vom SV für Klima zu beantworten. Aus luftreinhaltetechnischer Sicht sind keine Genehmigungsvoraussetzungen zu beurteilen.

s. MET 4.1. und ebenso MET 3.1.

LRE 12.3. Grenzwerte nach Ozongesetz werden nicht eingehalten

Beantwortung:

Im Fachbeitrag Luftschadstoffe (2008) wird im Kapitel 3.2.5 der Istzustand der Ozonsituation beschrieben. Dabei wird unter anderem auch darauf hingewiesen, dass Überschreitungen der Informationsschwelle (MW1 von 180 µg/m³), wie auch im übrigen Landesgebiet, fallweise auftreten und Überschreitungen auch in Zukunft nicht auszuschließen sind.

Die Abschätzung möglicher projektbedingter Auswirkungen erfolgte durch die Darstellung der dem Vorhaben zuzuordnenden Ozonvorläufersubstanzen in Relation zu den Emissionen des Wiener Stadtgebietes. Für die Beurteilung der Auswirkungen der dritten Piste ist der relative Unterschied zwischen Prognoseszenario 2020 und Nullvariante 2020 zu betrachten. Hier zeigt sich im Vergleich zu den Emissionen der Stadt Wien für NO_x eine Änderung im Bereich von 3% bzw. 0,5 % bei NMHC. Die Auswirkungen auf die Ozonsituation im Planungsraum sind daher im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungsraum Wien aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik als sehr gering anzusehen.

LRE 12.4. Unrichtige Beurteilung der Belastung durch Stickoxid auf Stadtgebiet von Wien, fehlende Beurteilung der Belastung durch Feinstaub PM_{2,5}

Beantwortung:

Die Beurteilung der Immissionsvorbelastung im Untersuchungsraum erfolgte durch die dem Flughafen nahe gelegenen NÖ Luftgütemessstellen Schwechat und Mannswörth sowie entfernter liegenden Messstellen Himberg, Fischamend und Stixneusiedl. Zusätzlich wurden im Airsidebereich seit über zehn Jahren Messungen sowohl der gesetzlich geregelten als auch nicht limitierter Luftschadstoffe durchgeführt. Diese Messstellen umfassen das Areal des Flughafens und beschreiben gemeinsam mit den flughafeneigenen Messungen den IST-Zustand. Ein Heranziehen weiterer Messstellen, beispielsweise aus dem Wiener Stadtgebiet (wie zB. Kaiserebersdorf, Lobau) ist aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik nicht erforderlich, da sie keine zusätzliche Information bringen würden.

In den ergänzenden Unterlagen (Luft Juni 2010) wurde zusätzlich die Belastungssituation des im IG-L 2010 neu definierten Grenzwertes für $PM_{2,5}$ dargestellt und auch die Auswirkungen der projektrelevanten Zusatzbelastung behandelt.

LRE 12.5. Es fehlt Darstellung der Deposition von Stickstoff und Schwefel, VFR-Flüge wurden nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Die Deposition von Schwefel und Stickstoffverbindungen wird im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe (2008) im Kapitel 4.4.5 umfangreich dargestellt. Ergänzungen sind nicht erforderlich.

Am Flughafen Schwechat betragen die Flugbewegungen, welche den Sichtflugbestimmungen unterliegen, weniger als 10 % des Flugverkehrsaufkommens. Nachdem es sich dabei um Klein- und Kleinstflugzeuge handelt, ist der Beitrag zur Emissionsbilanz vernachlässigbar gering und wurde in der Immissionsprognose nicht berücksichtigt.

LRE 13. In der Einwendung Nr. 958 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 13.1. Belästigung/Gefährdung durch Luftschadstoffe

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 (2008) und in den Ergänzungen Luft Juni 2010 wurden die projektrelevanten Emissionen und daraus abzuleitende Immissionen dargestellt (siehe auch Teilgutachten Luftreinhaltetechnik vom 16. November 2010, Risikofaktor 16, Betriebsphase Punkt. 3.2.1.4.2.2.).

LRE 14. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 14.1. Durch fehlende konkrete Zuordnung der Flugrouten ist konkrete Belastung durch Lärm- und Luftschadstoffe nicht abschätzbar

Beantwortung:

Relevante Immissionswirkungen im Bodenniveau verursacht durch den Flugverkehr resultieren aus Flughöhen bis etwa 300 m. Im gegenständlichen Fall wurde eine Flughöhe bis 915 m, welche dem LTO Zyklus entspricht, berücksichtigt. Eine fehlende detaillierte Zuordnung auf Flugrouten betrifft bereits größere Höhen und hat keine signifikanten Auswirkungen auf die Prognosewerte.

LRE 14.2. Durch erhöhten Zu- und Abbringerverkehr zum Flughafen höhere Luftschadstoffbelastung wg. Kumulierung mit Immissionen aus A4 und S1

Beantwortung:

Die Emissionsanalyse und Immissionsprognose erfolgte für den projektrelevanten Flug- und KFZ-Verkehr. Das zusätzliche KFZ-Verkehrsaufkommen durch die Flugverkehrssteigerungen wurde berücksichtigt.

Der Untersuchungsraum Luftschadstoffe umfasst für den landseitigen Verkehr den gesamten Untersuchungsraum des Fachbeitrages Verkehr. Für den Flugverkehr erfolgt die Abgrenzung durch den LTO Zyklus. Die Ergebnisse der Ausbreitungsrechnungen zeigen, dass außerhalb dieses Bereiches keine relevanten Auswirkungen zu erwarten sind.

LRE 14.3. Belastung mit PM 2,5 wurde nicht behandelt, Untersuchungsraum für NOx-Emissionen wurde zu gering gewählt (gesamter Straßenverkehr ist mit einzu-beziehen).

Beantwortung:

In den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Luft Juni 2010) erfolgte eine umfangreiche Darstellung der PM2.5 Belastung.

LRE 14.4. Irrelevanzschwelle von 3% entspricht nicht IG-L

Beantwortung:

Zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes und zur Bewertung der Zusatzbelastung wurde im Fachbeitrag Luftschadstoffe sowie in der Ergänzung Luft vom Juni 2010 das Schwellwertkonzept der RVS-Richtlinie 04.02.12 herangezogen. RVS-Richtlinie 04.02.12 wird in Österreich allgemein für die Beurteilung von Linienquellen im Straßen- und Flugverkehr verwendet. Wie im Fachbeitrag Luftschadstoffe und der Ergänzung Juni 2010 ausgeführt wurde, ist durch das gegenständliche Vorhaben mit einer PM10 Zusatzbelastungen in Wohngebieten zu rechnen, welche jedoch das Irrelevanzkriterium gemäß RVS 04.02.12 von 3 % für den JMW wesentlich unterschreiten. Dadurch bedingt ist die Einhaltung einer Bagatelleschwelle von 1 % gegeben. Aufgrund der Vorbelastungssituation ist eine Beurteilung anhand des Schwellwertkonzeptes nur für PM₁₀ relevant. Für alle übrigen Parameter stellt die Irrelevanzschwelle eine Beurteilungshilfe dar.

LRE 14.5. Vorbelastung durch Luftschadstoffe ist unzureichend dargestellt.

Beantwortung:

Die Beurteilung der Immissionsvorbelastung im Untersuchungsraum erfolgte für alle gesetzliche geregelten und eine Anzahl von nicht limitierten Luftschadstoffen. Der Beurteilungszeitraum beträgt für die meisten Parameter bereits bis zu zehn Jahre. Herangezogen wurden die dem Flughafen umgebenden dem Großraum Wien nächst gelegenen NÖ Luftgütemessstellen Schwechat und Mannswörth sowie die weiter entfernt liegenden Messstellen Himberg, Fischamend und Stixneusiedl sowie die im Flughafenbereich installierten Messstellen. Mit diesen, das Gebiet des Flughafens umschließenden Luftgütemessstellen wurde die Luftqualität im Untersuchungsraum ausreichend dargestellt.

LRE 15. In der Einwendung Nr. 1012 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 15.1. Durch mehr Flugverkehr auch höhere Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe

Beantwortung:

Siehe LRE 7.1, LRE 11.1. bzw. Teilgutachten Luftreinhalte-technik vom 16.11.2010, Risikofaktor 16, Gutachten Seiten 140 – 143.

LRE 16. In der Einwendung Nr. 1013 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 16.1. Kumulierung der Luftschadstoffbelastung mit den Immissionen aus A2 und A1 und regionalem Straßenverkehr

Beantwortung:

In den ergänzenden Unterlagen zur UVE (Luft vom Juni 2010) erfolgt eine umfangreiche Darstellung der Kumulierung mit dem regionalen Straßenverkehr.

LRE 16.2. Anwendung der Irrelevanzschwelle von 3 % im FB Luftschadstoffe ist unzulässig, da belastetes Gebiet Luft

Beantwortung:

Siehe LRE 6.9.

LRE 16.3. gravierender CO₂ -Anstieg, daher Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

Aus der berechneten Zunahme der CO₂ -Emissionen sind keine relevanten CO₂ - Immissionszunahmen ableitbar. Eine Gesundheitsgefährdung durch CO₂ ist aus der Sicht der Luftreinhalte-technik nicht gegeben

LRE 17. In der Einwendung Nr. 1022 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 17.1. Zunehmende Belastung durch Luftschadstoffe: Neusiedlersee ist höchstwertiges Natura 2000 Schutzgebiet, gefährdet durch Anflüge unter 1000 m

Beantwortung:

Im Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe (2008) wurden in Kapitel 4.4.3 die Auswirkungen auf die im Flughafennahbereich liegenden ökologisch relevanten Gebiete dargestellt. Für das Gebiet des Neusiedlersees können aufgrund der Flughöhe und Flugdichte relevante Zusatzbelastungen ausgeschlossen werden.

LRE 18. In der Einwendung Nr. 1028 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 18.1. Gesundheitsgefährdung durch Steigerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen auch in Verbindung mit Zunahme des Verkehrs durch EU-Osterweiterung

Beantwortung:

Aus der berechneten Zunahme der CO₂-Emissionen sind keine relevanten CO₂-Immissionszunahmen ableitbar. Eine Gesundheitsgefährdung durch CO₂ ist aus luftreinhalte-technischer Sicht nicht gegeben. Eine Beurteilung der immissionsseitigen Auswirkungen durch eine Zunahme des „OST-Verkehrs“ im Zusammenhang mit der EU-Osterweiterung hat keine Bedeutung für das gegenständliche Vorhaben.

LRE 19. In der Einwendung Nr. 1047-1271 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE 19.1. Bezirk Bruck an der Leitha ist Sanierungsgebiet Luft; durch 3. Piste massive Zunahme an Luftschadstoffen, daher Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

Bei der Beurteilung der projektrelevanten immissionsseitigen Auswirkungen wurden die in Österreich geltenden gesetzlichen Bestimmungen zum Immissionsschutz insbesondere jene des IG-L und der Verordnung über belastete Gebiete berücksichtigt. Für den Verwaltungsbezirk Bruck/Leitha sind für alle emissionsrelevanten Parameter Immissionszusatzbelastungen in irrelevanter Höhe zu erwarten.

12. Beurteilung durch den Sachverständigen für Meteorologie (MET)

MET 1. In der Einwendung Nr. 87 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 1.1. Fachbereich Klima: mangelhaft. Es fehlt Zusammenstellung von Klimaschädigung LVZ plus erdgebundener Zubringerverkehr, ebenso CO2 Emissionen durch die Bauphase

MET 1.2. Fachbeitrag Klima: es fehlt Auflistung der CO2 Emissionen durch die Bauphase

MET 1.3. Kyoto-Protokoll wird nicht eingehalten, Klimaschutz ist in NÖ Landesverfassung verankert; 3. Piste widerspricht Zielvorgaben des Kyotoprotokolls, Genehmigung ist daher verfassungswidrig

MET 2. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 2.1. Flugverkehr schadet generell der Umwelt und dem Klima insbes. durch enorme CO2 Belastung

MET 2.2. Ungebremster Anstieg der CO2 Emissionen durch Flughafen steht im Widerspruch zu Einsparvorgaben Österreichs.

MET 2.3. Es wird nicht darauf eingegangen, das CO2 in großer Höhe 2 bis 5 mal wirksamer ist als am Boden.

MET 2.4. Es wird nicht auf die klimaschädlichen Faktoren des Fliegens durch Ausstoß von u.a Wasserdampf und Stickoxyden mit der Produktion von Ozon eingegangen.

MET 2.5. Vergleich mit Wasser- und Windkraftwerken sowie mit Wr. Straßenverkehr zeigt Ausmaß der Klimaschädlichkeit des Vorhabens

MET 3. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 3.1. Vorhaben steht im Widerspruch zu Zielen der EU, Kohlerdioxid-Emission um 20% gegenüber 1990 zu reduzieren, weiters mit Kyotozielen und mit österr. Klimastrategie

MET 4. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 4.1. CO₂ Zunahme ist größer als diejenige des gesamten Wr. Straßenverkehrs. Vorhaben steht im Widerspruch zu Zielen der EU, Kohlerdioxid-Emission um 20% gegenüber 1990 zu reduzieren, weiters mit Kyotozielen und mit österr. Klimastrategie

MET 5. In der Einwendung Nr. 1022 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 5.1. Fachbereich Klima ist unzureichend: Untersuchungsraum ist zu klein, Einschränken der Betrachtung auf unter 3000 ft am Flughafen ist unzureichend, lokale Auswirkungen und luftströmungsbedingte Verfrachtungen werden ignoriert

MET 6. In der Einwendung Nr. 1038 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

MET 6.1. Mängel im Fachbereich Klima (vgl. 1022/Land Burgenland)

Zusammenfassende Beantwortung der Einwendungen Nr. 87, 160, 162, 89, 954, 1022 und 1038:

Die wesentlichen Fragen beziehen sich auf:

Untersuchungsraum, Bauphase, KFZ-Verkehrsnetz, Kyoto-Protokoll, CO₂ Klimawirkung in größerer Höhe.

Diese Fragen werden wie folgt beantwortet:

Der Untersuchungsraum wurde aus Sicht des Fachbereichs Klima als ausreichend definiert. Es wurden im Fachbeitrag 2.430 und den Ergänzungen K4-19 (Luft) die klimarelevanten CO₂ Emissionen des Luftverkehrs und des Straßenverkehrs ausreichend dargestellt.

Für die Bauphase wurde der Maschineneinsatz im Fachbeitrag 2.430 (Luft) dargestellt. Die Erstellung einer Energie- und Klimabilanz war zum Zeitpunkt der Einreichung noch nicht erforderlich. Aus Sicht des Fachbereichs Klima sind die klimarelevanten Emissionen während der Bautätigkeit zeitlich beschränkt und aus diesen keine Änderungen des lokalen oder regionalen Klimas zu erwarten.

In der Ergänzung zum Fachbeitrag Klima (2.420, Ergänzung K4-18 vom Juli 2010) wurden die Szenarien auf das Prognosejahr 2025 erweitert, wobei das **Verkehrsnetz** zur Berücksichtigung der KFZ-Emissionen erweitert wurde (siehe Ergänzung K4-19 Luft Juli 2010, Abb. 4.19-10).

In Abbildung 1 sind die Relationen aus den Ergänzungen Juli 2010 wiedergegeben.

Relation der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens zu den Gesamtemissionen von Wien+Niederösterreich 2005 [1000t/d]				
Nullszenario 2020	Planszenario 2020	Nullszenario 2025	Planszenario 2025	Wien+NÖ 2005
1,7	2,1	1,8	2,4	77,0
Anteil der CO ₂ -Äquivalente des Flughafens an den Gesamtemissionen Wien+Niederösterreich 2005				
2,2%	2,7%	2,4%	3,1%	

Abb.1: Relationen der CO₂-Äquivalente zu den Gesamtemissionen von Wien und Niederösterreich (Abbildung 4.19-2 aus der Ergänzung Klima K4-18 vom Juli 2010)

Man erkennt natürlich deutlich, dass eine Steigerung des Flugverkehrs eine Steigerung der CO₂ Emissionen bewirkt.

Die Änderung zwischen Nullszenario und Planszenario 2025 beträgt weniger als 1%. Diese Erhöhung der CO₂ Emissionen führt aus fachlicher Sicht zu keinen lokal- oder regionalklimatisch nachweisbaren Auswirkungen.

Hinsichtlich der Zielvorgaben des **Kyoto-Potokolls** sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen.

Emission von Wasserdampf durch startende und landende Flugzeuge hat keine relevante Klimaauswirkung.

CO₂ hat in **größeren Höhen** aufgrund der geringeren Umgebungstemperatur ein geringeres Absorptions- und Emissionsvermögen (es besteht thermodynamisches Gleichgewicht für die Strahlungsübertragung), damit ist die klimatologisch relevante Wirkung von CO₂ in größerer Höhe geringer als in Bodennähe.

13. Beurteilung durch den Sachverständigen für Naturschutz (NAT)

NAT 1. In der Einwendung Nr. 69 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT 1.1. Vorhaben ist geeignet, die Ziele und Aufgaben der Nationalpark Donau-Auen zu gefährden

Beantwortung:

Allfällige Wirkungen auf den Nationalpark entstehen vorrangig durch das Überfliegen – hier ist vor allem der Fachbereich Ornithologie angesprochen und durch die Einleitung von Abwässern in die Donau (Fachbereich Gewässerökologie). Den zugeordneten Fachgutachten ist Näheres zu entnehmen. Barrierewirkungen durch das Projekt sind im Nationalpark auszuschließen. Derzeit stellt die Ostautobahn die Hauptzäsur zwischen den Donauauen und ihrem Vorland dar. Im Bereich nordöstlich des Flughafens Schwechat und Fischamend sind die Auen nicht in den Nationalpark einbezogen. Die Trasse des Abwasserkanals quert somit den Auengürtel außerhalb des Nationalparkgebietes und unterliegt dessen Schutzregime somit erst bei Eintritt in die Flussparzelle. Die Ufer sind dort durch harten Blocksteinverbau stark degradiert. Die Einmündung selbst als bauliche Anlage kann nicht als Beeinträchtigung oder Eingriff gesehen werden. Die Ziele des Nationalparks werden durch die bloße Errichtung nicht gefährdet. Der bestimmungsgemäße Betrieb – die Einleitung von Abwässern – ist Gegenstand der Beurteilung des Fachbereichs Gewässerökologie.

Aus den vorliegenden Untersuchungsdaten lassen sich keine Beeinträchtigungen der Ökosysteme des Nationalparks durch Luftschadstoffe ableiten. Erhöhte flugbetriebsbürtige Depositionen sind in den Böden nur unmittelbar an den Pisten und Rollwegen festgestellt worden. Es sei in diesem Zusammenhang auf das Teilgutachten Luftreinhaltetechnik verwiesen. Die Freisetzung von Kerosin betrifft Notfälle, die nicht mit dem Regelbetrieb der 3. Piste in Verbindung gebracht werden können. Sie sind dem Vernehmen nach extrem selten und können auch jetzt stattfinden.

s. auch NAT/ORN 1.1. und NAT/GEW 1. und NAT/GEW 2.

NAT 1.2. Bewilligungspflicht nach NÖ NationalparkG, da jeder Eingriff in Natur und Naturhaushalt verboten ist, sofern nicht eine Bewilligung vorliegt; Vereinbarkeit des Vorhabens mit Zielen des NationalparkG ist zu prüfen!

Beantwortung:

siehe NAT 1.1

s. auch NAT/ORN 1.2. und NAT/GEW 1. und NAT/GEW 2.

NAT 1.3. Es sind auch Auswirkungen des Vorhabens auf Nationalpark Donau-Auen zu untersuchen, nicht nur auf Wohngebiete.

Beantwortung:

siehe NAT 1.1

s. auch NAT/ORN 1.3. und NAT/GEW 1.3.

NAT 1.4. Durch Lärmemissionen wird Erholungswert massiv gemindert.

Beantwortung:

nicht Gegenstand der ökologischen Beurteilung (möglicherweise Fachbereich
Raumordnung und Landschaftsbild)

s. NAT/RAU 1.4.

NAT 1.5. Fehlerhafte Abgrenzung des Projektgebietes, da nur Abgrenzung nach
Kriterien der Störung von Gesprächen und des Schlafes, nicht aber in einem für
Naherholung wichtigen Bereich, wo es keine Lärmschutzmaßnahmen gibt.

Beantwortung:

nicht Gegenstand der ökologischen Beurteilung (möglicherweise Fachbereich
Raumordnung und Landschaftsbild)

s. NAT/RAU 1.5.

NAT 1.6. Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und der Naherholung, beides sind
Zielsetzungen im NÖ NationalparkG! Unterlagen gehen darauf nicht ein

Beantwortung:

nicht Gegenstand der ökologischen Beurteilung (möglicherweise Fachbereich
Raumordnung und Landschaftsbild)

s. NAT/RAU 1.6.

NAT 1.7. Starke Auswirkungen auf bereits jetzt kümmernde Zieselkolonie;
Maßnahmen sind erforderlich zum Schutz, etwa größere Ausgleichsflächen

Beantwortung:

Zieselvorkommen sind im Gebiet des Flughafens Schwechat an 3 Stellen bekannt
geworden. Zum einen besiedelte das Ziesel Rasenflächen zwischen Gebäuden und
Containern, von wo es im Frühjahr 2005 von der Universität Wien an eine geeignete
Stelle im Bereich Rauchenwarth übersiedelt wurde. Aktuell gibt es aus dem
Flughafengelände (airside) ein aus 8 – 12 Bauen bestehendes Vorkommen, das sich
auf zwei Stellen verteilt, wo Wiesenflächen durch Mähen kurz gehalten werden. Beide
Bereiche liegen etwas abseits der Pisten (beide im Bereich 11/29). Die kleinen
Vorkommen sind vom Ausbau im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens nicht
betroffen. Sie sind stark isoliert. Im gesamten weiteren Betrachtungsraum, der von der
UVE bestrichen wird, sind keine weiteren Zieselvorkommen bekannt. Der größte Teil
des Landschaftsraumes ist derzeit von hochrangigen Straßenführungen und
Ortsgebieten umgeben, die deutliche Barrieren darstellen. So scheint es offensichtlich
der Flughafen zu sein, der in jenen Bereichen, wo das Gras kurz gehalten wird,
Habitatstrukturen für das Ziesel anbieten kann, wenn gleich diese suboptimal sind.

Durch die vorgesehenen Passagen an der B10 wird darüber hinaus die Trennwirkung einer bestehenden Barriere deutlich gemildert, was die Situation der Zieselvorkommen im airside-Bereich tendenziell verbessert.

NAT 1.8. Keine Beurteilung hinsichtlich der Auswirkungen auf Säugetiere

Beantwortung:

Ausgewählte Säugetierarten sind vor allem im Fachbeitrag 2.250 (Jagdwirtschaft und Wildökologie) und im Fachbeitrag 2.210 (Natur- und Biotopschutz) behandelt. Speziell Beunruhigungswirkungen und die Trennwirkung sind gut dargestellt.

Kompensationsmaßnahmen wurden anhand festgestellter und potentieller Lebensrauminventare ermittelt. Die gewählte Vorgangsweise gewährleistet eine stabile Grundlage, die als Ausgangslage für die Kompensationsplanung akzeptiert werden kann. Es ist nicht zu erwarten, dass weitere Untersuchungen der Säugetierfauna zu geänderten Lebensraumbewertungen bzw. zu einem geänderten Kompensationsausmaß führen werden.

NAT 1.9. Abwasser: Auswirkungen von Kerosin, Verbrennungsschadstoffen und Enteisungsmitteln auf Wasserhaushalt sind unzureichend dargestellt, insbesondere ist CSB-Rückhalt von 90,11% zu überprüfen

Beantwortung:

Derzeit nicht Gegenstand dieser Beurteilung. Hier sind zum Teil technische Fragen aufgeworfen bzw. Fragen, die den Grundwasserhaushalt betreffen. Die Einleitung in die Donau ist Beweisthema der Begutachtung durch den ASV für Gewässerökologie, der auch die Frage, ob hier ein Eingriff in den Nationalpark vorliegt, zu beurteilen hat.

s. NAT/GEW 1.9.

NAT 2. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT 2.1. Starke Beeinträchtigung für Nationalpark Donauauen

Beantwortung:

Siehe Stellungnahme NAT 1.1.

s. auch NAT/ORN 2.1. und NAT/GEW 2.1.

NAT 3. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT 3.1. Massive Störung der Schutzzone „Bienenfresser“ (in Einflugschneise der in Richtung 29 R landenden Flugzeuge ca. 3,5 km vom Aufsetzpunkt entfernt)

Beantwortung:

s. NAT/ORN 3.1.

NAT 4. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

NAT 4.1. Unrichtige Beurteilung der Triebwerksprobeläufe (keine Angabe, wie oft 68 dB überschritten werden); auch deren Auswirkung auf Nationalpark Donau Auen wurde nicht untersucht

Beantwortung:

Die Lärmfrage wird vom Sachverständigen für Ornithologie zu beantworten sein, da diese Tiergruppe, soweit der Stand des Wissens, am sensibelsten auf Lärm reagiert.

s. NAT/ORN 4.1.

NAT 4.2. Ziesel lebt nur noch im airside-Bereich, beim Ausbau des Flughafens wurde Ziesel nicht ausreichend geschützt, muss in ex-post-UVP nachgeholt werden, Umweltverträglichkeit ist daher nicht abschließend zu beurteilen; es fehlen entsprechende Ausgleichsmaßnahmen

Beantwortung:

Mir sind die Umstände eines UVP-Verfahrens zum Ausbau des Flughafens nicht bekannt. Ob hier eine Relevanz in Bezug auf den Verfahrensgegenstand bestehen kann, ist von der Behörde festzustellen. Für den Fall, dass eine Relevanz gegeben ist, wäre diese darzustellen und die UVE in dieser Hinsicht zu ergänzen. Ansonsten sei auf die Stellungnahme zu NaAT 1.7. und insbesondere auf den Umstand verwiesen, dass die angesprochene Zieselkolonie umgesiedelt wurde.

NAT 5. In der Einwendung Nr. 1022 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

Zunehmende Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe: Neusiedlersee ist höchstwertiges Natura 2000 Schutzgebiet, gefährdet durch Anflüge unter 1000 m

Beantwortung:

s. ORN 4.1.

14. Beurteilung durch den Sachverständigen für Ornithologie (ORN bzw. NAT/ORN)

ORN 1. In der Einwendung Nr. 69 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ORN 1.1. Durch Lärmemissionen wird Erholungswert massiv gemindert; Auswirkungen des Fluglärms auf Vogelpopulationen wurde nicht ausreichend berücksichtigt

Beantwortung:

Die Flugverkehrsprognose ist schlüssig dargestellt. Nach dieser wird im besonders sensiblen Bereich des NP Donau-Auen die Störung reduziert, weil An- und Abflüge zur Piste 16/34 (welche zu den Donau-Auen hin verläuft) abnehmen und Überflüge im Bereich Orth/Donau schon hoch genug sind, um keine maßgeblichen Störungen zu bewirken. Auch für das Trappengebiet "Bründfeld" und für den landseitigen Verkehr sind keine maßgeblichen Auswirkungen auf wertbestimmende Vogelpopulationen zu erwarten.

Für eine detaillierte Beantwortung siehe Risikofaktor 83 in der UVP "Ornithologie".

Wichtige Literatur: BRUDERER, B. & S. KOMENDA-ZEHNDER (2005): Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna - Schlussbericht mit Empfehlungen. Schriftenreihe Umwelt Nr. 376. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 100 S.

ORN 1.2. Auswirkungen auf Vogelwelt sind nicht ausreichend dargestellt, notwendige Differenzierung zwischen den einzelnen Vogelarten, die unterschiedlich auf Lärm reagieren, fehlt

Beantwortung:

Für die Beurteilung der Lärmproblematik wurden in der UVE "Avifauna" und den Ergänzenden Unterlagen die Auswirkungsprognosen hinreichend Art-spezifisch dargelegt. In den Ergänzenden Unterlagen werden die neuesten zu dieser Thematik verfügbaren Forschungsergebnisse im Zusammenhang mit dem Planvorhaben berücksichtigt.

Für eine detaillierte Beantwortung siehe Risikofaktor 83 in der UVP "Ornithologie".

Wichtige Literatur: BIERINGER, G., KOLLAR, H. P. & G. STROHMAYER (2010): Straßenlärm und Vögel. Straßenforschung Heft 587. BMVIT, Wien, 85 S.

ORN 1.3. Verträglichkeit des Flugbetriebs mit Großvögeln ist nicht belegt, Projektunterlagen nennen nur die für Antragsteller positiven Daten

Beantwortung:

Die Angaben in der UVE sind schlüssig (vgl. ORN. 1.1. und ORN 1.2.). Im UVP Teilgutachten wurden darüber hinaus noch einige weitere (neuere) Studien hinzugezogen, die ob ihres experimentellen Ansatzes (BRUDERER & KOMENDA-ZEHNDER 2005) bzw. ihres unmittelbaren räumlichen Bezugs (WICHMANN et al. 2008) eine hohe Aussagekraft besitzen; eine andere als in der UVE vorgestellte Beurteilung ergibt sich daraus nicht. Für eine detaillierte Beantwortung siehe Risikofaktor 83 in der UVP "Ornithologie".

Wichtige Literatur: BRUDERER, B. & S. KOMENDA-ZEHNDER (2005): Einfluss des

Flugverkehrs auf die Avifauna - Schlussbericht mit Empfehlungen. Schriftenreihe Umwelt Nr. 376. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 100 S.

PLÜCKEN, F. (2005a): Kooperation Luftfahrt und Naturschutz - Erfahrungen aus Brandenburg einschließlich Kurzbericht zum Modellprojekt Luftfahrt und Naturschutz am Verkehrslandeplatz Schönhagen. Teil 2. Vogel und Luftverkehr 25, Heft 1, 43 - 53. WICHMANN, G., TEUFELBAUER, N. & Y. MURAOKA (2008):

Auswirkungen von Flugzeug-Einflugschneisen auf die Vogelwelt unter besonderer Berücksichtigung von Großvögeln und Arten aus dem Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, Teil 2: Freilandstudie. Verfasst im Auftrag der Nationalpark Donau-Auen GmbH, Wien, 24 S.

ORN 1.4. Es fehlt Beobachtung des Bruterfolges für Nachweis der Unbedenklichkeit des Fluglärms auf Vögel

Beantwortung:

Tatsächlich sind aus den UVE Unterlagen Angaben zum Bruterfolg von Vögel nur eingeschränkt verfügbar und es könnte theoretisch durch solche reine Präsenz-Absenz-Daten eine populationsbiologische "Sink"-Problematik wertbestimmender Arten maskiert werden. Besonders wertbestimmende Vogelarten kommen in dem von einer Lärmerhöhung unmittelbar betroffenen Pistenbereich aber nicht vor, über den maßgeblichen Schutzgebieten, vor allem dem NP Donau-Auen, wird das Fluglärmaufkommen abnehmen (Piste 16/34) oder in größerer Höhe überführen (Orth/Donau). Auch für den NP Neusiedler See-Seewinkel und das NATURA 2000-Gebiet Leithagebirge werden niedrigere Fluglärmwerte prognostiziert.

ORN 1.5. Durch höhere Zahl an Flugbewegungen mehr birdstrike; diese Wirkung auf die Vogelwelt wurde nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Der UVP Gutachter für Ornithologie verweist in diesem Punkt auf das UVP Teilgutachten "Wildlife Hazards". Die dort gezogenen Schlüsse werden geteilt und die dort empfohlenen Auflagen befürwortet.

ORN 1.6. Veränderung der Kolonien von Graureihern und Kormoranen durch Flugbetrieb wurde nicht erörtert.

Beantwortung:

Ad Kormoran: Die Überflüge im weiteren Umfeld des Kormoran-Schlafplatzes bei Schönau/Donau werden reduziert werden (Abnahme Ab- Anflüge von/auf 16/34). Ad Graureiher: Die Brutkolonie bei Orth/Donau ist zwischenzeitlich erloschen (R. Probst, eig. Beob.); darüber hinaus werden Überflüge in diesem Bereich außerhalb des bekannten Wirkbereiches stattfinden (BRUDERER & KOMENDA-ZEHNDER 2005).

Wichtige Literatur: BRUDERER, B. & S. KOMENDA-ZEHNDER (2005): Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna - Schlussbericht mit Empfehlungen. Schriftenreihe Umwelt Nr. 376. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 100 S.

ORN 1.7. Auswirkungen auf Vögel wurden unzureichend untersucht, es fehlen Freilandbeobachtungen

Beantwortung:

Die Angaben in der UVE beziehen sich tatsächlich größtenteils auf das Populationsniveau (Vergleich von Revierdichten auf Probeflächen), eine eigentliche Untersuchung der direkten Auswirkung von Überflügen auf das Verhalten von (Groß-)Vögeln hat nicht stattgefunden. Über den Einfluss der Einflugschneise auf die Verteilung von Greifvogelhorsten gibt es unterschiedliche Auffassungen (NVP "Donauauen" vs. WICHMANN et al. 2008). Trotz dieser wissenschaftlichen Unklarheiten / Unsicherheiten ist auf Grund der Abnahme der tiefen Überflüge über dem NP im Bereich der Piste 16/34 mit einer Entschärfung der Problematik zu rechnen.

Wichtige Literatur: WICHMANN, G., TEUFELBAUER, N. & Y. MURAOKA (2008): Auswirkungen von Flugzeug-Einflugschneisen auf die Vogelwelt unter besonderer Berücksichtigung von Großvögeln und Arten aus dem Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, Teil 2: Freilandstudie. Verfasst im Auftrag der Nationalpark Donau-Auen GmbH, Wien, 24 S.

ORN 2. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ORN 2.1. Massive Störung der Schutzzone „Bienenfresser“ (in Einflugschneise der in Richtung 29 R landenden Flugzeuge ca. 3,5 km vom Aufsetzpunkt entfernt)

Beantwortung:

Die wenigen im weiteren Umfeld des Flughafens brütenden Bienenfresser nutzen das Flughafengelände nicht zur Nahrungsaufnahme (keine Sichtbeobachtungen). Dafür verantwortlich sind zu große Distanzen Brutplatz - Flughafen, größtenteils ungeeignete Habitate (mangelndes Großinsektenangebot) und vermutlich auch das fehlende Wartenangebot im unmittelbaren Pistenbereich. Bienenfresser jagen in der Regel nicht weiter als 1 km von der Brutwand entfernt (FRY 1984, KOLLAR et al. 2001). Auch durch das Planvorhaben wird sich diese Situation nicht maßgeblich verändern.

Wichtige Literatur: FRY, C. H. (1984): The Bee-eaters. T. & A. D. Poyser, Calton, 304 S.

KOLLAR, H. P., GRINSCHGL, F., KELLER, E., WENDELIN, B. UND H.-M. BERG (2001): Der Bienenfresser in Ostösterreich. Überblick über Bestandsentwicklung und erste Auswertung der Kartierungen im Burgenland und in Niederösterreich in den Jahren 1991 bis 2000. Bericht an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Unveröff., Wien, 27 S. und Anhang.

ORN 3. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

ORN 3.1. Bez. Trappe besteht keine Rechtssicherheit, dass Ausgleichsmaßnahmen tatsächlich getroffen werden, Schutzstatus kann nicht geringer sein, nur weil gegenständliches Verbreitungsareal kein Natura-2000-Gebiet ist; vorgesehener Start der Ausgleichsmaßnahmen 1 Jahr vor Baubeginn ist zu spät, da privatrechtl. Vereinbarungen zu treffen sind, die fehlen.

Beantwortung:

In der UVP werden vom Gutachter "Ornithologie" folgende Maßnahmen gefordert: (a) Im Lebensraumschutz (z. B. Feinjustierung der Anlage von Trappenbrachen) Absprache mit dem Trappenschutzbeauftragten, (b) Anlage der Trappenbrachen auf dem "Bründfeld" vor Parallelpisten-Baubeginn, nach parzellenscharfer Planung in welcher (I) die Flächengröße (50 ha), (II) die Schutzflächen-Lage (Verteilungsmuster muss im Wesentlichen Abb. 2 im Trappen-Planungspapier entsprechen) und (III) der Bewirtschaftungsplan (Trappenbrachetypen, Bewirtschaftung) dargelegt ist, (c) vor

Genehmigung des Projektvorhabens Vorlage eines Finanzierungsvertrages durch die Konsenswerberin Flughafen Wien AG für die geplanten Maßnahmen im Marchfeld und (d) Erfolgsmonitoring auf Bestandsdauer. Ohne die Umsetzung dieser (Vorab-) Maßnahmen bleibt eine "sehr hohe" Auswirkungserheblichkeit und damit eine negative Beurteilung der Umweltverträglichkeit des Planvorhabens aus ornithologischer Sicht. Für eine detaillierte Beantwortung siehe Risikofaktor 85 (und 84) in der UVP "Ornithologie".

ORN 3.2. Fehlende Beurteilung der Eingriffsauswirkung auf die Trappe

Beantwortung:

Für die Trappe liegt als eines der wenigen Schutzgüter ein gesondertes Planungspapier vor. In der UVE "Avifauna" kommt es nach den RVS-Kriterien zu einer schlüssigen Ableitung der Eingriffsauswirkungen auf das Trappengebiet Rauchenwarther Platte bzgl. Flächeninanspruchnahme und Fernwirkungen (Störung, Lärm, Schadstoffe).

ORN 3.3. Fehlende Beurteilung der Auswirkungen der Lärmsituation auf das Brutgebiet der Trappe; es fehlt Erörterung der Frage, ob Brut bei nächtlicher Lärmstörung überhaupt noch möglich, außerdem werden maximale Schallpegel nicht erörtert

Beantwortung:

Grundsätzlich muss angemerkt werden, dass sich zahlreiche Angaben in den Begutachtungen auf Wirkschwellen (L_{den} 65 dB, L_{night} 55 dB, Maximalpegelhäufigkeiten etc.) aus dem Bereich "Medizin und Umwelt" beziehen, welche nicht mit jenen auf die Vogelwelt gleichgesetzt werden können; gerade in diesem Bereich sind derzeit umfangreiche Forschungen im Gange und rezent wurden neue, zur Thematik sehr aufschlussreiche Ergebnisse präsentiert (z. B. BIERINGER et al. 2010). Darüber hinaus muss festgehalten werden, dass sich die Immissionspunkte TR020 und TR030 mit einer deutlich erhöhten Lärmbelastung im Planvorhaben in einem Bereich - zwischen der Ortschaft Rauchenwarth und der Parallelpiste - befinden werden, der schon auf Grund des Faktors Flächeninanspruchnahme nicht mehr als trappentauglicher Lebensraum beurteilt wurde. Im auch für die Ausgleichsmaßnahmen maßgeblichen Zielgebiet "Bründelfeld" wird es nur im nördlichsten Bereich zu einer minimalen Zunahme des Lärms um 2 dB kommen, wobei es dabei keine wissenschaftliche Anhaltspunkte für negative Auswirkungen auf die Großtrappe gibt (QUAISSER & HÜPPOP 1995, PLÜCKEN

2005). Wesentlich ist der Erhalt und die Wiederherstellung des Trappen-Lebensraums (Brachen, Bewirtschaftungsmanagement etc.).

Vgl. auch Antworten zu Risikofaktor 84 und 85 in der UVP "Ornithologie".

Wichtige Literatur: BIERINGER, G., KOLLAR, H. P. & G. STROHMAYER (2010): Straßenlärm und Vögel. Straßenforschung Heft 587. BMVIT, Wien, 85 S. PLÜCKEN, F. (2005): Kooperation Luftfahrt und Naturschutz - Erfahrungen aus Brandenburg einschließlich Kurzbericht zum Modellprojekt Luftfahrt und Naturschutz am Verkehrslandeplatz Schönhagen. Teil 1. Vogel und Luftverkehr 25, Heft 1, 34 - 43. QUAISSER, C. & O. HÜPPOP (1995): Was stört den Kulturfolger Großtrappe *Otis tarda* in der Kulturlandschaft? Orni. Beob. 92: 269 - 274.

ORN 3.4. Vernichtung des Bruthorstes des Schwarzmilans beim Katharinenhof ohne Ersatz

Beantwortung:

Dieser Brutplatz ist zwischenzeitlich (ohne Planvorhaben) erloschen. Es wird ein Zusammenhang mit der Schließung der nahen Bio-Deponie (Fa. Lengel) vermutet, wo die Milane regelmäßig bei der Nahrungsaufnahme beobachtet werden konnten (Daten Gutachter). Die weitere Eignung des Areals als Brutgebiet muss grundsätzlich in Frage gestellt werden.

ORN 3.5. Projektvariante hat stärkste Wirkung auf Avifauna

Beantwortung:

Aus der Variantenanalyse ergab sich tatsächlich folgende Reihung aus ornithologischer Sicht: Nullvariante - Variante 11/29 - 2220 m - Variante 16/34 - 2220 m – Vorhabensvariante 11/29 - 2400 m. Daher ist das Planvorhaben nur mit umfangreichen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen als umweltverträglich zu beurteilen; vgl. dazu (u. a.) UVE Gutachten "Avifauna" und "Ökologische Zusammenschau" sowie UVP Teilgutachten "Ornithologie".

ORN 4. In der Einwendung Nr. 1022 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

ORN 4.1. Zunehmende Belastung durch Lärm und Luftschadstoffe: Neusiedlersee ist höchstwertiges Natura 2000 Schutzgebiet, gefährdet durch Anflüge unter 1000 m

Beantwortung:

Gemäß UVE Unterlagen werden sowohl für den NP Neusiedler See-Seewinkel und das NATURA 2000-Gebiet Leithagebirge niedrigere Fluglärmwerte prognostiziert. Damit kann nicht von einer zusätzlichen Belastung dieser Schutzgüter ausgegangen werden.

Weitere Fragen haben sich durch Verweis des Amtssachverständigen für Naturschutz in einigen Fällen auf den Fachbereich Ornithologie ergeben:

NAT/ORN 1. In der Einwendung Nr. 69 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT/ORN 1.1. Vorhaben ist geeignet, die Ziele und Aufgaben des Nationalparks Donau-Auen zu gefährden.

Beantwortung:

Neben kleineren Eingriffen wie die Abwasserwasserableitung in die Donau sind vor allem die Auswirkungen der Überflüge zu beurteilen (Störung, Lärm). Dabei werden die von der Piste 16/34 ausgehenden tiefen Überflüge abnehmen, jene vermehrten Überflüge bei Orth/Donau erfolgen wegen der großen Höhe außerhalb der im experimentellen Ansatz gezeigten Wirkschwellen (BRUDERER, B. & S. KOMENDA-ZEHNDER 2005).

Wichtige Literatur: BRUDERER, B. & S. KOMENDA-ZEHNDER (2005): Einfluss des Flugverkehrs auf die Avifauna - Schlussbericht mit Empfehlungen. Schriftenreihe Umwelt Nr. 376. Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft, Bern, 100 S.

NAT/ORN 1.2. Bewilligungspflicht nach NÖ NationalparkG, da jeder Eingriff in Natur und Naturhaushalt verboten ist, sofern nicht eine Bewilligung vorliegt; Vereinbarkeit des Vorhabens mit Zielen des NationalparkG ist zu prüfen!

Beantwortung:

Der Tatbestand ist dem UVP Gutachter für Ornithologie bekannt. Eine fachliche Prüfung aus ornithologischer Sicht wurde vorgenommen (Querverweis zu den Fachbereichen Naturschutz, Gewässerökologie und Jagdwirtschaft und Wildbiologie; vgl. "Ökologische Zusammenschau").

NAT/ORN 1.3. Es sind auch Auswirkungen des Vorhabens auf Nationalpark Donau-Auen zu untersuchen, nicht nur auf Wohngebiete.

Beantwortung:

Eine fachliche Prüfung aus ornithologischer Sicht wurde vorgenommen. Sowohl die Plausibilität der Daten, die Auswirkungenanalyse und der Maßnahmenkatalog wurden

geprüft (Querverweis zu den Fachbereichen Naturschutz, Gewässerökologie und Jagdwirtschaft und Wildbiologie; vgl. "Ökologische Zusammenschau").

NAT/ORN 2. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT/ORN 2.1. Starke Beeinträchtigung für Nationalpark Donauauen.

Beantwortung:

Siehe ORN 1.3.

NAT/ORN 3. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT/ORN 3.1. Massive Störung der Schutzzone „Bienenfresser“ (in Einflugschneise der in Richtung 29 R landenden Flugzeuge ca. 3,5 km vom Aufsetzpunkt entfernt).

Beantwortung:

Die wenigen im weiteren Umfeld des Flughafens brütenden Bienenfresser nutzen das Flughafengelände nicht zur Nahrungsaufnahme (keine Sichtbeobachtungen). Dafür verantwortlich sind zu große Distanzen Brutplatz - Flughafen, größtenteils ungeeignete Habitate (mangelndes Großinsektenangebot) und vermutlich auch das fehlende Wartenangebot im unmittelbaren Pistenbereich. Bienenfresser jagen in der Regel nicht weiter als 1 km von der Brutwand entfernt (FRY 1984, KOLLAR et al. 2001). Auch durch das Planvorhaben wird sich diese Situation nicht maßgeblich verändern.

Wichtige Literatur: FRY, C. H. (1984): The Bee-eaters. T. & A. D. Poyser, Calton, 304 S.

KOLLAR, H. P., GRINSCHGL, F., KELLER, E., WENDELIN, B. UND H.-M. BERG (2001):

Der Bienenfresser in Ostösterreich. Überblick über Bestandsentwicklung und erste Auswertung der Kartierungen im Burgenland und in Niederösterreich in den Jahren 1991 bis 2000. Bericht an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft. Unveröff., Wien, 27 S. und Anhang.

NAT/ORN 4. In den Einwendungen Nr. 89 und Nr. 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT/ORN 4.1. Unrichtige Beurteilung der Triebwerksprobeläufe (keine Angabe, wie oft 68 dB überschritten werden); auch deren Auswirkung auf Nationalpark Donau Auen wurde nicht untersucht.

Beantwortung:

Ob Triebwerksprobeläufe generell nicht korrekt / ausreichend modelliert wurden kann ich technisch nicht beurteilen und verweise auf den Fachbereich "Lärmschutz". Die 68 dB Schwelle ist keine allgemein gültige Wirkschwelle der Ornithologie.

Für eine detaillierte Beantwortung der Auswirkungen von Lärmemissionen, auch auf den NP Donau-Auen, siehe Risikofaktor 83 in der UVP "Ornithologie".

15. Beurteilung durch den Sachverständigen für Raumordnung und Landschaftsbild (RAU bzw. LAN/RAU und NAT/RAU)

Vorab-Anmerkungen zur Beantwortung der Stellungnahmen

- Die Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten, Fremdenverkehrs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der freien Landschaft durch Lärmemissionen aus dem Vorhaben kann wie folgt zusammengefasst werden.
Im Vergleich Vorhaben 2020 zur Nullvariante 2020 kommt es hinsichtlich der >55 dB am Tag belasteten Wohnbaulandflächen sowohl zu Entlastungen als auch zu Belastungen. Gleiches gilt für die mit >45 dB in der Nacht belasteten Flächen.
In Summe kommt es am Tag zu Zusatzbelastungen in der Größenordnung von 2 % der gesamten Wohnbaulandfläche, in der Nacht zu Zusatzbelastungen in der Größenordnung von 5 % der gesamten Wohnbaulandfläche.
Im Vergleich Vorhaben 2025 zur Nullvariante 2025 kommt es hinsichtlich der >55 dB am Tag belasteten Wohnbaulandflächen sowohl zu Entlastungen als auch zu Belastungen. Gleiches gilt für die mit >45 dB in der Nacht belasteten Flächen.
In Summe kommt es am Tag zu Zusatzbelastungen in der Größenordnung von 1 % der gesamten Wohnbaulandfläche, in der Nacht zu Zusatzbelastungen in der Größenordnung von 8 % der gesamten Wohnbaulandfläche.
Auf Grund der Vorbelastung kann von einem „ortsüblichen Ausmaß“ des Lärmniveaus von 60 dB am Tag und 50 dB in der Nacht ausgegangen werden.

Die im Teilgutachten Lärmschutz herangezogenen Werte betragen 60 dB für den Tag und 55 dB für die Nacht.

Im Vergleich Vorhaben 2020 und Vorhaben 2025 zur Ist-Situation 2003 kommt es jedoch sowohl für die mit >55 dB am Tag als auch für die mit >45 dB in der Nacht belasteten Flächen zu deutlichen Entlastungen.

In Summe bedeutet das für den Tag bezüglich Vorhaben 2020 eine Entlastung von rund 22 %, bezüglich Vorhaben 2025 eine Entlastung von rund 25 %. Für die Nacht betragen die Werte rund 11 % und rund 4 %.

Zusammenfassend und auf Basis des Teilgutachtens Lärmschutz wurden die Beeinträchtigungen von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Fluglärm als bedeutend, jedoch wegen geplanter und durch Auflagen vorgeschriebener Maßnahmen als tragbar eingestuft; die Beeinträchtigungen von Fremdenverkehrs-, Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der freien Landschaft als mäßig.

- Betreffend die Stellungnahmen der Gemeinden wird generell empfohlen, nach Abschluss des gegenständlichen Verfahrens eine Überarbeitung der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28) anzustreben sowie auf Grundlage der Ergebnisse aufbereiteter Entscheidungsgrundlagen die Örtlichen Entwicklungskonzepte und gegebenenfalls Flächenwidmungspläne zu aktualisieren.

- Eine Beeinträchtigung von außerhalb des dem Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild zugrundeliegenden Untersuchungsraums² liegenden
 - Landschafts- bzw. Ortsbildern,
 - gewidmeten Siedlungsgebieten,
 - Sachgütern und
 - Freizeit-, Erholungs- und Fremdenverkehrseinrichtungen,

durch die im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild abgehandelten Risikofaktoren durch das gegenständliche Vorhaben findet nicht statt. Diesbezügliche Ausführungen in den Stellungnahmen unterbleiben daher.

- Zur Frage der Verminderung des Erholungs- und Nutzungswertes von betroffenen Freiräumen in Wohngebieten siehe obenstehende Ausführungen sowie Risikofaktor 44 und 50 im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild.
- Es wird darauf hingewiesen, dass die Frage der Entwertung von Grundstücken und Immobilien nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fällt.
- In den folgenden Beantwortungen der Stellungnahmen wird mehrmals auf die im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild behandelten Risikofaktoren hingewiesen. Die genaue Bezeichnung dieser Risikofaktoren wird hier an dieser Stelle aufgelistet. In den folgenden Beantwortungen der Stellungnahmen werden nur noch die Risikofaktoren-Nummern angeführt.

Bzgl. gewidmeter Siedlungsgebiete siehe Teilgutachten
Raumordnung/Landschaftsbild:

- Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe
- Risikofaktor 43 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwässer / Sickerwässer
- Risikofaktor 44 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung
- Risikofaktor 45 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeänderungen
- Risikofaktor 46 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme
- Risikofaktor 47 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft
- Risikofaktor 48 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen

² Standortgemeinden: Schwechat, Rauchenwarth, Schwadorf, Klein-Neusiedl, Fischamend; ergänzt durch Zwölfaxing, Himberg und Enzersdorf an der Fischa bzw. luftschadstoff- und lärmspezifischer Untersuchungsraum (siehe entsprechende Teilgutachten bzw. Fachbeiträge)

Bzgl. Landschaftsbild siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild:

- Risikofaktor 34 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen
- Risikofaktor 35 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme
- Risikofaktor 36 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft
- Risikofaktor 37 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen

Bzgl. Freizeit, Erholung und Fremdenverkehr siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild:

- Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe
- Risikofaktor 50 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm
- Risikofaktor 51 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeänderungen
- Risikofaktor 52 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme
- Risikofaktor 53 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft
- Risikofaktor 54 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen

1. Einwendung mit der laufenden Nummer 7 bzw. protokollierten Nummer 186 (Klein-Neusiedl):

5. Wie bereits oben angesprochen sind die Bewohnerinnen und Bewohner der Gemeinde Klein-Neusiedl dadurch stärker von Fluglärm, insbesondere in der Nacht, betroffen, da der „Korridor“ für den Nachtflug die Gemeinde Klein-Neusiedl berührt. Aus diesem Grund wurde bereits im Mediationsvertrag vereinbart, dass

- als Ausgleich und
- zur Finanzierung von Maßnahmen, um dieser Belastung „gegenzusteuern“

die Gemeinde Klein-Neusiedl zusätzliche Leistungen der Flughafen Wien AG erhält, die im Mediationsvertrag geregelt sind („Sondervereinbarung Klein-Neusiedl“).

Die Gemeinde Klein-Neusiedl macht geltend, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn die Umsetzung der „Sondervereinbarung Klein-Neusiedl“ verbindlich festgelegt ist.

Dies gilt insbesondere auch für die – von der Gemeinde zu wahren – Interessen der Ortsentwicklung, die durch das gegenständliche Projekt ebenfalls beeinträchtigt werden. Auch hier hat die „Sondervereinbarung Klein-Neusiedl“ die Aufgabe, einen Ausgleich zu schaffen, sodass auch aus diesem Grund diese Vereinbarung verbindlich festzulegen ist.

Ausschnitte aus dem Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung
2009-03-25:

Ziele

- Funktionen:

Im Sinne der Bestimmungen der Raumordnungsprogramme des Landes Niederösterreich und entsprechend der örtlichen Grundlagenforschung sind für die Katastralgemeinde Klein-Neusiedl folgende Funktionen von vorrangiger Bedeutung:

- Wohnstandort, Betriebsstandort, Agrarstandort
- Siedlungswesen:
 - Aktivierung des Ortszentrums
 - Nutzung und Revitalisierung der bestehenden Bausubstanz und des gewidmeten Baulandes
- Wirtschaft:
 - Verlagerung der großflächigen Betriebsgebiete aus dem ortsnahen Bereich an die geplante Umfahrungsstraße
 - Ansiedlung von Klein- und Mittelbetrieben

Maßnahmen

- Funktionen:

- Wohnstandort: Verbesserung durch Steigerung der Wohnqualität
- Betriebsstandort: Schaffung eines interkommunalen Gewerbeparks

- Siedlungswesen:

- Bündelung der Einrichtungen Gemeindeamt, Nahversorgung und Postannahme im Ortszentrum
- Schaffung eines Revitalisierungsfonds zur Revitalisierung von Gebäuden und zur Nutzung des gewidmeten Wohnbaulandes
- Wirtschaft:
 - Konzentration der Betriebe in einem interkommunalen Gewerbepark an der Grenze zur Stadtgemeinde Fischamend mit hochrangiger Verkehrsanbindung
 - Förderung der Ansiedlungsbereitschaft von Betrieben durch gezielte Maßnahmen

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.12.3 *Schlussfolgerungen Gemeinde Klein-Neusiedl* beeinträchtigen sowohl das Vorhaben als auch die Nullvariante eine allfällige Entwicklung von Klein-Neusiedl aufgrund von nahezu flächiger Betroffenheit (Wohnbauland) durch Tag- und Nachtfluglärm. Sowohl die Tag- als auch Nachtlärmkurven des Vorhabens weisen jedoch im südlichsten Gemeindegebiet an den Gemeindegrenzen zu Schwadorf und Enzersdorf a.d. Fischa eine übereinstimmende „Lücke“ auf, welche allenfalls Entwicklungen (zumindest aus Sicht der Fluglärmbelastung) zuließen. Eine solche durchgängige „Lücke“ im Tag- und Nachtfluglärm ist in der Nullvariante nicht gegeben, weshalb von einer leichten Besserstellung der Gemeinde in Bezug auf ihre Entwicklungsmöglichkeiten durch das Vorhaben im Vergleich zur Nullvariante gesprochen werden kann.

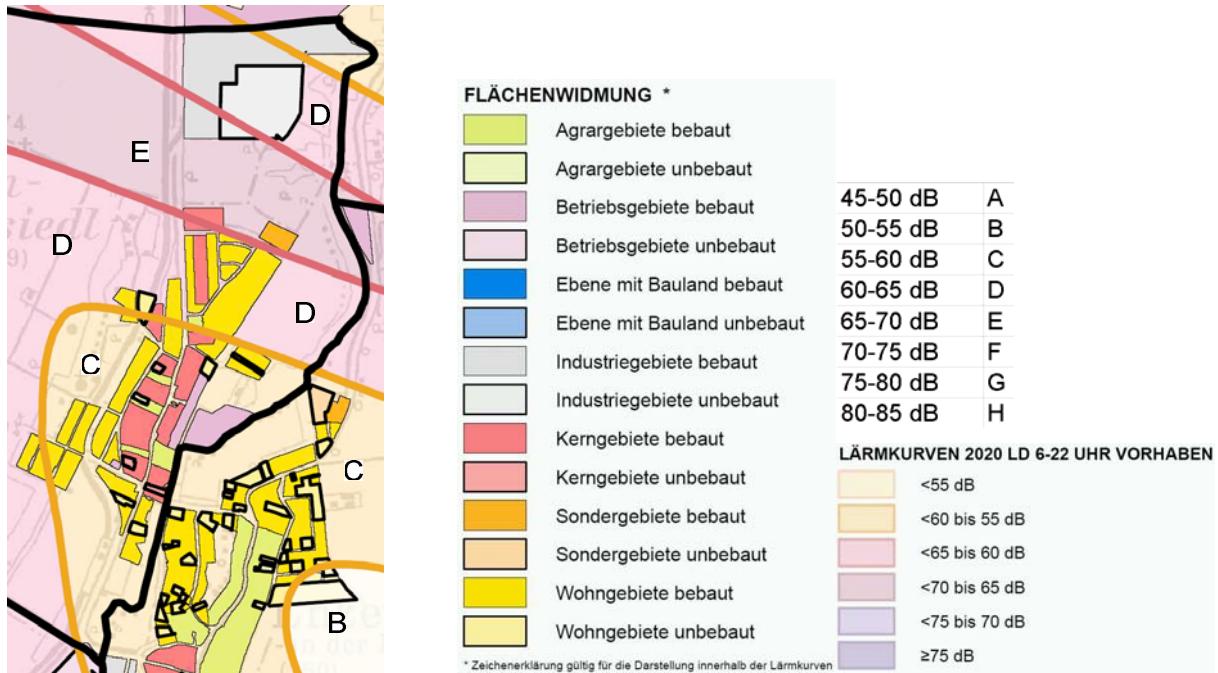


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

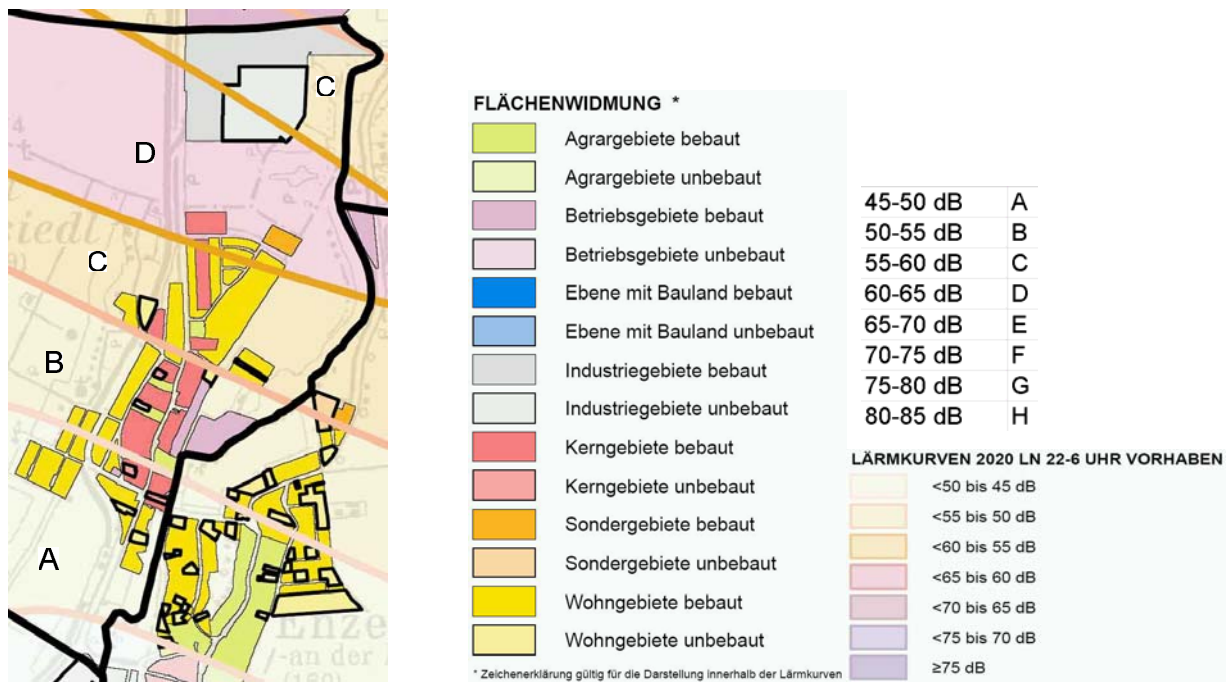


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Industriegebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Kerngebiet und Bauland Agrargebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <65 bis 55 dB tags und <60 bis 45 dB nachts zu liegen.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Klein-Neusiedl 1,6 ha von 29,3 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung*

(*Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase*) sind in der Gemeinde Klein-Neusiedl weite Teile des Siedlungsgebietes von Auswirkungen des Fluglärms betroffen. Dies gilt sowohl für den Tag-Fluglärm als auch für den Nacht-Fluglärm des Vorhabens und der Nullvariante.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* sind durch das Vorhaben 1,23 ha Wohnbauland mehr als in der Nullvariante von Tagfluglärm (> 55 dB) betroffen, die insgesamt betroffene Fläche beläuft sich auf 22,85 ha. Im Betriebsbauland sind weder in der Nullvariante noch durch das Vorhaben Flächen betroffen. Im Sonderbauland bleibt das Ausmaß der betroffenen Flächen gleich. Verglichen mit der Nullvariante steigt in der Nacht die durch Fluglärm (> 45 dB) belastete Fläche im Wohnbauland um 0,33 ha auf insgesamt 27,88 ha an.

Zum gegenständlichen Vorhaben wurde im Vorlauf zum gegenständlichen Verfahren ein Mediationsvertrag vereinbart, dessen hier relevanter Punkt nachstehend wiedergegeben wird.

„Sondervereinbarung Klein-Neusiedl“ (Mediationsvertrag):

- 6.) Konsens besteht, dass in der Nacht ausschließlich Siedlungsgebiete in Kleinneusiedl einen Leq >54dB aufweisen. Es wird deshalb für die Gemeinde Kleinneusiedl folgende Sondervereinbarung getroffen:
- Es wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages eine Arbeitsgruppe Gemeinde Kleinneusiedl/FWAG eingerichtet;
 - Innerhalb eines Jahres nach Abschluss dieses Vertrages wird ein strategischer Ortsentwicklungsplan erarbeitet;
 - Der Kostenrahmen für sämtliche Maßnahmen in Kleinneusiedl wird mit höchstens 12,7 Mio € festgelegt (Basis dafür ist das Kostenerfordernis für Ablösen ab 57dB Leq Nacht und Maßnahmen des technischen Lärmschutzes für die Zone 54-57dB Leq Nacht);
 - Mit der Umsetzung dieser Maßnahmen wird unmittelbar nach Abschluss dieses Vertrages begonnen. Es wird angestrebt, dass diese Maßnahmen innerhalb von 3 Jahren vollständig durchgeführt und abgeschlossen sind.

Der Mediationsvertrag stellt eine privatrechtliche Vereinbarung dar.

Gemäß Auskunft der Gemeinde Klein-Neusiedl vom 2011-02-22 wurde im Sinne des Mediationsvertrages „Sondervereinbarung Klein-Neusiedl“, Punkt 6 ein Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl ausgearbeitet und dieses am 2009-03-25 beschlossen.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

6. Im Zuge der Wahrung der Interessen der Ortsentwicklung wird weiters darauf hingewiesen, dass durch das gegenständliche Vorhaben große, derzeit landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Es ist die gesetzliche Aufgabe und das politische Interesse der Gemeinde Klein-Neusiedl, dass für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe

- Maßnahmen gesetzt werden, die
- diesen landwirtschaftlichen Betrieben einen „Fortbestand“

sichern.

Dazu wird im Detail darauf hingewiesen, dass

- bei einigen Betrieben durch die Größe der beanspruchten Flächen
- die Gefahr besteht, dass die „Erwerbsfähigkeit“ dieser landwirtschaftlichen Betriebe

beeinträchtigt wird.

Das gegenständliche Projekt ist aus Sicht der Gemeinde Klein-Neusiedl nur dann umweltverträglich, wenn

- der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist, da
- diese Betriebe bekanntlich einen ganz wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege leisten und
- aus dem Gemeindeleben nicht weggedacht werden können – ohne dass es zu einer nichtwiederumkehrbaren Änderung des Gemeindegefüges kommt.

Um es noch deutlicher zu sagen: Die Lage der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl ist – gerade aufgrund der Einschränkungen durch den Betrieb des Flughafens Wien – bereits jetzt eine schwierige, da die Möglichkeiten für diese Betriebe, landwirtschaftlichen Grund und Boden zu nutzen sehr eingeschränkt wird.

Werden nun zusätzliche, bis jetzt landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Flughafen Wien AG in Anspruch genommen, ist jedenfalls darauf zu achten, dass durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ein Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist.

Bzgl. dieser Fragestellung (insbesondere betreffend Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. für die Erwerbsfähigkeit der Bauern und Ausgleichsmaßnahmen) wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen, da diese Fragestellungen nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fallen. (s. dazu LAN 1.1.)

2. Einwendung mit den laufenden Nummern 8, 15, 19, 20, 22 – 25, 27, 28, 31, 34, 37 – 45, 47 – 53, 59 – 68, 70 – 73, 75 – 83, 85, 86, 92 – 94, 99 – 106, 108 – 112, 115 – 120, 122, 123, 125 – 129, 131 – 139, 143 – 158, 923, 924, 927 – 929, 931 – 935, 937 – 941, 946 – 948, 950, 957, 959 – 965, 967 – 971, 974 – 976, 978 – 997, 1001 – 1003, 1005, 1010, 1011, 1014, 1015, 1017, 1018, 1032 - 1035 bzw. protokollierten Nummer 186 (Vorlage „Persönliche Stellungnahme“):

- Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes belasten meine Umwelt schwer und schädigen bleibend den Boden, die Gewässer, die Luft, den Tierbestand meiner Liegenschaft. Auch wertvolle Erholungs- und Naturräume in meiner unmittelbaren Umgebung werden geschädigt. Das Projekt beeinträchtigt auch das Klima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im Widerspruch zur weltweit erforderlichen Reduktion von Treibhausgasen.

Bzgl. Schädigung der Liegenschaft siehe Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Schädigung wertvoller Erholungsräume in unmittelbarer Umgebung siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

- mein Eigentum bzw. meine sonstige dingliche Rechte als Nachbar sind durch die Umwelt- und Lärmbelastung stark beeinträchtigt und droht der Verlust der Verwertbarkeit meiner Liegenschaft. Das Projekt führt zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswert meiner Liegenschaft bzw. meinem Wohn- und Freizeitraum.

Bzgl. Beeinträchtigung der Liegenschaft bzw. des Wohnraums siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Verlust von Erholungswert bzw. Beeinträchtigung des Freizeitraums siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

- da sowohl mein Wohnbereich als auch mein

Arbeitsbereich innerhalb der Marktgemeinde ist und nur der Wohnbereich gefördert wird, trifft die beschriebene Gefahr auch für meinen Arbeitsplatz zu.

Durch das Vorhaben Bau der Parallelpiste 11R/29L am Flughafen Wien Schwechat sind insbesondere gemeinsam mit den bestehenden Anlagen, so nachhaltig negative Auswirkungen vor allem durch Emissionen von Lärm und Luftschadstoffen zu erwarten, dass meine Gesundheit und meine dinglichen Rechte schwerwiegend gefährdet und belastet werden. Ich bin daher als Nachbar in meiner Gesundheit und Leben gefährdet und belästigt und in meinen dinglichen Rechten massiv beeinträchtigt.

Bzgl. Beeinträchtigung sowohl des Wohnbereichs als auch des Arbeitsbereiches siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

3. Einwendung mit den laufenden Nummern 17 und 18 bzw. protokollierten Nummer 186:

siehe 2. **Einwendung mit den laufenden Nummern 8, 15, 19, 20, 22 – 25, 27, 28, 31, 34, 37 – 45, 47 – 53, 59 – 68, 70 – 73, 75 – 83, 85, 86, 92 – 94, 99 – 106, 108 – 112, 115 – 120, 122, 123, 125 – 129, 131 – 139, 143 – 158, 923, 924, 927 – 929, 931 – 935, 937 – 941, 946 – 948, 950, 957, 959 – 965, 967 – 971, 974 – 976, 978 – 997, 1001 – 1003, 1005, 1010, 1011, 1014, 1015, 1017, 1018, 1032 - 1035 bzw. protokollierten Nummer 186 (Vorlage „Persönliche Stellungnahme“)**

4. Einwendung mit der laufenden Nummer 46 bzw. protokollierten Nummer 186:

1. Großräumige Zerstörung und Verbetonierung der Landschaft
2. Verkehrsvervielfachung zu Land und Luft
3. Rücksichtslose Lärmerzeugung , Tag und Nacht
4. Wertminderung der Grundstücke im Schallteppich
5. Wohn- und Lebensqualität werden ad absurdum geführt
6. Luftqualität vermindert bzw. gesundheitsgefährdend
7. Lärmschutzfenster im Garten ziemlich nutzlos
8. Pläne am Gemeindeamt Schwechat mit darübergezeichnetem Projekt falsch, da veraltet

ad 1)

Bzgl. Großräumige Zerstörung und Verbetonierung der Landschaft siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37.

ad 2)

Bzgl. Verkehr wird auf die Beantwortung durch den SV für Verkehrsplanung hingewiesen.

ad 3)

Bzgl. Lärm wird auf die Beantwortung durch den SV für Lärmschutz hingewiesen.

ad 5)

Bzgl. Beeinträchtigung der Wohn- und Lebensqualität siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

ad 6)

Bzgl. Luftqualität wird auf die Beantwortung durch die SV für Luftreinhalte- und Umwelthygiene hingewiesen.

ad 7)

Bzgl. Verlärmung des Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktor 44.

5. Einwendung mit der laufenden Nummer 56 bzw. protokollierten Nummer 186 (Himberg):

6. Aufgabe der Marktgemeinde Himberg im UVP-Verfahren ist – neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt – auch die Wahrung jener der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang ist es das Hauptinteresse der Marktgemeinde Himberg, dass die Möglichkeit einer künftigen Ortsentwicklung gewahrt wird.

Durch die Lärmbelastung durch das Projekt 3. Piste wird die Entwicklungsmöglichkeit der Marktgemeinde Himberg beschränkt. Aus dieser Sicht wendet die Marktgemeinde Himberg ein, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn für die Marktgemeinde Himberg entsprechende Ausgleichsmaßnahmen verbindlich vorgesehen werden.

Bzgl. Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes durch Lärm siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild:

- Risikofaktor 44 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.10.3 *Schlussfolgerungen*

Marktgemeinde Himberg verursacht das Vorhaben eine teilweise Beeinträchtigung der lt. Örtlichem Entwicklungskonzept vorgesehenen Entwicklung in Pellendorf (durch den Tag-Fluglärm) und Velm (durch den Nacht-Fluglärm). Diese Beeinträchtigung ist durch die Nullvariante geringer ausgeprägt.

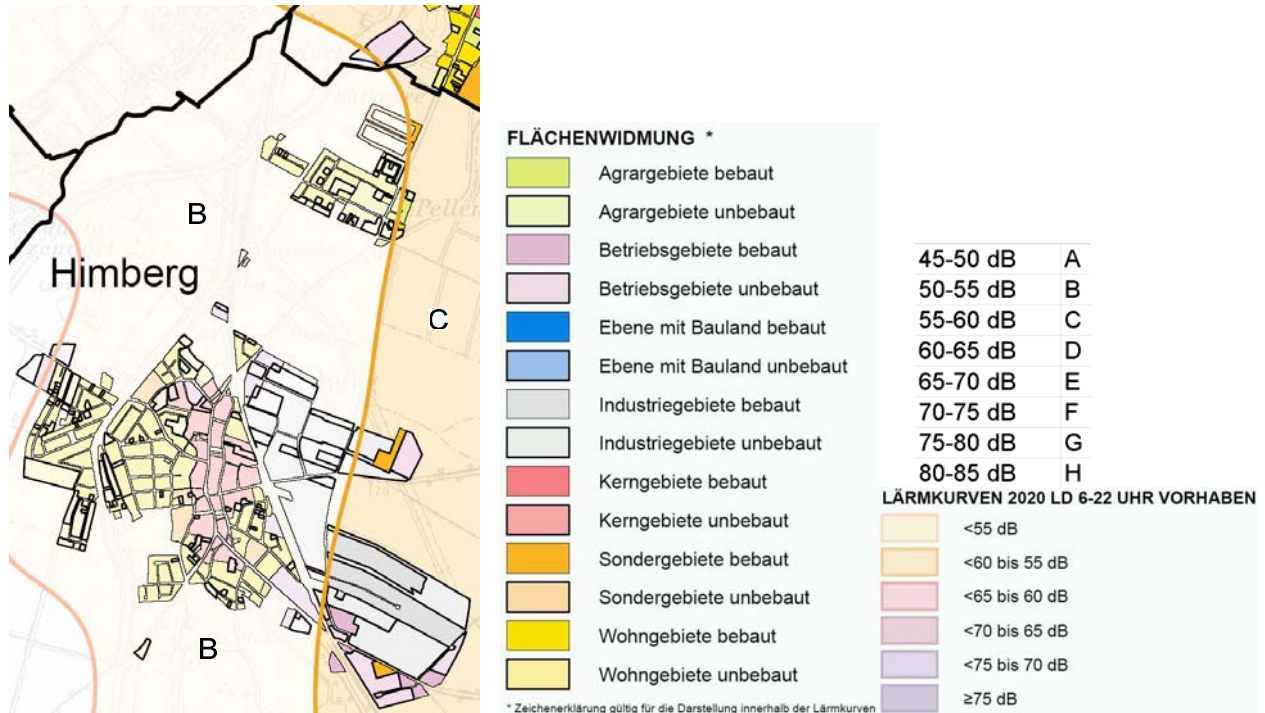


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

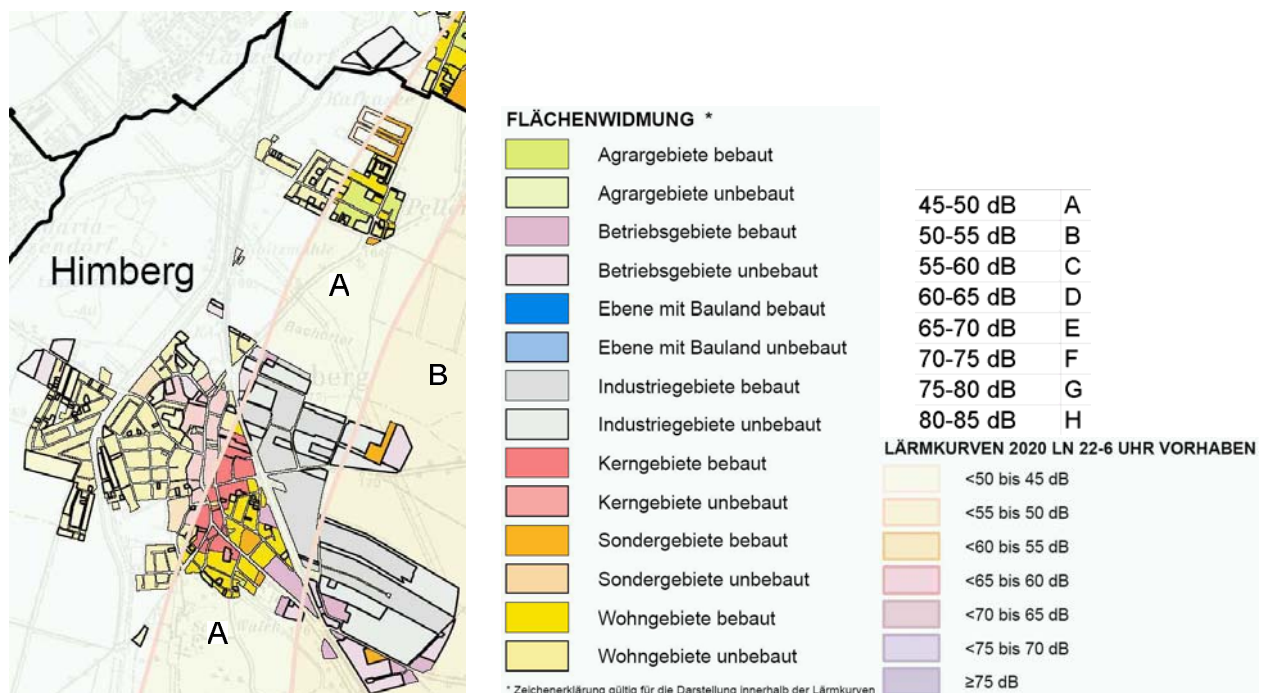


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Industriegebiet, Bauland Betriebsgebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Kerngebiet und Bauland Agrargebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung

gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <60 bis 55 dB tags und <55 bis 45 dB nachts zu liegen.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Himberg 34,8 ha von 186,8 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung*

(*Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase*) sind in der Marktgemeinde Himberg Teile des Siedlungsgebietes der Katastralgemeinden Himberg, Pellendorf und Velm von Auswirkungen durch das Vorhaben betroffen. Dies gilt sowohl für den Tag-Fluglärm als auch für den Nacht-Fluglärm.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* sind durch das Vorhaben 1,54 ha Wohnbauland und 0,86 ha Sondergebiet für Bildung und Gemeinschaft von Tagfluglärm (> 55 dB) betroffen, die Nullvariante führt zu keiner Belastung im Tagaspekt. Verglichen mit der Nullvariante wächst in der Nacht die durch Fluglärm (> 45 dB) belastete Fläche im Wohnbauland um 56,57 ha auf insgesamt

74,90 ha an. In den Kategorien Wohnen/Freizeit und Sondergebiete sind 2,34 ha bzw. 1,75 ha mehr als in der Nullvariante durch Nachtfluglärm betroffen.

Im regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland sind mit Ausnahme der Badeseesiedlungen für die Marktgemeinde Himberg keine Siedlungsgrenzen festgelegt. Eine Ortsentwicklung auf vom Vorhaben durch Lärmeinwirkung weniger beeinträchtigten Flächen ist daher möglich. Eine Beeinträchtigung der Ortsentwicklung findet daher nicht statt.

Ergänzend wird betreffend Wohnbauland darauf hingewiesen, dass im Ist-Zustand 2003 rund 25 ha im Bereich >55 dB liegen, beim Vorhaben 2020 rund 2 ha und beim Vorhaben 2025 rund 4 ha. Diesbezüglich entsteht eine Entlastung. Im Bereich >45 dB entsteht allerdings eine Belastung.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

6. Einwendung mit der laufenden Nummer 57 bzw. protokollierten Nummer 186:

Ich bin Bewohnerin des 23. Bezirks von Wien, nahe Alterlaa. Bereits jetzt sind die Flugbewegungen über unserem Wohngebiet unerträglich. Die Flugzeuge fliegen zu tief, verursachen einen starken Lärm und Kerosingestank. Teilweise finden die Flugbewegungen in Minutenabständen statt.

Eine dritte Flugbahn zu eröffnen, bedeutet für uns Bewohner des 23. Bezirks eine noch massivere Beeinträchtigung der Gesundheit und der Lebensqualität und es bedeutet für Liesing eine erhebliche Belastung der Umwelt. Von einem Erholungsgebiet keine Spur!

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Beeinträchtigung von Erholungsgebieten siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

7. Einwendung mit der laufenden Nummer 69 bzw. protokollierten Nummer 186 (Nationalpark Donau-Auen GmbH):

1) Fluglärm

Durch die Vergrößerung des Flughafens ist mit vermehrtem Flugbetrieb und damit mit erhöhten Lärmemissionen zu rechnen. In den Naturzonen des Nationalpark Donau-Auen ist die Belästigung durch Fluglärm besonders störend.

Die vorgelegten Projektunterlagen sind unzureichend, denn sie berücksichtigen nicht die besondere Schutzwürdigkeit des Nationalpark Donau-Auen und das große Ruhebedürfnis in diesem Bereich. Die Projektunterlagen sind auch deswegen ergänzungsbedürftig, weil sich die Untersuchungen zu der Fluglärmbelastung in erster Linie auf geschlossene Räume bezogen haben, nicht aber auf die freie Natur, wo Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich sind. Die Auswirkungen des Fluglärms auf die im Nationalpark Donau-Auen lebenden Vogelpopulationen werden in den Unterlagen unzureichend und teilweise irreführend dargestellt.

Zu den Zielen des Nationalpark Donau-Auen gehört nicht nur die Bewahrung der Natur in ihrer ursprünglichen Form, sondern auch die Vermittlung eines möglichst eindrucksvollen und ungetrübten Naturerlebnisses für die Besucher des Nationalparks (siehe § 2 Abs. 1 Ziffer 4 NÖ Nationalparkgesetz, § 1 Abs. 1 Ziffer 5 Wiener Nationalparkgesetz). Der immer wichtiger werdende Erholungswert des Nationalparks wurde in den Projektunterlagen in keiner Weise berücksichtigt. Für die Besucher des Nationalparks, welche die Ruhe der Natur genießen möchten, stellen die Lärmemissionen eine eklatante Beeinträchtigung des ungetrübten Naturerlebnisses dar. Dadurch wird der Erholungswert des Nationalparks erheblich gemindert.

b) Beeinträchtigungsbereich des Naturerlebnisses

Das Naturerlebnis ist gemäß § 2 Abs. 1 Ziffer 5 des NÖ Nationalparkgesetzes und § 1 Abs. 1 Ziffer 5 des Wiener Nationalparkgesetzes eine ausdrückliche Zielsetzung des Nationalparks. Die Möglichkeit zur Erholung wird auch in der Vereinbarung gemäß Art. 15a B-VG zwischen dem Bund und den Bundesländern Wien und Niederösterreich als Zielsetzung des Nationalparks festgehalten.

Für die Beeinträchtigung des Naturerlebnisses werden in den Projektunterlagen jedoch keinerlei Schwellenwerte oder Kriterien angegeben, und es werden keine räumlichen Wirkbereiche des Luftverkehrs abgegrenzt.

Der gesamte Aspekt des Naturerlebnisses wird im Fachbeitrag nicht erwähnt, obwohl Flugverkehr und insbesondere Fluglärm geeignet sind, das Naturerlebnis und die Erholung zu beeinträchtigen.

Dabei wäre beispielsweise die flächenmäßige Ausweitung des vom Flugverkehr beeinträchtigten Gebietes auszuweisen und zu bewerten gewesen. Auch in größerer Höhe erfolgende Überflüge führen zu einer erheblichen Beeinträchtigung des Naturerlebnisses, da dieses in wesentlichem Maße durch die natürliche Geräuschkulisse vermittelt wird. Das Rauschen der Blätter, das Summen der Insekten, die zwitschernden Vögel, ...: Naturerlebnis beinhaltet zwingend die akustische Dimension und technische Hintergrundgeräusche lassen dieses Eintauchen in die Natur abbrechen.

In der Gesamtbetrachtung ist die flächige Beschallung durch neue Flugrouten möglicherweise wesentlich nachteiliger, als eine geringfügige Entlastung der Haupteinflugschneisen Vorteile bringt.

Die Projektunterlagen sind diesbezüglich unzureichend und für eine Beurteilung nach Nationalpark-Recht nicht geeignet.

Diesbezüglich wird das „Beantwortungsdokument“ (Beilage ./2 zur Stellungnahme vom 2009-02-27, Beantwortung von Einwendungen und Stellungnahmen vom 2009-02-27) vorausgeschickt:

„Da durch die vorhabensbedingte Reduzierung des Flugverkehrs von und zu Piste 16/34 die Überflüge über den Nationalpark insgesamt vermindert werden, ist eine Herabsetzung der Belastung zu erwarten. Im Bereich Orth a.d.D. kommt es zu einer vorhabensbedingten Erhöhung der Zahl der Überflüge. Diese finden jedoch in so großen Höhen statt, dass Störwirkungen auszuschließen sind. Daher sind insgesamt keine zusätzlichen Belastungen des Schutzguts durch vermehrten Überflug zu erwarten.“

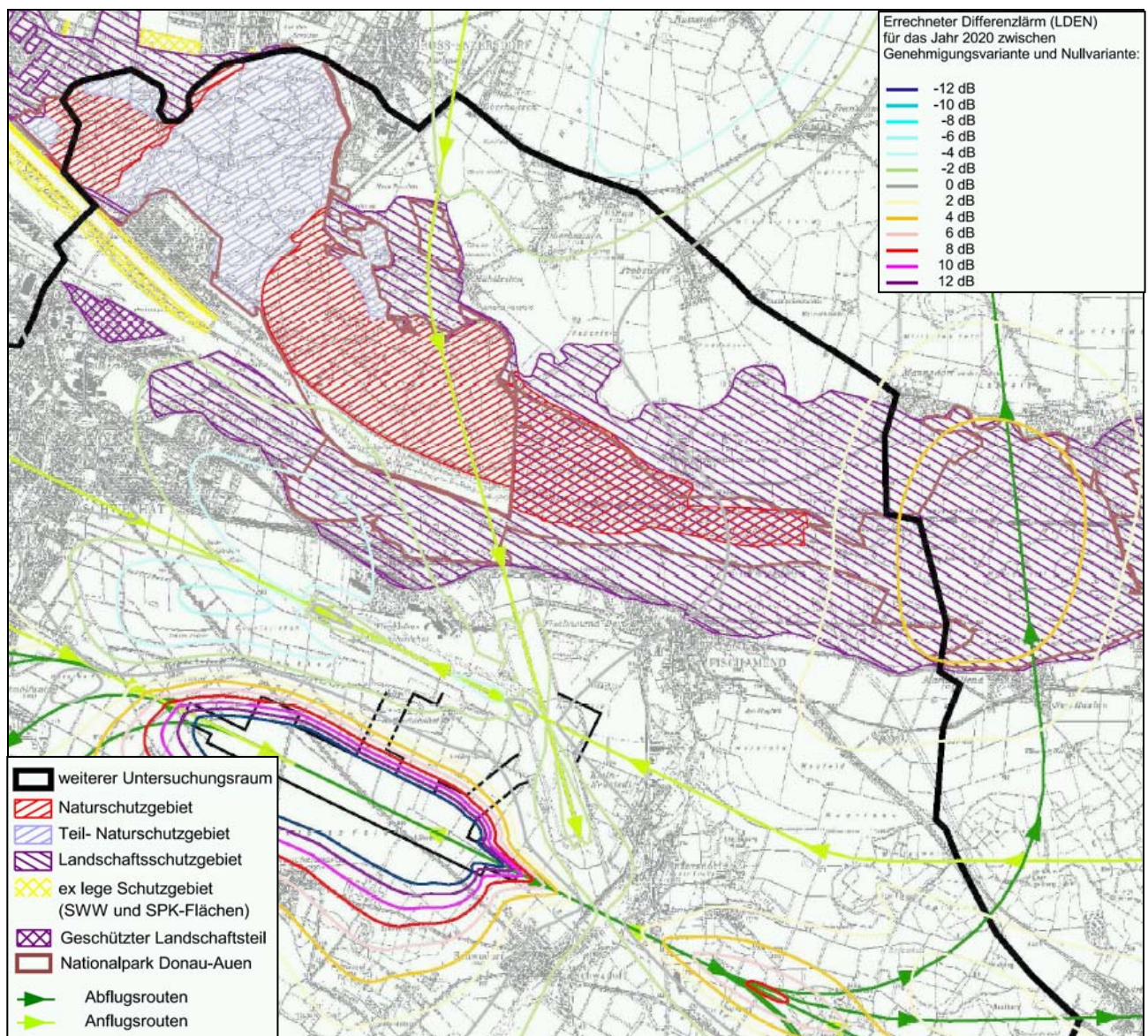


Abb. Ausschnitt Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen
(Quelle: Ergänzungen K 4.9 Natur- und Biotopschutz, Kapitel 4.9.3 Überprüfung der Umweltauswirkung 2020)

Die Abbildung lässt erkennen, dass entlang der Anflugroute über den Nationalpark Donau-Auen der errechnete Differenzlärm für das Jahr 2020 zwischen Genehmigungsvariante und Nullvariante 0 dB beträgt.

In westlicher Richtung (Richtung Wien) kommt der Nationalpark Donau-Auen zur Gänze innerhalb der 0 dB-Linie zu liegen. Im Süden (bei Mannswörth) kommen weiters die -2 dB und -4 dB – Linie innerhalb des Nationalparks Donau-Auen zu liegen.

In östlicher Richtung kommen weiters die 0 dB-, +2 dB und +4 dB – Linie innerhalb des Nationalparks Donau-Auen zu liegen, um danach wieder an der Nationalpark-Grenze auf +2 dB zu sinken.

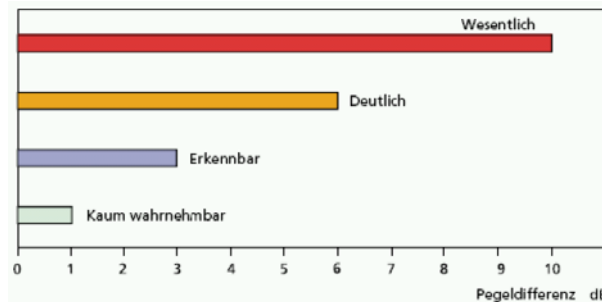


Abb. Wahrnehmung von Pegeldifferenzen

(Quelle: www.verwaltung.steiermark.at, „Lauter Lärm – eine Einführung“, www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10688953_3376985/773b9bc7/Lauter%20L%C3%A4rm%20Lammer.pdf, 2011-01-20)

Die Pegeldifferenz zwischen 2 dB und 4 dB liegt im Bereich der „erkennbaren“ Wahrnehmbarkeit bzw. im unteren Bereich der „deutlichen“ Wahrnehmbarkeit, jedoch nicht im Bereich der oberen „deutlichen“ bzw. „wesentlichen“ Wahrnehmbarkeit.

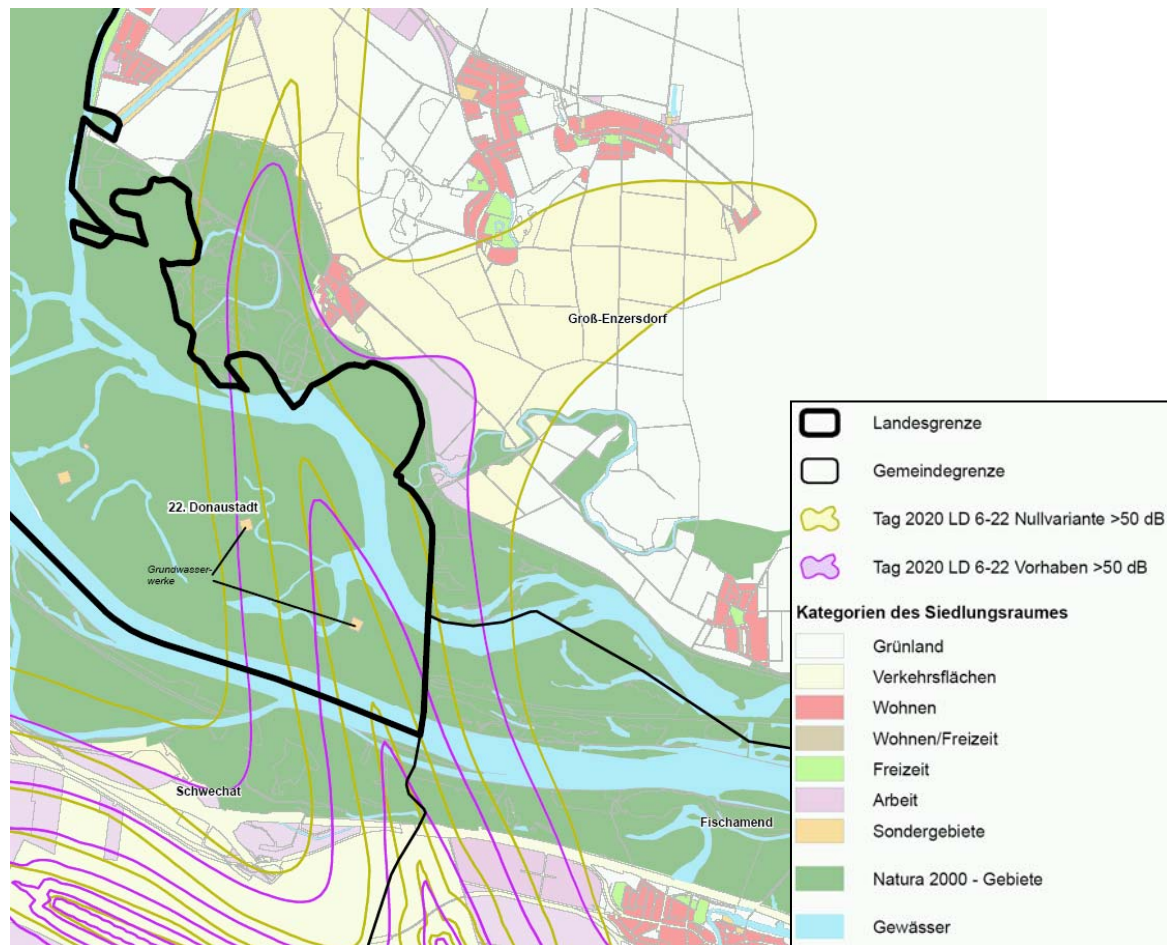


Abb. Ausschnitt Fluglärmbelastung der Donau-Auen
(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.27 *Wien 22., Donaustadt*,
Plandarstellung *Fluglärmbelastung der Donau-Auen*)

Obige Grafik zeigt, dass durch das Vorhaben 2020 im westlichen bzw. südlichen Bereich eine geringere Fläche der Donau-Auen durch Lärmimmissionen > 50 dB am Tag beeinträchtigt wird als dies bei der Nullvariante 2020 tags der Fall ist.

Erholungswert und Naturerlebnis:

Im Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 5.1.5 *Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr Erholungsnutzung in der freien Landschaft* wird der **Erholungswert** des Nationalparks Donau-Auen angesprochen:

„(...) Der Nationalpark Donauauen, bzw. die Mannswörther und Fischamender Donauauen, haben neben ihrem naturräumlichen Stellenwert auch einen bedeutenden Erholungswert. (...)“

Der **Erholungswert** eines Gebietes ist das Maß, in dem sich ein Gebiet zur Befriedigung des Erholungsbedürfnisses der Menschen eignet. Ein hoher Erholungswert ist

gegeben, wenn verschiedene Landschaftselemente (Wald, Wiesen, Bäume, Gewässer, topografische Gliederung), geringe Emissionen (Lärm, Staub, Abgase), eine leichte Zugänglichkeit, Erreichbarkeit und ein ausgewogenes Maß an Erschließung vorhanden sind. (Quelle: www.ooe-umweltanwaltschaft.at/xbcr/SID-7DFFC311-2886E3C9/Bescheid_Brunnenthal.pdf, 2011-01-20)

Sowohl für das **Naturerlebnis** als auch für den **Erholungswert** sind mehrere Parameter ausschlaggebend, wie z.B.

- das Landschaftsbild
- Funktionszusammenhänge (keine Unterbrechung linearer Freizeiteinrichtungen, wie z.B. Radwege)
- Sichtbeziehungen
- Geländeveränderungen und Rodungen
- Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen
- Luftschadstoffe
- Ruhe bzw. Lärm

Oben angeführte Faktoren werden in den Fachbeiträgen Landschaftsbild und Raumplanung dargestellt und ergeben als Gesamtheit das Naturerlebnis bzw. den Erholungswert.

Die oben angeführten Faktoren werden mit Ausnahme des Faktors „Ruhe bzw. Lärm“ durch das Vorhaben nicht verändert.

Bezüglich Lärm kommt es westlich von Fischamend zu einer (wenn auch „kaum wahrnehmbaren“) Entlastung im Bereich der Linien zwischen 0 dB und –2 dB, unmittelbar östlich von Fischamend zu einer Belastung mit „erkennbarer“ Wahrnehmbarkeit.

Eine wesentliche bzw. erhebliche Minderung des Erholungswertes des Gebietes ist soweit nicht zu erwarten.

8. Einwendung mit der laufenden Nummer 74 bzw. protokollierten Nummer 186 (Adria-Wien Pipeline GmbH):

1. Rechtzeitig vor Planungsbeginn für die Umlegung der AWP hat die Flughafen Wien AG mit der AWP ein privatrechtliches **Übereinkommen** abzuschließen, in dem die Modalitäten der Umlegungen geregelt werden und die detaillierten rechtlichen und technischen Bedingungen enthalten sind. Es ist von einem Zeitraum von rd. 2 Jahren von Beginn der Umlegungsplanung bis zur Realisierung der Umlegung auszugehen. Zur Veranschaulichung dieser Problematik wird auf die umfangreichen Regelungen verwiesen, welche mit der ÖBB im Rahmen des geplanten Ausbaus der Koralmbahn und den damit notwendigen Leitungsumlegungen getroffen werden mussten.
2. Entsprechend den bisher geführten Gesprächen müssen für die Umlegungsplanung der AWP folgende **Achsabstände** eingehalten werden:
 - In jenen Bereichen in denen die AWP parallel zu nur einer weiteren Leitung liegt und das Baufeld zur anderen Seite mindestens 13 m frei ist, muss ein Achsabstand von der Fremdleitung zur AWP von **mindestens 9,0 m** eingehalten werden.
 - In jenen Bereichen in denen die AWP zwischen zwei anderen Leitung liegt, muss der Achsabstand von der ersten Fremdleitung zur AWP **mindestens 9,0 m** und zur zweiten Fremdleitung **mindestens 13,0 m** betragen.Die Breite des AWP-Servitutsstreifens beträgt dabei 8,0 m (jeweils 4,0 m links und rechts der Leitungssachse). Als Mindestbreite des Arbeitsstreifens, der für die Verlegung der Rohrleitung benötigt wird, kann 20,0 m angenommen werden.
3. Es ist seitens der Flughafen Wien AG sicherzustellen, dass durch diese die intabulierten Servitutsrechte der bestehenden Adria-Wien Pipeline in vollem Umfang für die umzulegende AWP von den betroffenen Liegenschaftseigentümern oder sonst dinglich Berechtigten erwirkt werden.
4. In Abstimmung und im Einvernehmen mit der AWP sind von der Flughafen Wien AG sämtliche zur Umlegung und zur Sicherung der AWP erforderlichen Maßnahmen zu setzen, damit die kontinuierliche Versorgung der Raffinerie Schwechat mit Rohöl gewährleistet bleibt. Insbesondere ist sicherzustellen, dass auch nach erfolgter Leitungsumlegung für die AWP der Zugang zu den Leitungen zum Zwecke der Kontrolle, Wartung und Erhaltung der umgelegten Leitungen nicht durch tatsächliche oder rechtliche Hindernisse, insbesondere durch allfällige Sicherheitszonen oder sonstige dingliche Rechte Dritter, beeinträchtigt wird.
5. Die Flughafen Wien AG hat bedingt durch das Pistenprojekt alle im Zuge der Verlegung der neuen Leitungen der AWP und der vollständigen Herausnahme der Altleitungen entstehenden Kosten zu tragen sowie die AWP hieraus schad- und klaglos zu halten. Ferner hat die Flughafen Wien AG zur Durchführung der Umlegungsarbeiten geeignete Professionisten im Einvernehmen mit der AWP zu beauftragen.
6. Die Flughafen Wien AG hat der AWP für alle Schäden und Kosten, die - ohne Rücksicht auf ihr Verschulden - durch sie oder ihre Beauftragten verursacht wurden und in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Bestand des Projektes stehen, Ersatz zu leisten. Beschädigte Anlagen der AWP sind mit ihrem Neuwert zu ersetzen. Die Flughafen Wien AG wird in den Verträgen mit den Professionisten auf diesen Umstand Rücksicht nehmen. Die AWP haftet nur für solche Schäden, die ihre Ursache in einem vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handeln der AWP-Mitarbeiter haben.
7. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich, alle übernommenen Pflichten auf seinen allfälligen Rechtsnachfolger zu übertragen.
8. Die Flughafen Wien AG hat nach **§ 30 Rohrleitungsgesetz BGBl. 411/1975** i.d. geltenden Fassung die Genehmigung des Landeshauptmannes für Niederösterreich für ihr Vorhaben einzuholen.

Die angeführten Voraussetzungen wurden als Auflage vorgeschrieben und sind zu realisieren.

9. Einwendung mit den laufenden Nummern 88 und 951 bzw. protokollierten Nummer 186:

6. Im Zuge der Wahrung der Interessen der Ortsentwicklung wird weiters darauf hingewiesen, dass durch das gegenständliche Vorhaben große, derzeit landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Es ist die gesetzliche Aufgabe und das politische Interesse der Gemeinde Klein-Neusiedl, dass für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe

- Maßnahmen gesetzt werden, die
- diesen landwirtschaftlichen Betrieben einen „Fortbestand“

sichern.

Dazu wird im Detail darauf hingewiesen, dass

- bei einigen Betrieben durch die Größe der beanspruchten Flächen
- die Gefahr besteht, dass die „Erwerbsfähigkeit“ dieser landwirtschaftlichen Betriebe

beeinträchtigt wird.

Das gegenständliche Projekt ist aus Sicht der Gemeinde Klein-Neusiedl nur dann umweltverträglich, wenn

- der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist, da
- diese Betriebe bekanntlich einen ganz wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege leisten und
- aus dem Gemeindeleben nicht weggedacht werden können – ohne dass es zu einer nichtwiederumkehrbaren Änderung des Gemeindegefüges kommt.

Um es noch deutlicher zu sagen: Die Lage der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl ist – gerade aufgrund der Einschränkungen durch den Betrieb des Flughafens Wien – bereits jetzt eine schwierige, da die Möglichkeiten für diese Betriebe, landwirtschaftlichen Grund und Boden zu nutzen sehr eingeschränkt wird.

Werden nun zusätzliche, bis jetzt landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Flughafen Wien AG in Anspruch genommen, ist jedenfalls darauf zu achten, dass durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ein Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist.

Ich bin gegen d. 3. Piste, da mein lebensfähiger landwirtschaftlicher Betrieb wertvolle Ackerflächen verlieren würde u. gleichwertige Ersatzgründe, in vertretbarer Entfernung nicht mehr vorhanden sind. Dadurch eine Weiterführung d. Landwirtschaft nicht mehr gesichert ist.

Bzgl. dieser Fragestellung (insbesondere betreffend Gefahr für Erwerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe durch Größe des Vorhabens) wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen, da diese Fragestellungen nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fallen. (s. LAN. 4.1.)

10. Einwendung mit der laufenden Nummer 114 bzw. protokollierten Nummer 186 (Zwölfaxing):

- 5.) Aufgabe der Gemeinde im UVP-Verfahren ist – neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt – auch die Wahrung der der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang ist es einer der Hauptinteressen der Gemeinde Zwölfaxing, dass die Möglichkeit einer künftigen Ortsentwicklung gewahrt wird.

Dazu wird darauf hingewiesen, dass die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde Zwölfaxing im Osten bereits jetzt durch den Flughafen (und die damit im Zusammenhang stehende Lärmentwicklung) begrenzt ist, wobei gerade das gegenständliche Projekt 3. Piste eine weitere Entwicklung im Osten nicht mehr möglich macht. Vor dem Hintergrund, dass in Richtung Westen lediglich eine geringe Weiterentwicklung möglich ist und im Norden und im Süden die Entwicklungsmöglichkeiten bereits durch die Gemeindegrenzen beschränkt sind ist es nachvollziehbar, dass das gegenständliche Projekt in die künftige Ortsentwicklung eingreift.

Vor diesem Hintergrund macht die Gemeinde Zwölfaxing geltend, dass das Projekt 3. Piste nur dann umweltverträglich ist, wenn für den Fortbestand der Gemeinde alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, damit künftig die Lärmbelastung des Ortsgebietes so gering als möglich gehalten wird, sodass die Grundlagen für eine hinkünftige Ortsentwicklung gegeben sind.

Darüber hinaus macht die Gemeinde Zwölfaxing geltend, dass im Sinne der Umweltverträglichkeit zur Förderung der Ortsentwicklung Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen sind, die von der Behörde verbindlich vorgeschrieben werden müssen.

Bzgl. Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes durch Lärm siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktor 44.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.24.3 *Schlussfolgerungen Gemeinde Zwölfaxing* stellen sowohl das Vorhaben als auch die Nullvariante eine generelle Beeinträchtigung einer allfälligen Entwicklung von Zwölfaxing v.a. in östlicher Richtung (relevantes Kriterium: Wohnbauland) sowohl durch den Tag- als auch den Nacht-Fluglärm dar.

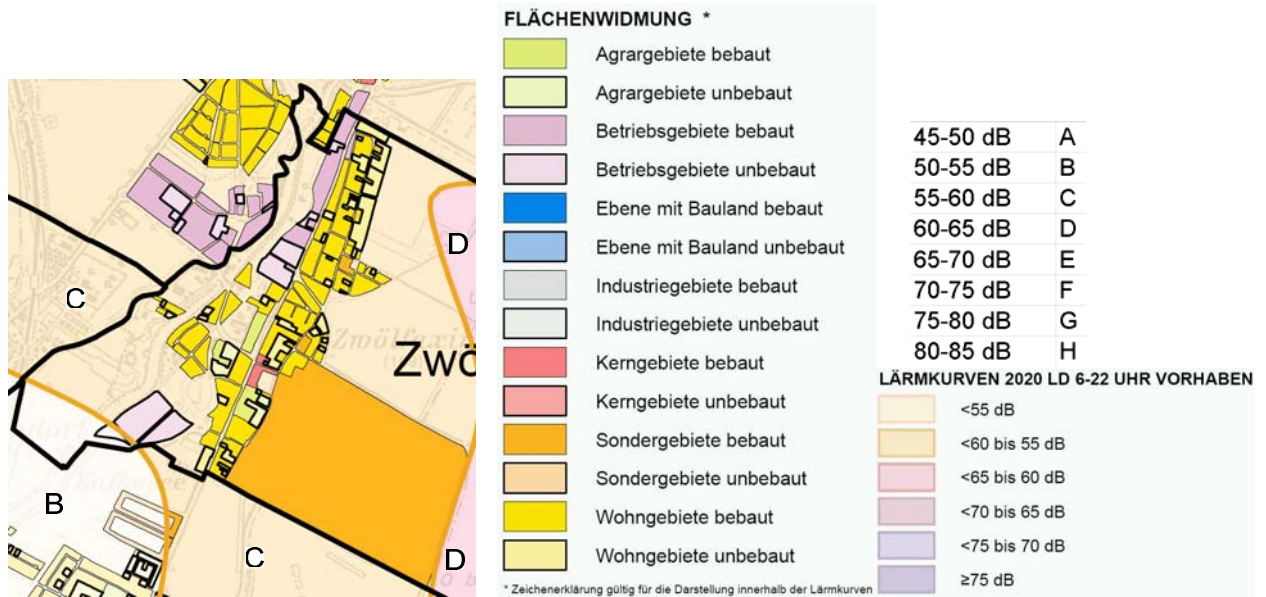


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

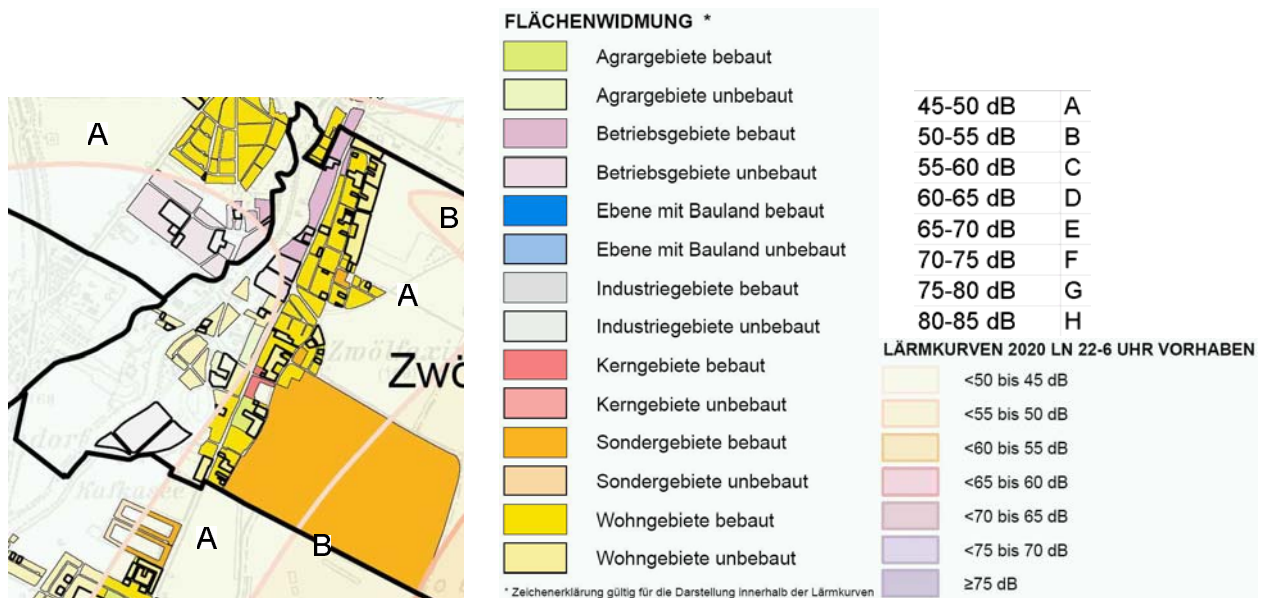


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Betriebsgebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Kerngebiet und Bauland Agrargebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <60 bis 55 dB tags und <55 bis 45 dB nachts zu liegen.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Zwölfaxing 12,7 ha von 51,4 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung*

(*Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase*) sind in der Gemeinde Zwölfaxing weite Teile des Siedlungsgebietes von Auswirkungen durch das Vorhaben betroffen. Gleiches gilt für die Nullvariante. In Bezug auf die Auswirkungen auf Sondergebiete ist festzustellen, dass in dieser Kategorie fast ausschließlich die Kaserne Zwölfaxing betroffen ist.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* erhöht sich im Vorhaben die Fläche des durch Tagfluglärm (> 55 dB) betroffenen Wohnbaulands um 8,31 ha auf 50,35 ha. Gleichzeitig steigt auch die betroffene Fläche in den Kategorien Wohnen/Freizeit (+1,05 ha) und Sondergebiete (+0,30 ha). Im Nachtspekt (> 45 dB) führt das Vorhaben – verglichen mit der Nullvariante – zu einer Steigerung der

betroffenen Fläche im Wohnbauland um 0,79 ha. Im Sondergebiet verändert sich die betroffene Fläche nicht.

Ergänzend wird betreffend Wohnbauland darauf hingewiesen, dass im Ist-Zustand 2003 rund 51 ha (100 % des Wohnbaulandes) im Bereich >45 dB liegen, beim Vorhaben 2020 rund 38 ha und beim Vorhaben 2025 rund 42 ha. Diesbezüglich entsteht eine Entlastung. Im Bereich >55 dB bleiben die Werte gleich.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

11. Einwendung mit der laufenden Nummer 124 bzw. protokollierten Nummer 186 (Schwadorf):

8. Die Marktgemeinde Schwadorf hat ebenfalls bereits in ihrer Stellungnahme (siehe oben) darauf hingewiesen, dass durch

- Errichtung der 3. Piste und
- die damit im Zusammenhang stehende Verlegung der B10 und des Lärmschutzdamms

massive Schwierigkeiten bei Bewältigung des Oberflächenwassers bei starken Niederschlägen zu befürchten sind. Die Marktgemeinde Schwadorf wendet ein, dass das Projekt 3. Piste nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn zum Schutz der betroffenen Anrainer entsprechende wasserbaulich Maßnahmen zur Verhinderung von Überschwemmungen von der Behörde verbindlich festgesetzt werden.

Dabei ist insbesondere auf

- die Lage der 3. Piste
- den Lärmschutzwald und
- die Verlegung der B10 (Wilddurchlass)

Rücksicht zu nehmen.

Die Marktgemeinde Schwadorf regt in diesem Zusammenhang an, dass ein Wasserbauprojekt ausgearbeitet wird, in dem die Oberflächenwässer großräumig, nordöstlich von Schwadorf in einen entsprechenden Vorfluter (beispielsweise die Fischa) abgeleitet werden.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktor 43.

Bzgl. Bewältigung des Oberflächenwassers bei starken Niederschlägen und wasserbauliche Maßnahmen zur Verhinderung von Überschwemmungen wird auf die Beantwortung durch den SV für Abwassertechnik hingewiesen. (s. ABW 2.1.)

9. Aufgabe der Gemeinde im UVP-Verfahren ist – neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt – auch die Wahrung jener, der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Sinn ist es das Hauptinteresse der Marktgemeinde Schwadorf, dass die Möglichkeit einer künftigen Ortsentwicklung gewahrt wird.

In diesem Zusammenhang weist die Marktgemeinde Schwadorf daraufhin, dass

- die Ortsentwicklung von Schwadorf nicht nur durch die bestehende Lärmbelastung, sondern
- gerade durch das gegenständliche Projekt

massiv eingeschränkt wird.

Die Marktgemeinde Schwadorf wendet ein, dass das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn entsprechende Ausgleichsmaßnahmen verbindlich vorgesehen werden.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.20.3 *Schlussfolgerungen Gemeinde Schwadorf* stellen sowohl das Vorhaben als auch die Nullvariante eine partielle Beeinträchtigung einer allfälligen Entwicklung von Schwadorf (relevantes Kriterium: Wohnbauland) dar:

Die Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeit von Schwadorf erfolgt durch das Vorhaben v.a. in nördlicher und nordöstlicher Richtung durch den Tag-Fluglärm; die Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeit von Schwadorf durch die Nullvariante erfolgt v.a. in nordöstlicher Richtung ebenfalls durch den Tag-Fluglärm.

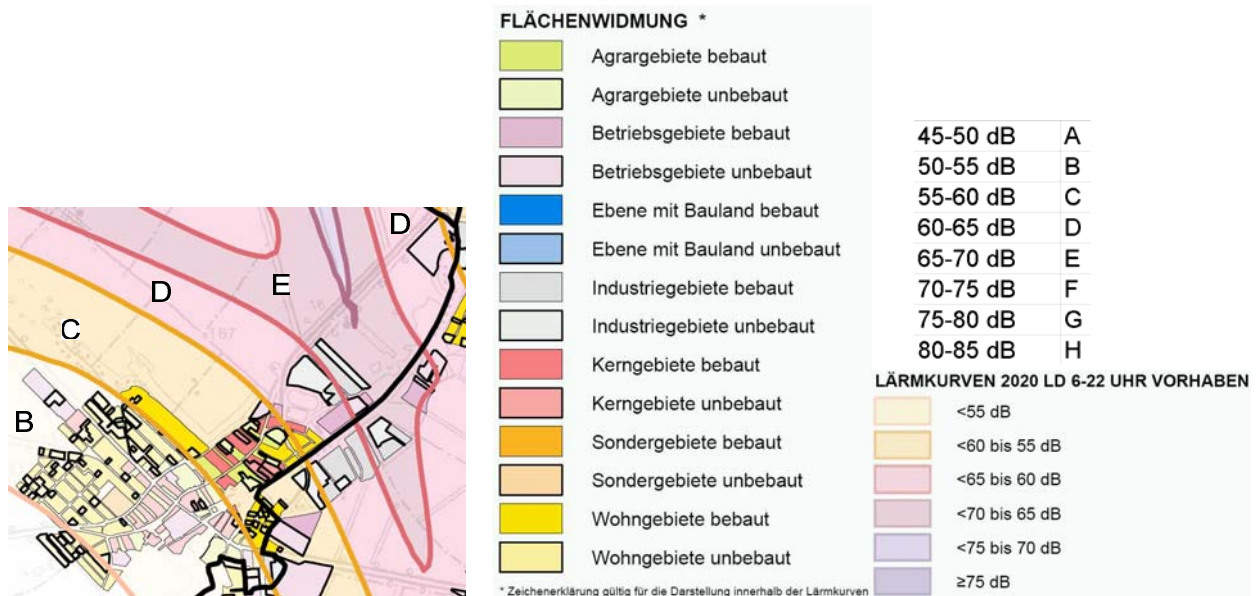


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

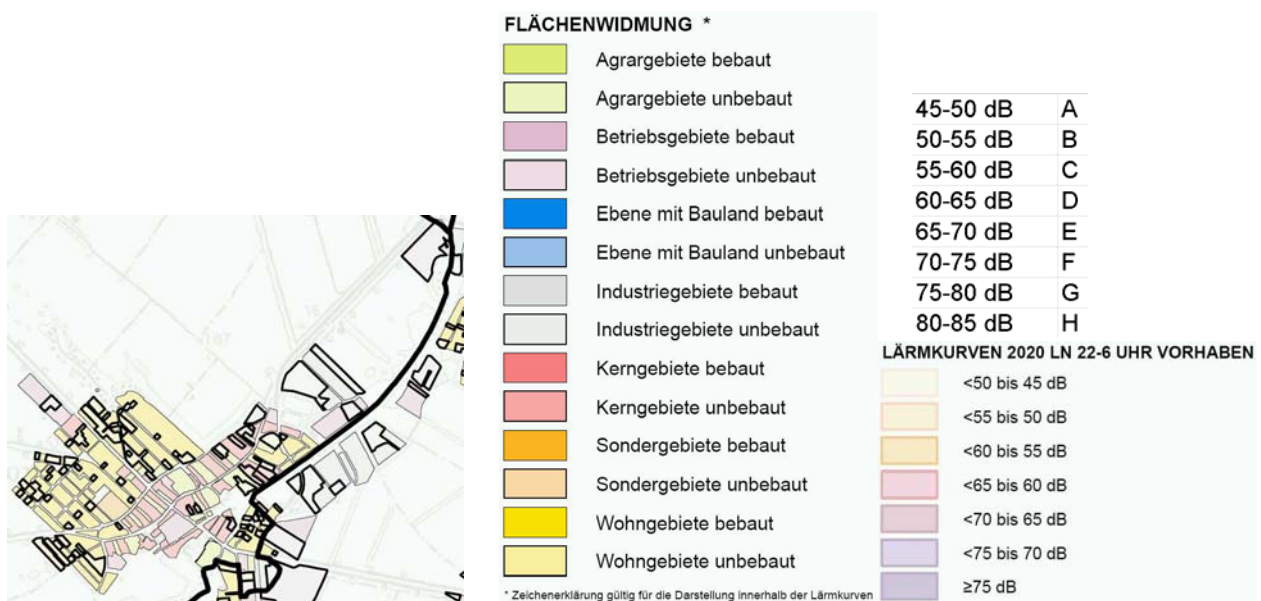


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Industriegebiet, Bauland Betriebsgebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Kerngebiet und Bauland Agrargebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <60 bis 55 dB tags zu liegen. Es liegt keine relevante Betroffenheit auf Basis der ÖNORM S5021 (Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung) durch den Nachtfluglärm vor.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020*)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Schwadorf 13,3 ha von 65,5 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung (Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase)* sind in der Marktgemeinde Schwadorf Teile des östlichen Siedlungsgebietes von Auswirkungen des Tag-Fluglärms des Vorhabens betroffen. Gleiches gilt für die Nullvariante. Weiters befinden sich die Fluglärmkurven in Nahelage zum nördlichen Ortsrand von Schwadorf.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* reduziert sich durch das Vorhaben das im Tagaspekt von Fluglärm (> 55 dB) betroffene Wohnbauland um 7,38 ha auf 14,59 ha. Hinzu kommt eine Reduktion der betroffenen Flächen in den Kategorien Wohnbauland/Freizeit (-0,16 ha) und Betriebsgebiete (-1,08 ha). Im Nachtaspekt (> 45 dB) sind keine Flächen durch Vorhaben oder Nullvariante betroffen.

Ergänzend wird betreffend Wohnbauland darauf hingewiesen, dass im Ist-Zustand 2003 rund 9 ha im Bereich >55 dB liegen, beim Vorhaben 2025 rund 4 ha.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

12. Einwendung mit der laufenden Nummer 130 bzw. protokollierten Nummer 186 (Volkspartei Enzersdorf an der Fischa, Markus Plöchl):

2)

Die künftig auf die Gemeinde Enzersdorf zukommende Belastung ist detailliert zu untersuchen und es werden Maßnahmen gefordert, die die Möglichkeiten einer künftigen Entwicklung der Gemeinde als Wohn- und Wirtschaftsstandort gewährleisten. Wir fordern daher ein „Sonderpaket“ wie es auch für die Gemeinde Klein Neusiedl im Mediationsvertrag festgelegt wurde (z. B. Ortsentwicklungskonzept, Regionales Entwicklungskonzept).

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.4.3 *Schlussfolgerungen Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa* beeinträchtigen sowohl das Vorhaben als auch die Nullvariante allfällige Entwicklungen der Katastralgemeinden Enzersdorf und Margarethen am Moos (relevantes Kriterium: Wohnbauland). Konkret wird das südliche Ortsgebiet von Enzersdorf und das nordöstliche Ortsgebiet von Margarethen am Moos durch den Tagfluglärm des Vorhabens betroffen. Durch den Nachtfluglärm des Vorhabens wird das nördliche Ortsgebiet von Enzersdorf betroffen.

Das Vorhaben beeinträchtigt jedoch Margarethen am Moos weniger stark als die Nullvariante (Flächenausdehnung der Lärmkurven). Durch die Nullvariante werden insbesondere weitere Ortsteile von Margarethen am Moos und in geringerer Weise auch von Enzersdorf durch Tagfluglärm betroffen.

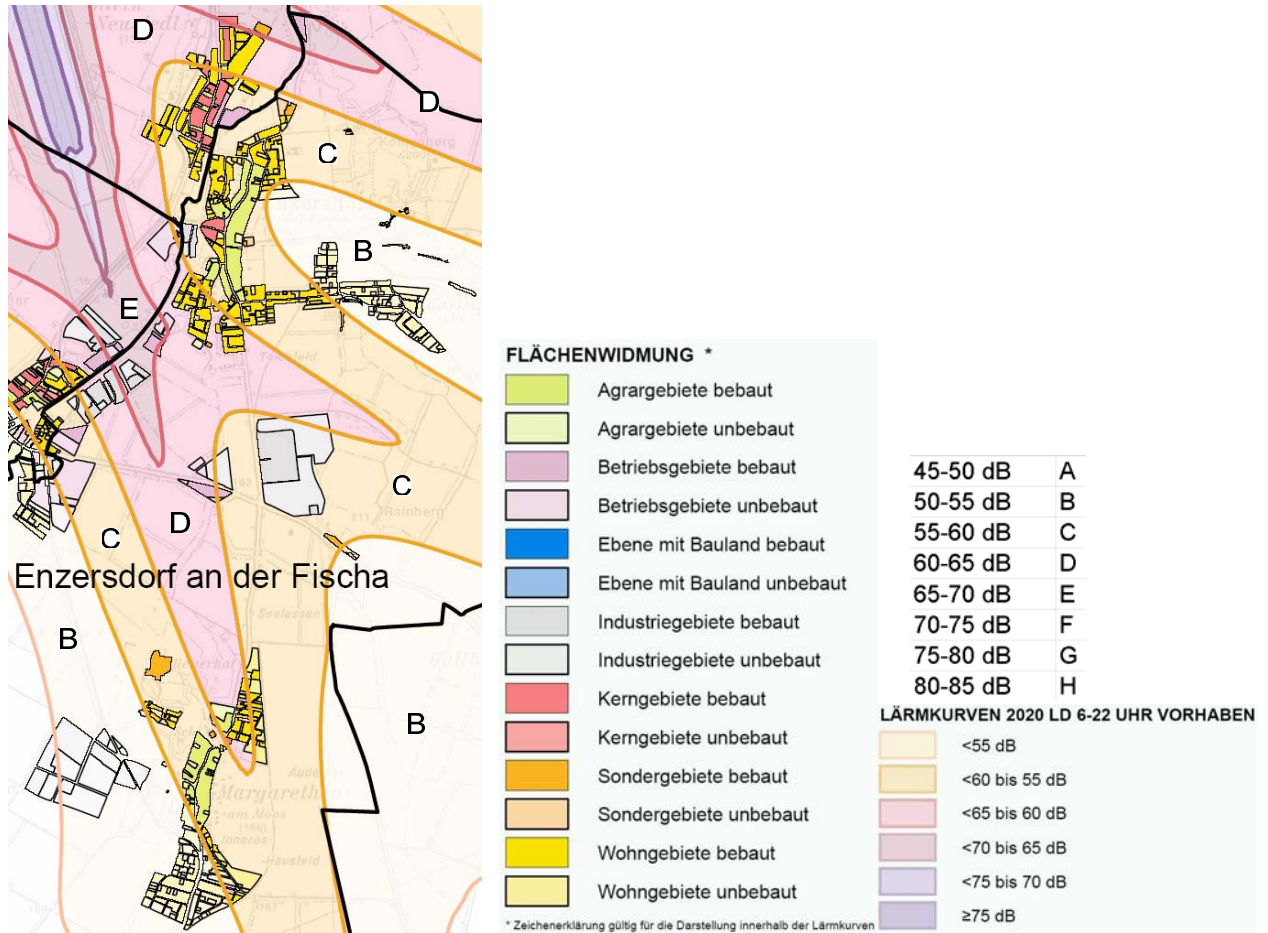


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

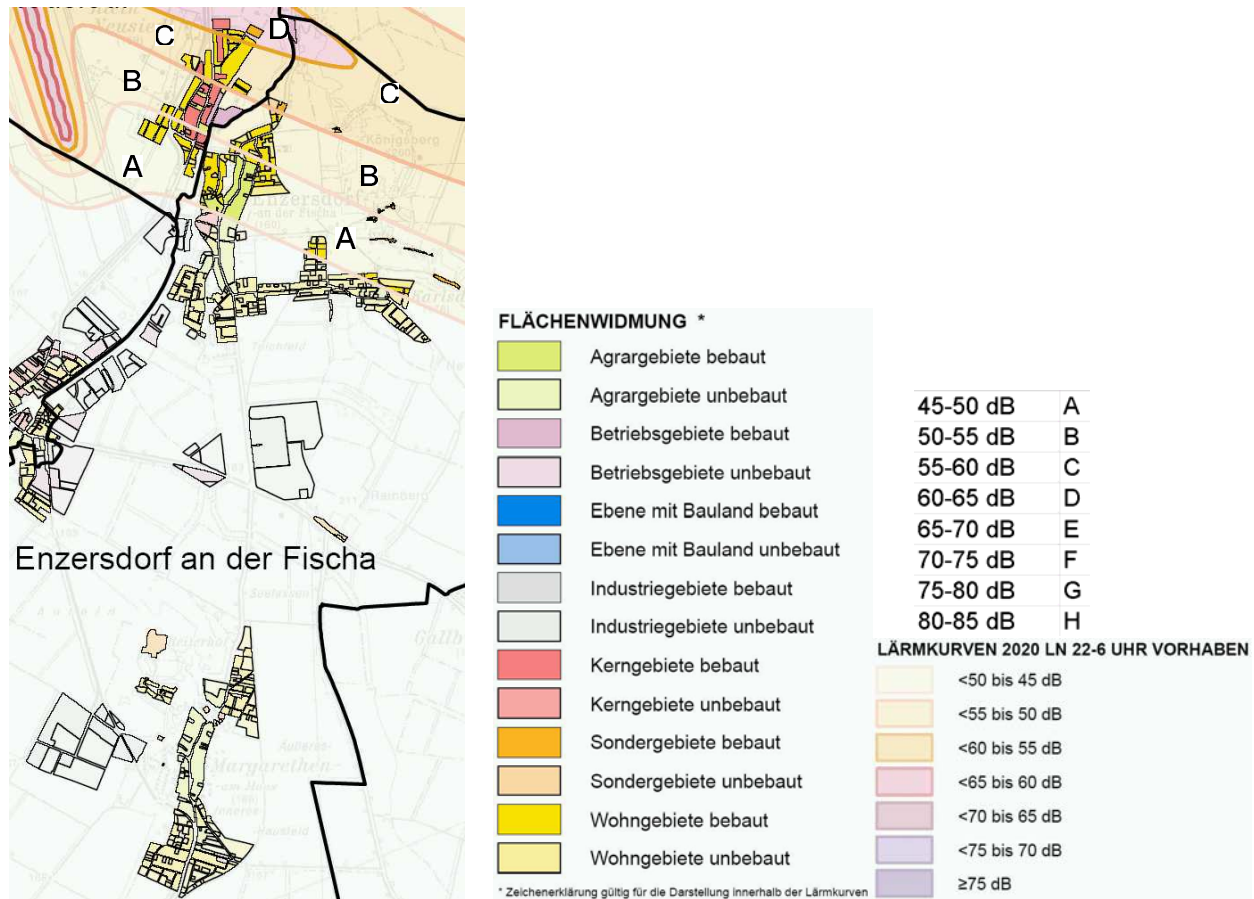


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Industriegebiet, Bauland Betriebsgebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Agrargebiet und Bauland Sondergebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <60 bis 55 dB tags und <60 bis 45 dB nachts zu liegen.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Enzersdorf an der Fischa 39,8 ha von 139,4 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung*

(*Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase*) sind in der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa das Siedlungsgebiet sowohl der KG Enzersdorf als auch der KG Margarethen am Moos von Auswirkungen des Vorhabens betroffen. Dies gilt sowohl für den Tag-Fluglärm als auch für den Nacht-Fluglärm.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* bewirkt das Vorhaben mit –22,28 ha eine Entlastung im Vergleich zur Nullvariante im Beurteilungskriterium Flächenwidmung (relevante Kategorie „Wohnen“) hinsichtlich des Tagfluglärms (> 55 dB). Insgesamt beläuft sich die durch das Vorhaben am Tag betroffene Fläche im Wohnbauland auf 88,66 ha. Zusätzlich dazu entsteht durch das Vorhaben eine Entlastung in Betriebs- und Sondergebieten. In der Nacht erhöht sich die durch Fluglärm (> 45 dB) belastete Fläche im Wohnbauland um 3,73 ha auf insgesamt 28,94 ha.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

13. Einwendung mit der laufenden Nummer 159, 483 – 922 bzw. protokollierten Nummer 189 (Vorlage Leth (Fritz)):

[1] Diese Fachbeiträge samt dem aufwendigen ANHANG von ZT DI Erwin Pönitz beruhen auf unrichtigen Grundlagen und können daher weder richtig noch aussagekräftig sein

[2] Die Fachbeiträge Raumplanung sind z.B. auf Basis einer nicht verbindlichen Flugverteilung auf die Pisten gerechnet, es können Routen verschoben werden oder auch hinzukommen, die neue Gebiete betreffen

Der Flughafen ist nicht zuständig für die Flugverteilung auf Pisten und Flugrouten, diese werden im Dialogforum mit der Austro Control ständig neu „optimiert“ und dann vom BMVIT erlassen.

Zitat aus 02.110, Punkt 6.2.2:

„Pistenbelegung: Die Zuweisung von Pisten für Starts und Landungen (Pistenbelegung) erfolgt durch die Flugsicherung und nicht durch die Flughafenbetreiber

[3] Da Lärmkarten für die Gebiete mit Leq 40 dB fehlen, fehlen auch die Darstellungen in der Raumplanung dafür. Der Leq 40 dB ist aber laut der von der EU in Auftrag gegebenen HYENA-Studie bereits gesundheitsgefährdend ist. Erhöhungen des Blutdrucks (sowohl systolischer als auch diastolischer) wurden nicht nur bei Erwachsenen sondern auch bei Kindern schon ab Leq 40 dB festgestellt

Aufgrund der HYENA-Studie (von EU in Auftrag gegeben) treten schon bei 30 bis 40 dB Fluglärmbelastung nachweislich gesundheitliche Schäden auf. Die angegebenen Schutzzonen sind völlig ungenügend festgelegt.

[4] Unglaublicherweise ist sogar ein Prognosezeitpunkt 2010 im Fachbeitrag 04.110 Variantenvergleich Fluglärm und daher auch in den Fachbeiträgen der Raumordnung festgelegt, der nicht einmal den § 145b LFG berücksichtigt, der „mindestens 10 Jahre nach Antragstellung“ vorschreibt.

Der Vergleich des so genannten Nullszenarios 2010 mit Planszenario 2010 ist unzulässig, weil es zum Prognosezeitpunkt 2020 406.000 und bei Auslastung des 3-Pistensystems 460.000, - also bei weitem mehr als 267.000 Flugbewegungen geben wird, während das Nullszenario zu diesem Zeitpunkt seine Kapazitätsgrenze mit 270.000 Flugbewegungen erreicht haben würde (siehe FB 02.110, Kapitel 3 „Nullszenario 2020“)

ad 1:

Die Grundlagen (Flugverkehrsprognose, Lärm) zum Fachbeitrag Raumplanung wurden überarbeitet.

Ad 3:

Für die Raumordnung bzw. die Beurteilung der Auswirkungen auf diese wird im Fachbeitrag Raumplanung die NÖ Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl. 8000/4-0 Stammverordnung 27/98 1998-02-13) herangezogen und weiters eine ergänzende Betrachtung von Kleingärten, Betriebsgebiet und Sondergebiet-Kategorien in Anwendung der ÖNORM S5021 (Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung) durchgeführt.

Bzgl. medizinischer Richt- bzw. Grenzwerte wird auf die Beantwortung durch den SV für Umwelthygiene hingewiesen. (s. Teilgutachten Umwelthygiene)

ad 4:

Der Prognosehorizont im Fachbeitrag Raumplanung ist das Jahr 2020, darüber hinaus wurden auch Angaben zu 2025 nachgeliefert.

14. Einwendung mit der laufenden Nummer 162 bzw. protokollierten Nummer 192 (BI lebenswertes Enzersdorf an der Fischa):

Kalte Enteignung (Bauverbote Nutzungsbeschränkungen), eingetragene Servitute und daraus resultierende Grundentwertungen sind die Folge. Dutzende Grundeigentümer sind bereits dadurch betroffen, und werden durch keinerlei Abgeltung entschädigt. Ebenfalls resultiert der Gemeinde daraus nur mehr eine sehr eingeschränkte Möglichkeit des Wachstums. Es würde eine Fläche von 21ha (angrenzend an bereits bestehendes Siedlungsgebiet) nicht entschädigt und für ein weiteres Wachstum der Gemeinde für immer verloren sein. Nur die Wertverluste dieser Flächen beträgt rund 20 Mio. Euro.

Die Ortsentwicklung obliegt der Gemeinde. In Ihren Aufgabenbereich fällt u.a. die Neuordnung der Siedlungs- und Entwicklungsflächen (Flächenwidmungsplanung), damit eine widmungsgerechte Nutzung auch in Hinblick auf Lärmimmissionen möglich ist.

bzgl. Ortsentwicklung siehe 12. **Einwendung mit der laufenden Nummer 130 bzw. protokollierten Nummer 186 (Volkspartei Enzersdorf an der Fischa, Markus Plöchl)**

15. Einwendung mit der laufenden Nummer 168 bzw. protokollierten Nummer 199 (ARGE gegen Fluglärm):

9. Diese Überlegungen stehen im engen Zusammenhang mit der Raumplanung. Die ARGE wendet ein, dass
- durch das gegenständliche Projekt die Entwicklungsmöglichkeiten der betroffenen Gemeinden
 - insbesondere durch Fluglärm aber auch
 - durch andere Lärmquellen (siehe oben)
- stark eingeschränkt werden.
- Weiters ist die Beschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten durch sonstige Emissionen, insbesondere Luftschadstoffe zu untersuchen.
- Die Beschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch der Lebensqualität in den betroffenen Gemeinden macht das Projekt nicht umweltverträglich im Sinne des Gesetzes, sodass die ARGE massive Ausgleichsmaßnahmen fordert.
- Jedenfalls ist im Rahmen des UVP-Verfahren sicherzustellen, dass
- die Widmung „Bauland Wohngebiet“ nur dort ausgewiesen ist,
 - wo die Gesundheit der Wohnbevölkerung nicht gefährdet ist.
 - In den Fachbeiträgen 02.110 Fluglärm und 02.190 Raumplanung werden die Auswirkungen auf die HWS Hauptwohnsitze beurteilt. Da sich Fluglärm und Schadstoffe auch auf NWS Nebenwohnsitze auswirkt, sind diese in die Beurteilung einzubeziehen.
- Es sind Vorkehrungen dafür zu treffen, dass künftig und langfristig keine Widmungen vorgenommen werden, die dieser Bedingung widersprechen.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild wird keine Unterscheidung in Haupt- und Nebenwohnsitze vorgenommen.

Bzgl. Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden sowie Ausgleichsmaßnahmen siehe Beantwortung der Stellungnahmen der jeweiligen Gemeinde.

Die Flächenwidmung obliegt der Gemeinde. In Ihren Aufgabenbereich fällt u.a. die Neuordnung der Siedlungs- und Entwicklungsflächen, damit eine widmungsgerechte Nutzung auch in Hinblick auf Lärmimmissionen möglich ist.

16. Einwendung mit den laufenden Nummern 169 - 482 und 1272 – 1279 bzw. protokollierten Nummer 200 (Vorlage BI Lebenswertes Enzersdorf):

- Ein erträglicher Aufenthalt in den Häusern und Wohnungen wird nur nach Durchführung umfassender Lärmschutzmassnahmen an den einzelnen Objekten möglich sein.
- Der Aufenthalt im Freien wird massiv durch Fluglärm beeinträchtigt, vorhandene Gärten werden zur Erholung weitgehend nutzlos.
- Es entsteht eine erhebliche Gesundheitsgefährdung betroffener Anrainer aufgrund der zu erwartenden massiven Lärm- und Feinstaubemissionen, welche voraussichtlich signifikant gesundheitsschädigende Werte erreichen.
- Die Umsetzung des Projekts schmälert auf unzumutbare Weise den Verkehrs- und Erholungswert der umliegenden Liegenschaften sowie die Gesamtattraktivität des betroffenen Siedlungsraumes.

Bzgl. Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Beantwortung durch den SV für Lärmschutz hingewiesen. (s. Teilgutachten Lärmschutz)

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Gesundheitsgefährdung wird auf die Beantwortung durch den SV für Umwelthygiene hingewiesen. (s. Teilgutachten Umwelthygiene)

3. Großzügig bemessene Entschädigung für alle weiteren Nutzungseinschränkungen der im Eigentum des Unterfertigten befindlichen Immobilien in Enzersdorf an der Fischa, Kleinneusiedl und Schwadorf, wenn diese Nutzungseinschränkung auf die Auswirkungen des vom Flughafen Wien ausgehenden Flugbetriebes zurückzuführen ist.

Die Kosten zur Realisierung der Forderungen 1 bis 3 hat nach Ansicht des Unterfertigten der Flughafen Wien, unabhängig von der Lage der Objekte in einer bestimmten Fluglärmzone zur Gänze zu tragen. Die Initiative zur unverzüglichen Realisierung dieser Maßnahmen hat vom Flughafen auszugehen.

Alternativ zu den Punkten 1 bis 3 ist der Flughafen Wien zu verpflichten, dem Unterfertigten nach seinem Wunsch die im Eigentum des Unterfertigten befindlichen Immobilien in Enzersdorf an der Fischa, Kleinneusiedl und Schwadorf zum aktuellen – infolge der Flughafenbelastungen unverminderten – Verkehrswert abzulösen.

Weiters ist der Flughafen Wien zu verpflichten: Zum Schutz aller Wohnbereiche der Gemeinden Enzersdorf an der Fischa, Kleinneusiedl und Schwadorf vor emittierendem Bodenschall sind vom Flughafen unverzüglich dem letzten Stand der Technik entsprechende, umfassende Maßnahmen – wie z.B. Erdwälle, Schutzbepflanzungen – zu realisieren.

ad 3:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten.

17. Einwendung mit der laufenden Nummer 930 bzw. protokollierten Nummer 186 (Enzersdorf an der Fischa):

6. Aufgabe der Gemeinde im UVP-Verfahren ist - neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt - auch die Wahrung der der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang ist es das Hauptinteresse der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa, dass die Möglichkeit einer künftigen Ortsentwicklung gewahrt wird.

In diesem Zusammenhang weist die Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa darauf hin, dass

- in den Nachbargemeinden ökologische Ausgleichsmaßnahmen geplant sind, so
- beispielsweise im Bereich Schwadorf ein Damm oder
- Ersatzpflanzungen in der Gemeinde Kleinneusiedl.

Vergleichbare Maßnahmen sind in der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa - auch aus technischen Gründen - nicht vorgesehen. Dennoch ist das Projekt nur dann umweltverträglich, wenn auch für die Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa entsprechende Ausgleichsmaßnahmen verbindlich vorgesehen werden.

bzgl. Ortsentwicklung siehe 12. **Einwendung mit der laufenden Nummer 130 bzw. protokollierten Nummer 186 (Volkspartei Enzersdorf an der Fischa, Markus Plöchl)**

18. Einwendung mit der laufenden Nummer 949 bzw. protokollierten Nummer 186 (Rauchenwarth):

4. Die Gemeinde Rauchenwarth hat bereits in ihrer ersten Stellungnahme (siehe oben) ausdrücklich gefordert, dass

- zur Frage Bodenlärm im Mediationsverfahren Vereinbarungen getroffen wurden, die
- auch Bestandteil des Projekts sind.

In diesem Zusammenhang weist die Gemeinde Rauchenwarth daraufhin, dass für die betroffene Bevölkerung

- die Belastung durch die Höhenlage der geplanten 3.Piste und
- die Belastung durch die Verlegung der B10 und weiters
- sowohl das Heranrücken der Piste (durch die 3. Piste) als auch
- das Heranrücken der B10

an das Gemeindegebiet von den Bewohnerinnen und Bewohnern von Rauchenwarth als Belastung gesehen wird. Diese Belastung besteht

- nicht nur durch Lärm, sondern
- auch durch Immissionsbelastung (insbesondere Luftschadstoffe) und
- in der Nacht durch eine Blendwirkung.

In diesem Zusammenhang wurde daher – zum Schutz der Bevölkerung – im Mediationsverfahren vereinbart, dass

- neben einem Lärm- und Sichtschutzdamm entlang der B10
- ein weiterer „Sicht- und Blendschutzdamm“

zum Schutz des Gemeindegebietes Rauchenwarth zu errichten ist.

Die Gemeinde Rauchenwarth hält fest, dass

- aufgrund der oben dargestellten zusätzlichen Belastung
- das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes ist, wenn
- neben dem „Lärmschutzdamm B10“ auch
- der „Sicht- und Blendschutzdamm“

verbindlich vorgeschrieben wird.

Die Gemeinde Rauchenwarth hat bereits in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass es Aufgabe der Behörde ist sicherzustellen, dass auch dieser „Sicht- und Blendschutz“ umgesetzt werden kann. Die Gemeinde Rauchenwarth fordert daher, dass

- durch eine verbindliche Auflage
- von Seiten der Behörde klargestellt wird, dass das Projekt 3. Piste nur dann umweltverträglich ist, wenn
- sämtliche oben genannten Maßnahmen als Bestandteil des Projekts

umgesetzt werden können.

Ergänzend ist zur Frage „Schutzwall“ darauf hinzuweisen, dass

- dieser Wall auch durch entsprechende landschaftpflegerische Maßnahmen auszugestalten ist, damit
- er die ihm zugeordnet Funktion tatsächlich erfüllen kann.

Der Lärmschutzdamm Rauchenwarth (vgl. PlanNr. 11.17-7301 sowie 11.17-7351 der UVP-Einreichunterlagen) soll wie folgt ausgestaltet werden (siehe Planskizze anbei)

- Abrücken vom östlichen Siedlungsgebiet auf eine ca. 150 Meter nördlich vom Siedlungsgebiet entfernte, höher gelegene Fläche, um den Sicht- und Blendschutz weiter zu erhöhen und eine Pufferfläche zu erhalten.
- Durchgehende Schüttung über die gesamte Länge des Grünstreifens
- Ausgestaltung der Unterbrechung der Schüttung bei der Landesstraße 2063 und dem Güterweg Fischamender Weg durch Verschwenkung des Dammes in der Form, dass ein größtmöglicher Sichtschutz auch in diesen Bereichen gewährleistet ist.
- Erhöhung der Schüttung, so dass vom Siedlungsgebiet kein Einblick auf die Piste möglich ist. In der Regel wird dazu eine Höhe von ca. 5-6 Metern erforderlich sein; in einzelnen Bereichen, dem Gelände angepasst, auch höher (z.B. in der Geländesenke im äußersten Osten nahe Kreisverkehr).
- Begleitender, mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen befahrbarer Güterweg im östlichen Bereich südlich an den Grünstreifen anschließend.

Ziel dieser Maßnahme ist es

- neben einem „Sicht- und Blendschutz“ auch
- einen „grünen Ring“ um die Gemeinde zu legen, damit
- hier – aus Ausgleich für die Fluglärmbelastungen – ein neuer Erholungsbereich entstehen kann.

Dies ist auch für die Ortsentwicklung der Gemeinde von großer Bedeutung.

Der Mediationsvertrag stellt eine privatrechtliche Vereinbarung dar.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Der „Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth“ ist Bestandteil des Projektes (siehe u.a. Landschaftspflegerische Begleitplanung, Einlage 11.01, Kapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth*), er wird durch entsprechende Bepflanzung so ausgestaltet, dass er die ihm zugedachte Funktion erfüllen kann.

Der „Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth“ (Einlage 11_17 7301_Landschaftspflegerische_Begleitplanung_2009_01_30_Rev04) wurde wie gefordert ausgestaltet.

5. Im Zuge der Wahrnehmung der Interessen der Ortsentwicklung wird darauf hingewiesen, dass durch die 3. Piste große landwirtschaftliche Flächen im Gemeindegebiet Rauchenwarth in Anspruch genommen werden.

Es ist das Interesse der Gemeinde Rauchenwarth, dass die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe des Gemeindegebietes Rauchenwarth

- durch entsprechende Maßnahmen
- insbesondere durch zur Verfügungstellung von Ersatzflächen
- in die Lage versetzt werden, trotz Abtretung der vom Flughafen beanspruchten Flächen
- ihre „Erwerbsfähigkeit“ zu erhalten und sollte die FWAG bereits eingelöste Grundstücke nicht mehr benötigen, sind diese vorrangig an die in Rauchenwarth ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe zur Verpachtung anzubieten.
- Nicht mehr wirtschaftlich nutzbare Flächen von Feldstücken sind auf Wunsch des Eigentümers von der FWAG zur Gänze einzulösen.

Der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Rauchenwarth ist

- nicht nur im Interesse des Fortbestandes der Gemeinde geboten, sondern
- erfüllt auch einen wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege,

weshalb der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe in jedem Fall abgesichert werden muss. Das Projekt ist nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes, wenn entsprechende Auflagen erteilt werden.

Bzgl. dieser Fragestellung (insbesondere betreffend Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. Betriebe bzw. Ausgleichsmaßnahmen) wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen, da diese Fragestellungen nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fallen. (s. LAN 2.1.)

19. Einwendung mit der laufenden Nummer 954 bzw. protokollierten Nummer 201 (BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wiens):

I. Beeinträchtigung des Eigentums / sonstiger dinglicher Rechte durch Umwelt- und Lärmbelastung

1. Vorbemerkungen

Gemäß § 17 Abs 2 lit c UVP-G iVm § 19 UVP-G iVm § 74 GewO 1994 ist jeder konkret zu befürchtende Schaden am Eigentum oder an sonstigen dinglichen Rechten zu verhindern. Es geht dabei um den Schutz der körperlichen Sachen, die Gegenstand derartiger Rechte sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass eine Sachgefährdung vorliegt, wenn die Substanz oder die sinnvolle Nutzung der Sache bedroht ist oder eine Nutzung überhaupt unmöglich ist (vgl. Hanusch, Kommentar zu GewO, Rz 29 zu § 74). Damit sind (zumindest indirekt – im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage) die zitierten Vorschriften Umweltvorschriften, welche von der Antragstellerin geltend gemacht werden können, da das Vorhaben „zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum führt“ (vgl. Stellungnahme der Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien).

2. Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum

Das Vorbringen in den Einwendungen unter den Punkten A bis G wird ausdrücklich auch an dieser Stelle releviert. Eine Gefährdung im Sinne des Punktes I 1. der Einwendungen liegt vor, da durch die bereits dargestellten Lärm- und Immissionsbelastungen sowie die Beeinträchtigung des Klimas im Allgemeinen die Wohnqualität, aber auch die landwirtschaftliche Nutzung der betroffenen Liegenschaften nur noch eingeschränkt möglich ist. Eine bestimmungsgemäße Nutzung der Flächen durch die dinglich Berechtigten ist daher nicht mehr möglich. Dies zeigt sich im besonderen in den von der (Flug-) Lärmbelastung besonders betroffenen Gebiete (siehe Punkt C der Einwendungen), als hier zwar in der Umweltverträglichkeitserklärung objektseitige Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen werden, diese aber den Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften (etwa der Aufenthalt im Freien) nicht verhindern können.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens liegt daher auch aus diesem Grund nicht vor.

ad 2. Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Die Beeinträchtigung der Wohnqualität der betroffenen Liegenschaften durch Lärmbelastung wird durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenster) minimiert.

Bzgl. der landwirtschaftlichen Nutzung der betroffenen Liegenschaften wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen. (s. Teilgutachten Landwirtschaft)

20. Einwendung mit den laufenden Nummern 972 und 973 bzw. protokollierten Nummer 186:

- 6) Durch die 3. Piste gehen ca. 560 ha landwirtschaftlicher Grund für die Nahrungsmittelproduktion unwiderbringlich verloren (Lebensmittelknappheit weltweit steigend!)

Bzgl. dieser Fragestellung (Verlust an landwirtschaftlichen Flächen) wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen, da diese Fragestellungen nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fallen. (s. LAN 3.1.)

21. Einwendung mit der laufenden Nummer 998 bzw. protokollierten Nummer 186 (Groß-Enzersdorf):

5. Aufgabe der Stadtgemeinde im UVP-Verfahren ist – neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt – auch die Wahrung der der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang ist es das Hauptinteresse der Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf, dass die Möglichkeit einer künftigen Ortsentwicklung gewahrt wird.

Es wird darauf hingewiesen, dass durch die Lärmbelastung durch das Projekt 3. Piste die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf beschränkt werden.

Aus Sicht der Stadtgemeinde ist das Projekt daher nur dann umweltverträglich, wenn für die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf . entsprechende Ausgleichsmaßnahmen verbindlich vorgesehen werden.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.8.3 *Schlussfolgerungen Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf* weisen in Bezug auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde (relevantes Kriterium: Wohnbauland) die Nacht-Fluglärmkurven des Vorhabens und der Nullvariante eine Nahelage zu einigen im Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept ausgewiesenen Aufschließungsflächen in den Katastralgemeinden Groß-Enzersdorf (Ortsteil Neu-Oberhausen, Nähe ehem. Donau-Oder-Kanal), Oberhausen und Mühlleiten (westl. Ortsrand) auf. Im Vergleich zur Nullvariante weist das Vorhaben in diesem Aspekt jedoch etwas größere Abstände der Nacht-Fluglärmkurven zu den geplanten Aufschließungsflächen auf, was eine Besserstellung durch das Vorhaben bedeutet.

In Bezug auf den Tag-Fluglärm kommt es zu einer deutlichen Besserstellung der Gemeinde durch das Vorhaben, da die prognostizierten Tag-Fluglärmkurven 2020

einen deutlich größeren Abstand zu Aufschließungsflächen aufweisen als die Nullvariante.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmannsdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmannsdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Groß-Enzersdorf 77,1 ha von 270,9 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung (Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase)* sind in der Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf Teile des Siedlungsgebietes der KG Groß-Enzersdorf und KG Mühlleiten von Auswirkungen durch den Fluglärm des Vorhabens betroffen.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* sind durch das Vorhaben keine Flächen im Wohnbauland von Tagfluglärm (> 55 dB) betroffen. Verglichen mit der Nullvariante bedeutet dies eine Reduktion des betroffenen Wohnbaulands um – 1,48 ha. Zusätzlich dazu entsteht durch das Vorhaben eine Entlastung in Sondergebieten in der Höhe von 0,16 ha. Verglichen mit der Nullvariante geht in der Nacht die durch Fluglärm (> 45 dB) belastete Fläche im Wohnbauland um 6,10 ha auf insgesamt

12,95 ha zurück. Im Sondergebiet ergibt sich keine Veränderung der betroffenen Flächen.

Die Tag- sowie Nacht-Fluglärmkurven des Vorhabens weisen lediglich eine Nahelage zu einigen im Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept ausgewiesenen Aufschließungsflächen auf.

Die Ortsentwicklung der Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf bleibt daher durch das Vorhaben weitgehend unbeeinträchtigt.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

22. Einwendung mit der laufenden Nummer 1004 bzw. protokollierten Nummer 186 (Ebergassing):

3) Fehlberechnung im Fachbereich Raumplanung

Besonders maßgeblich für die Einschreiterin ist jedoch die nachfolgend aufgezeigte Falschdarstellung im Fachbereich Raumplanung.

In der Gemeinde Ebergassing wurden seit 10 Jahren durchgehend Lärmmessungen vorgenommen (und zwar in einer Grünruhezone), die dokumentieren, dass die Grenzwerte (insbesondere der ÖNORM S 5021 im Hinblick auf künftige Umwidmungen) bereits zum jetzigen Zeitpunkt erreicht werden, sodass die (Zusatz-) Belastung durch das Projekt zu einer Überschreitung dieser Grenzwerte führt. In diesem Zusammenhang darf darauf hingewiesen werden, dass nach Ansicht des VwGH (siehe etwa VwSlg 9147A/1976) – sofern möglich – bei jeglicher Anlagengenehmigung konkrete Messungen vorzunehmen sind, während reine Rechenmodelle keine taugliche Genehmigungsgrundlage darstellen. Die in den letzten 10 Jahren (mehrmals täglich) durchgeführten Messungen zeigen deutlich, dass die in der ÖNORM S 5021 vorgesehenen Grenzwerte häufig längst erreicht sind. Die zusätzliche Belastung durch das Projekt würde zu einer Überschreitung derselben führen und massive raumordnungsrechtliche Konsequenzen nach sich ziehen, die in der vorliegenden UVE völlig unbeachtet bleiben, zumal in der UVE im Fachbereich Raumplanung von falschen Prämissen ausgegangen wurde.

ad 3. Fehlberechnung im Fachbereich, Raumplanung

Diesbezüglich wird auf das „Beantwortungsdokument“ zur Revision 04 (Beantwortung von Einwendungen und Stellungnahmen vom 2009-02-27, Dokument:

2_Beantwortungsdokument.pdf), Kapitel 7.1.4 *Auswirkungsbeurteilung – einzelne Gebiete, Lärmbelastung in Ebergassing* verwiesen:

„Der von der Gemeinde Ebergassing zitierte Report von Tötzer, T., Aleksa, M., Deix, S., Friesl, W., Haider, M., Klerx, J., Knoflacher, M., Kressler, F., Seltenhammer, A. und Wimmer, B. (2007) Airport Regions and Sustainable Development. Austrian Research Centers GmbH - ARC, ARC--sys/ZIT-0030 zeigt eine mögliche Fluglärmbelastung im Jahre 2020 in Abbildung 8, Seite 12 (Endbericht). Aus der Legende ist nicht eindeutig zu entnehmen welcher Zeitbereich verwendet wurde. Ebenso sind die Annahmen über Verteilung, Luftfahrzeug-Mix, Flugbewegungsanzahl etc. im Endbericht nicht enthalten und entziehen sich damit einer Beurteilung.

Mit den vorhandenen Informationen wird davon ausgegangen, dass es sich in der Darstellung auf Seite 12 des Endberichts um einen Tagbereich oder Lden-Bereich handelt. Dann stellt die Darstellung keinen Widerspruch zu den Beurteilungen im UVE-Fachbeitrag 02.110 Fluglärm dar. Die Zone 50-55 dB Tag (oder Lden) des Endberichtes auf Seite 12 mit der Gemeinde Ebergassing liegt damit außerhalb des medizinisch relevanten Lärmbereiches Tag (Umhüllende Lden 65 dB + Ld[06-22 Uhr]=62 dB). Zur Beurteilung des vorhabenbedingten Lärms wurden die Schwellwerte des medizinischen Sachverständes (siehe UVE-Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene) zu Grunde gelegt. Die ÖNORM S5021 stellt die schalltechnische Grundlage für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung dar. Die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung und unzumutbarer Belästigung erfolgt auf Grundlage UVP-Gesetz durch den medizinischen Sachverständ.

Die Einwendung, dass Rechenmodelle keine taugliche Genehmigungsgrundlage darstellen, muss zurück gewiesen werden. Ohne Rechenmodelle können keine Aussagen über prognostizierte Szenarien getroffen werden. Dies entspricht dem Stand der Technik.“

V. Gesundheitsbeeinträchtigung und Entwertung von Liegenschaften

Die aus dem Projekt resultierenden Immissionseinwirkungen (insbesondere Lärm) bedingen zuvorderst immanente Beeinträchtigungen für Umwelt und Gesundheit. In diesem Zusammenhang muss darauf hingewiesen werden, dass nach den neuesten Forschungsergebnissen und Daten des deutschen UBA eine Gesundheitsbeeinträchtigung bereits ab 55 dB gegeben ist.

Darüberhinaus bedingen die zu erwartenden Immissionseinwirkungen eine massive Entwertung der Liegenschaften im Gemeindegebiet und würden (bei Genehmigung ohne weitere Auflagen) insbesondere weitere Umwidmungen im Gemeindegebiet und damit die kontinuierliche, gedeihliche und zeitgemäße Entwicklung der Gemeinde Ebergassing unmöglich machen (siehe insbesondere Punkt I.3.).

ad V. Gesundheitsbeeinträchtigung und Entwertung von Liegenschaften

Bzgl. Beeinträchtigungen für Umwelt und Gesundheit durch Lärm- und Immissionseinwirkungen wird auf die Beantwortung durch die SV für Naturschutz (bzw. Forst- und Jagdwirtschaft, Landwirtschaft und Gewässerökologie) und Umwelthygiene hingewiesen. (s. die jeweiligen Teilgutachten)

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.3 *Gemeinde Ebergassing* besitzt Ebergassing ein aktuelles Örtliches Entwicklungskonzept (im Rahmen des örtlichen Raumordnungsprogrammes 2003, Verordnung des Gemeinderates vom 16.12.2003). Die Fluglärmkurven des Vorhabens (für Tag und Nacht) kommen jedoch nur sehr peripher auf dem Gemeindegebiet zu liegen, sodass wesentliche negative Auswirkungen auf die Gemeindeentwicklung praktisch auszuschließen sind.

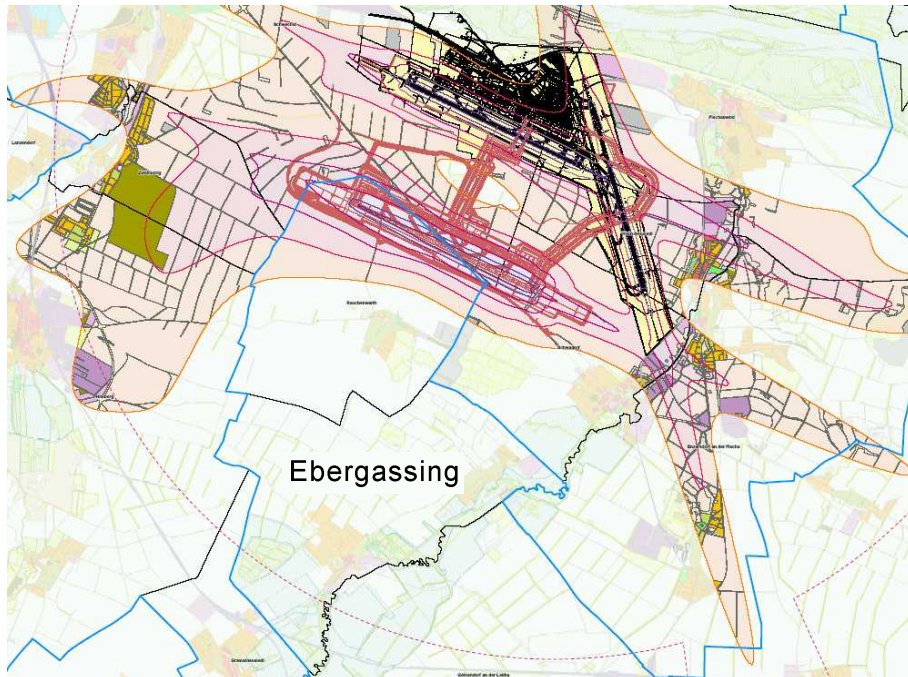


Abb. Ausschnitt Lageplan zur Raumplanung „Vorhaben Tag 2020 LD 06:00-22:00, Flächenwidmung“
(Einlage 02_190_15_Rev1_12_2007.pdf)



Abb. Legende zu Lageplan zur Raumplanung „Vorhaben Tag 2020 LD 06:00-22:00, Flächenwidmung“
(Einlage 02_190_15_Rev1_12_2007.pdf)

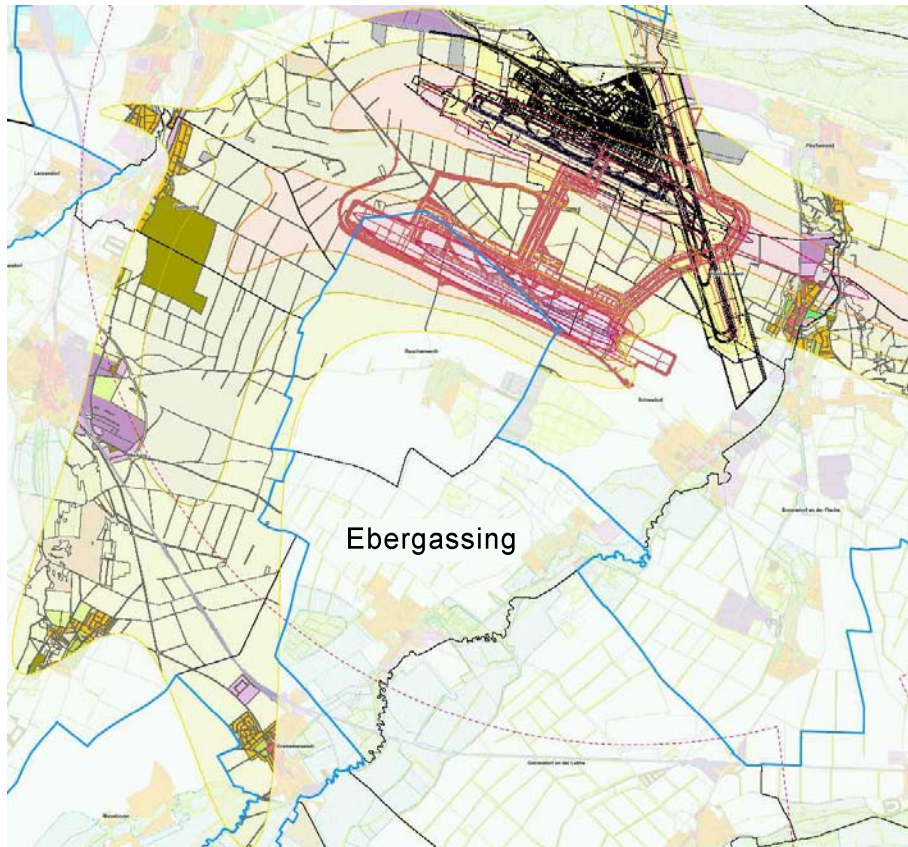


Abb. Ausschnitt Lageplan zur Raumplanung „Vorhaben Nacht 2020 LN 22:00-06:00, Flächenwidmung“
(Einlage 02_190_18_Rev1_12_2007.pdf)



Abb. Legende zu Lageplan zur Raumplanung „Vorhaben Nacht 2020 LN 22:00-06:00, Flächenwidmung“ (Einlage 02_190_18_Rev1_12_2007.pdf)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass weder das bestehende Siedlungsgebiet noch Siedlungserweiterungsflächen innerhalb der relevanten Lärmkurven zu liegen kommen.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 *Lärmbelastung (Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase)* liegen in der Gemeinde Ebergassing keine Auswirkungen des Vorhabens auf Wohnbauland gemäß ÖNORM

S5021(Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und Raumordnung) der Gemeinde Ebergassing vor.

Somit kann auch keine Beeinträchtigung der Ortsentwicklung der Gemeinde Ebergassing durch Fluglärm aus dem Vorhaben festgestellt werden.

23. Einwendung mit den laufenden Nummern 1008, 1009, 1013 bzw. protokollierten Nummer 186:

13. Die Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes belasten unsere Umwelt schwer und schädigen bleibend den Boden, damit auch das Grundwasser, sowie die Pflanzen und den Tierbestand meiner Liegenschaft.

Auch wertvolle Freizeit- und Naturräume in unserer unmittelbaren Umgebung werden geschädigt. Dies steht im Widerspruch mit UVP-G § 17 (2) Z 2. b)

Das Projekt beeinträchtigt auch das Weltklima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im krassen Widerspruch zur weltweit, aber auch in Österreich erforderlichen Reduktion von Treibhausgasen.

Ein Flugzeugtriebwerk emittiert durch die Verbrennung von 1 kg Kerosin in Verbindung mit Sauerstoff nicht nur 1,24 kg Wasserdampf (H₂O) in Form der Kondensstreifen, sondern vor allem 3,15 kg Kohlendioxyd (CO₂). Andere Schadstoffe wie 6-20g Stickoxide (NO_x) haben wesentlich Einfluss am Aufbau von Ozon in der Stratosphäre. Damit tragen Flugzeuge massiv zur Bildung des Ozonlochs bei (VCÖ Verkehrsclub Österreich, Flugverkehr auf Kosten der Umwelt, 5/1997)

Der Klimarat der Vereinten Nationen (IPCC) hat sich erst kürzlich mit diesen klimaschädlichen Faktoren des Fliegens beschäftigen müssen und vor den Folgen eines weiteren Temperaturanstiegs gewarnt.

Durch das eingereichte Projekt wird dieser Trend bis zur Endauslastung des 3-Pistensystems ungebremst fortgesetzt. Der gravierende Anstieg der CO₂ Emissionen steht im krassen Widerspruch zu den Einsparvorgaben Österreichs. Die 3. Piste wird mit dem steigenden Flugverkehr 5 Millionen Tonnen CO₂ jährlich ausstoßen und führt daher auch für uns zu einer Gefährdung unserer Gesundheit.

Der vorgegebene zwingende Bedarf an der zusätzlichen Parallelpiste und der mit allen Reserven auszunützensenden maximalen Kapazität von 485.000 Flugbewegungen im 3-Pisten-System, ist daher für mich überhaupt nicht nachvollziehbar.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Schädigung wertvoller Erholungs- und Naturräume in unmittelbarer Umgebung siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

Bzgl. der Fragestellung zum Klima wird auf die Beantwortung durch den SV für Meteorologie hingewiesen. (s. Teilgutachten Meteorologie)

15. Die sinnvolle Nutzung unseres Eigentums sind durch die exorbitant anwachsenden Fluglärm-Immissionen infolge des stark frequentierten Flugkorridors für die Flugrouten von Starts Piste 29R, Starts Piste 34 und Landungen Piste 11R, die direkt oder im Nahebereich unserer Liegenschaft führen, wesentlich beeinträchtigt.

GewO § 75 (1) iSd § 74 (2) Z 2, 2. „Gemäß § 17 Abs 2 lit c UP-G iVm § 19 UVP-G iVm § 74 GewO 1994 ist jeder konkret zu befürchtende Schaden am Eigentum oder an sonstigen dinglichen Rechten zu verhindern. Es geht dabei um den Schutz der körperlichen Sachen, die Gegenstand derartiger Rechte sind. Dabei wird davon ausgegangen, dass eine Sachgefährdung vorliegt, wenn die Substanz oder die sinnvolle Nutzung der Sache bedroht ist oder eine Nutzung überhaupt unmöglich ist (vgl. Hanusch, Kommentar zu GewO, Rz 29 zu § 74). Damit sind (zumindest indirekt – im Sinne der unter Punkt A der Einwendungen dargelegten Rechtslage) die zitierten Vorschriften Umweltvorschriften, welche von der Antragstellerin geltend gemacht werden können, da das Vorhaben „zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum führt“ (vgl. Einwendungen der Bürgerinitiative Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien).

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

16. Es droht sogar die Verunmöglichung einer sinnvollen Nutzung unserer dinglichen Rechte in der Liegenschaft durch die Emissionen des stetig wachsenden Flugverkehrs.

Das gegenständliche Projekt führt zu einem nicht mit technischem Lärmschutz kompensierbaren Verlust an Nutzungs- und Wohnwert unserer Liegenschaft als unseren Erholungs- und Freizeitraum. Auch der beste technische Lärmschutz (Lärmschutzfenster, Zwangsbelüftung etc.) kann nicht alles und zudem besteht ein Recht auf sinnvolle Nutzung und Erholung im eigenen Garten.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Schädigung wertvoller Erholungs- und Naturräume in unmittelbarer Umgebung siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

24. Einwendung mit der laufenden Nummer 1016 bzw. protokollierten Nummer 186:

- die gravierende Steigerung der Flugbewegungen durch den Bau der 3. Piste würden die Lärm- und Luftschadstoffbelastung auch in meinem Wohnbereich so wie fast im gesamten Gebiet der Anrainergemeinde massiv erhöhen. Dies würde meine Familie und mich besonders betreffen, da wir im Bereich einer Flugroute wohnen.
- die Schallemissionen stellen insbesondere am Abend und in der Nacht eine unzumutbare Lärmbelastung dar, reißen uns mehrmals pro Nacht aus dem Schlaf und gefährden dadurch unsere Gesundheit.
- die Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes belasten die Umwelt in unserem Wohnbereich in drastischer Art und Weise und schädigen bleibend Boden, Gewässer, Luft sowie Fauna und Flora in diesem Gebiet. Wertvolle Erholungs- und Naturräume in meiner unmittelbaren Umgebung werden so nachhaltig beschädigt. Das Projekt beeinträchtigt auch das Klima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im Widerspruch zur notwendigen Reduktion von Treibhausgasen.
- durch Feinstaub und ähnliche Schadstoffe würden meine Familie und ich einer gravierend erhöhten Belastung ausgesetzt und somit noch mehr als bisher durch gesundheitliche Schäden bedroht. Diese Belastung wird in der UVE bagatellisiert und ist unvollständig bzw. verzerrt dargestellt.
- die Bewertung der tatsächlichen Maximal-Lärmbelastung ist in der UVE mit der umweltmedizinischen und -hygienischen Beurteilung nach Mittelwerten ungenügend vorgenommen worden. Die Schallemissionen sind meiner Meinung nach anhand der maximalen Einzelschall-Ereignisse zu bewerten.
- bisherige bereits UVP - pflichtige Ausbaumaßnahmen sowie der genehmigte Altbestand wurden nicht berücksichtigt, wodurch die Auswirkungen des Projekts unvollständig erfasst und das Nullszenario 2020 falsch angesetzt wurden. Das Prognoseszenario 2020 entspricht damit auch nicht der mit dem Projekt erzielbaren Maximalkapazität.
- mein Eigentum bzw. meine sonstigen Rechte als Nachbar würden durch die massiv gesteigerten Umwelt- und Lärmbelastungen stark beeinträchtigt. Der Wert meines Kleingartenhauses in Essling würde in seinem Wert drastisch gemindert werden. Das Projekt würde zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswert meines Objektes bzw. meines Wohn- und Freizeittraums führen.
- Die Errichtung der 3. Piste würde bei massiv gesteigertem Flugaufkommen unter anderem eine deutliche Erhöhung der jetzt bereits inakzeptablen Belastungen der Bewohner im Bereich der An- und Abflugrouten der Piste 16/34 mit sich bringen, die bei bestimmten Wetterlagen Hauptanflugroute ist.
- da sowohl mein Wohnbereich als auch mein Arbeitsbereich innerhalb der Anrainergemeinde Wien liegt, würde ich auch am Arbeitsplatz von den deutlich erhöhten Emissionen betroffen sein.
- die im Österreichvergleich höhere Sterblichkeitsrate in der Ostregion würde durch das Projekt weiter ansteigen.
- der Standort des Flughafens Schwechat ist für die Funktion eines Zentralflughafens (Drehscheibe) durch seine geringe Entfernung zum dicht bewohnten Siedlungsgebiet absolut ungeeignet.
- der Bedarf für den Bau einer 3. Piste ist nicht gegeben

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Schädigung wertvoller Erholungs- und Naturräume in unmittelbarer Umgebung siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

Bzgl. der Fragestellungen zu Lärm wird auf die Beantwortung durch den SV für Lärmschutz hingewiesen. (s. Teilgutachten Lärmtechnik)

Bzgl. der Fragestellungen zu Luftschadstoffen wird auf die Beantwortung durch den SV für Luftreinhaltetechnik hingewiesen. (s. Teilgutachten Luftreinhaltung)

Bzgl. der Fragestellungen zur Gesundheitsgefährdung wird auf die Beantwortung durch den SV für Umwelthygiene hingewiesen. (s. Teilgutachten Umwelthygiene)

Bzgl. der Fragestellung zum Klima wird auf die Beantwortung durch den SV für Meteorologie hingewiesen. (s. Teilgutachten Meteorologie)

Das eingereichte Vorhaben bezieht sich auf den Standort Wien-Schwechat. Ein Standort in größerer Entfernung zum dicht bewohnten Siedlungsgebiet ist nicht Gegenstand dieses UVP-Verfahrens.

25. Einwendung mit der laufenden Nummer 1031 bzw. protokollierten Nummer 186 (Fischamend):

8. Aufgabe der Stadtgemeinde im UVP-Verfahren ist – neben der Wahrung der Vorschriften zum Schutz der Umwelt – auch die Wahrung der, der Gemeinde übertragenen Kompetenzen. In diesem Zusammenhang ist es das Hauptinteresse der Stadtgemeinde Fischamend, dass die Möglichkeit einer künftigen Stadtentwicklung gewahrt wird.

Durch die Lärmbelastung durch das Projekt 3. Piste sind die Entwicklungsmöglichkeiten der Stadtgemeinde Fischamend beschränkt.

Aus Sicht der Stadtgemeinde ist das Projekt nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes, wenn für die Stadtgemeinde entsprechende Ausgleichsmaßnahmen verbindlich vorgesehen werden.

Konkret regt die Stadtgemeinde Fischamend an, dass

- hinsichtlich der künftigen wirtschaftlichen Entwicklung der Region
- allenfalls gemeinsam mit der Flughafen Wien AG

Überlegungen zur Betriebsansiedlung angestellt werden. Als Beispiel für eine mögliche Betriebsentwicklung wird das Gelände „ehemalige Makulangründe“ genannt.

Aus Sicht der Stadtgemeinde Fischamend ist auch diese Frage unmittelbar mit der Umweltverträglichkeitsprüfung verbunden, da

- gemäß § 17 UVP-G das Projekt nur dann umweltverträglich ist, wenn
- in erster Linie Belastungen für Leben und Gesundheit der Bewohnerinnen und Bewohner hintan gehalten werden und
- darüber hinaus beispielsweise Fragen der Ortsentwicklung

geprüft werden.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4.5.3 *Schlussfolgerungen Stadtgemeinde Fischamend* beeinträchtigen sowohl das Vorhaben als auch die Nullvariante eine allfällige Entwicklung von Fischamend v.a. in südlicher Richtung (relevantes Kriterium: Wohnbauland). Bei der Nullvariante bezieht sich dies auf die Lage der Nacht-Fluglärmskurven, beim Vorhaben aufgrund von Tag- als auch Nachtfluglärm. Die Tag-Fluglärmskurven des Vorhabens liegen etwas näher an bzw. über Fischamend als die der Nullvariante und dementsprechend ist hier eine etwas größere Beeinträchtigung der Entwicklungsmöglichkeit durch das Vorhaben gegeben.

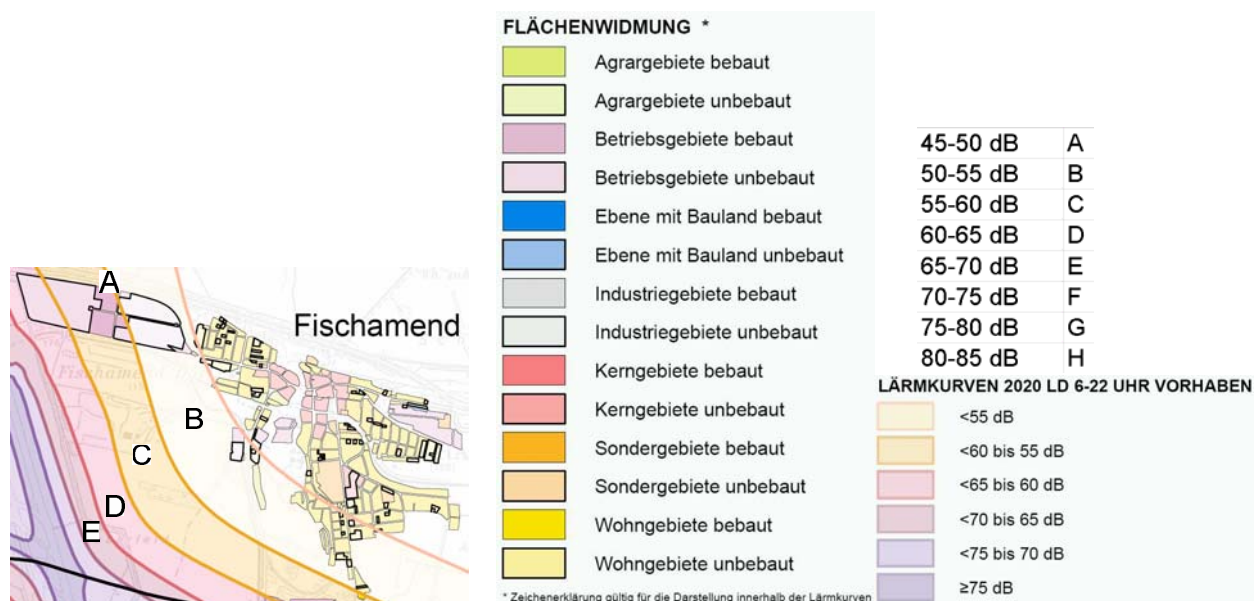


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Tag 2020)
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

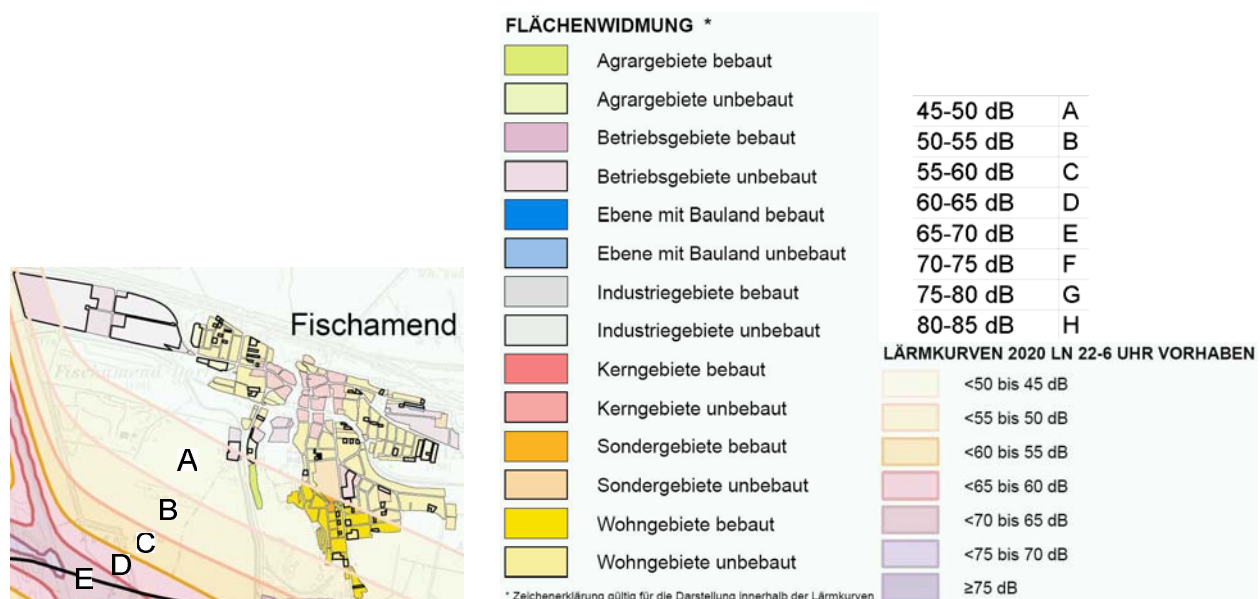


Abb. Ausschnitt Baulandreserven mit Lärmkurven (Vorhaben, Nacht 2020)

(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Aus den beiden Abbildungen ist ersichtlich, dass unbebautes Bauland der Kategorien Bauland Betriebsgebiet, Bauland Wohngebiet, Bauland Sondergebiet und Bauland Agrargebiet zur Verfügung steht. Das für Wohnnutzung gewidmete unbebaute Bauland kommt in den Lärmkurven <60 bis 55 dB tags und <55 bis 45 dB nachts zu liegen.

Tabelle: Generalisierte Bauland-Bilanz der Gemeinden des lärmspezifischen Untersuchungsraumes in Hektar

Gemeinde	Wohnbauland (ha)				Sonderbauland (ha)			Betriebsbauland (ha)			alle Kategorien (ha)		
	bebaut	unbebaut	Anteil %	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt	bebaut	unbebaut	gesamt
Enzersdorf a.d.F.	99,6	39,8	28,5	139,4	6,3	1,1	7,4	45,7	59,3	105,0	151,6	100,2	251,8
Fischamend	103,4	14,0	11,9	117,4	10,3	0,3	10,7	26,0	39,1	65,2	139,7	53,5	193,2
Gramatneusiedl	67,2	19,8	22,8	87,0	2,3	0,2	2,5	12,0	10,3	22,3	81,5	30,3	111,8
Gross-Enzersdorf	293,8	77,1	20,8	370,9	37,5	0,9	38,4	50,1	15,9	66,1	381,4	93,9	475,3
Göttlesbrunn-Arbesthal	64,8	19,8	23,4	84,6	10,7	0,0	10,7	7,1	7,0	14,1	82,6	26,8	109,4
Himberg	152,0	34,8	18,6	186,8	41,0	3,0	44,0	73,0	61,3	134,3	266,0	99,1	365,1
Klein-Neusiedl	27,7	1,6	5,4	29,3	0,7	0,0	0,7	13,7	6,2	19,9	42,1	7,8	49,9
Lanzendorf	36,9	8,4	18,6	45,3	5,3	0,2	5,4	15,0	10,7	25,7	57,2	19,3	76,5
Leopoldsdorf	119,2	16,7	12,3	135,9	8,4	0,4	8,9	46,7	55,1	101,8	174,3	72,2	246,5
Mitterndorf a.d.F.	68,7	34,1	33,1	102,8	0,6	0,0	0,6	4,5	11,8	16,3	73,9	45,8	119,7
Moosbrunn	56,7	9,0	13,7	65,7	1,9	0,0	1,9	5,7	2,2	7,9	64,3	11,2	75,5
Rauchenwarth	27,8	7,1	20,2	34,9	3,0	0,0	3,0	1,8	0,1	2,0	32,7	7,2	39,9
Schwadorf	52,1	13,3	20,4	65,5	1,5	0,0	1,5	11,2	10,2	21,4	64,9	23,5	88,4
Schwechat	248,7	53,5	17,7	302,1	23,6	8,4	32,0	324,7	61,5	386,2	597,0	123,3	720,3
Trautmansdorf a.d.L.*	83,8	29,1	25,8	112,9	5,9	0,3	6,2	10,6	8,5	19,1	100,3	37,9	138,2
Zwölfaxing	38,7	12,7	24,7	51,4	81,6	0,0	81,6	5,2	10,6	15,9	125,5	23,3	148,9
gesamt	1.541,16	390,61	317,96	1.931,77	240,75	14,81	255,56	653,09	369,97	1.023,06	2.435,00	775,39	3.210,39

* Trautmansdorf an der Leitha ohne KG Sarasdorf.

(Quelle: Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Aus der angeführten Tabelle geht hervor, dass in Fischamend 14,0 ha von 117,4 ha Wohnbauland bei Projektrealisierung 2020 unbebaut sind.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.4 Lärmbelastung (Raumordnungsrelevante Aspekte auf örtlicher Ebene in der Betriebsphase) sind in der Stadtgemeinde Fischamend der südliche Bereich des Siedlungsgebiets von Auswirkungen durch das Vorhaben betroffen. Dies gilt sowohl für den Tag-Fluglärm als auch für den Nacht-Fluglärm.

Gemäß Ergänzungen K4-8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 Anhang werden durch das Vorhaben insgesamt 0,27 ha Wohnbauland mit Fluglärm während des Tages (> 55 dB)

belastet, in der Nullvariante besteht tagsüber keine Belastung. Im Nachtaspekt (> 45 dB) ist die betroffene Fläche im Wohnbualand mit 21,79 ha um 2,78 ha größer als in der Nullvariante. Gleichzeitig sind auch mehr Flächen in den Kategorien Wohnen/ Freizeit und Sondergebiete durch Nachtfluglärm betroffen, als dies in der Nullvariante der Fall ist.

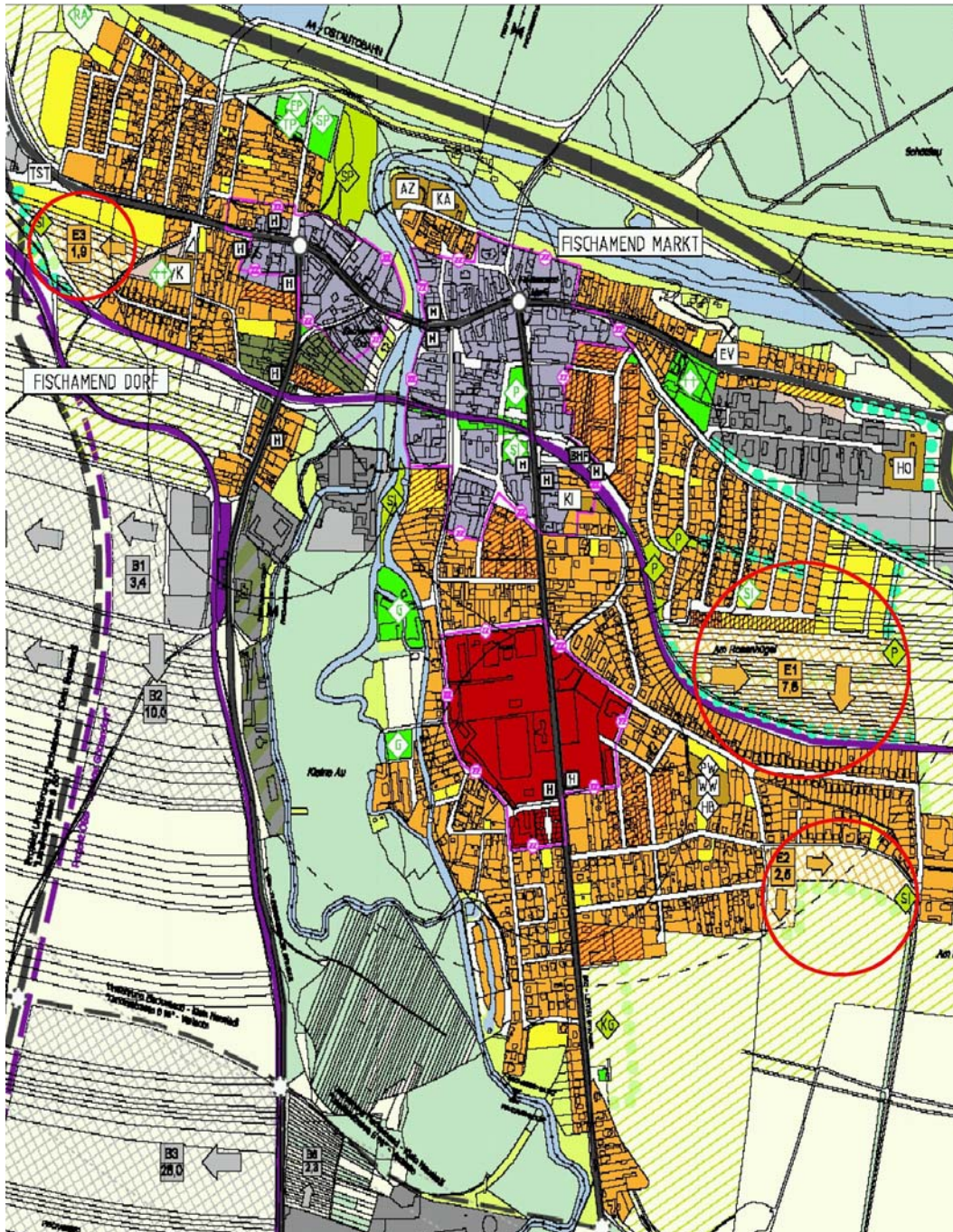


Abb. Ausschnitt aus dem Örtlichen Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Fischamend mit gekennzeichneten (rote Kreise) Siedlungserweiterungsgebieten
(Quelle: Örtlichen Entwicklungskonzept der Stadtgemeinde Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06)

Aus den vorhergegangenen Abbildungen lässt sich erkennen, dass die oben dargestellten Siedlungserweiterungsgebiete mit Ausnahme des südlichsten Zipfels des Siedlungserweiterungsgebiets E2 außerhalb der Tag(> 55 dB)- und Nacht(> 45 dB)-Fluglärmkurven zu liegen kommen. Die Ortsentwicklung der Stadtgemeinde Fischamend bleibt daher durch den Fluglärm unbeeinträchtigt.

Bzgl. verbindlicher Ausgleichsmaßnahmen wird wie folgt angemerkt:

Umfassende Maßnahmen wie Dämme und Schutzbepflanzungen zur Minderung der Auswirkungen v.a. durch Lärm- und Blendwirkungen sowie optischen Beeinträchtigungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 11.01) enthalten und somit Projektbestandteil.

26. Einwendung mit den laufenden Nummern 1039 - 1046 bzw. protokollierten Nummer 186:

3. Die Auswirkungen des erhöhten Flugbetriebes belasten die Umwelt der Einschreiter schwer und schädigen bleibend den Boden, die Gewässer, die Luft, den Tierbestand der Liegenschaften der Einschreiter. Auch wertvolle Erholungs- und Naturräume in der unmittelbaren Umgebung der Einschreiter werden geschädigt. Das Projekt beeinträchtigt auch das Klima und steht mit diesbezüglich relevanten Emissionen im Widerspruch zur weltweit erforderlichen Reduktion von Treibhausgasen.

Bzgl. Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebietes siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

Bzgl. Schädigung wertvoller Erholungs- und Naturräume in unmittelbarer Umgebung siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktoren 34 – 37 und 49 – 54.

Bzgl. der Fragestellung zum Klima wird auf die Beantwortung durch den SV für Meteorologie hingewiesen. (s. Teilgutachten Meteorologie)

7. Das Eigentum bzw. die sonstigen dingliche Rechte der Einschreiter als Nachbarn sind durch die Umwelt- und Lärmbelastung stark beeinträchtigt und droht der Verlust der Verwertbarkeit der Liegenschaften der Einschreiter. Das Projekt führt zu einem nicht kompensierbaren Verlust an Erholungs- und Nutzungswert der Liegenschaften bzw. dem Wohn- und Freizeitraum der Einschreiter.

Bzgl. gewidmeter Siedlungsgebiete siehe Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild, Risikofaktoren 42 – 48.

27. Ergänzende Fragestellungen seitens der Behörde:

Soweit sich die Vorbringen auf das Fehlen von relevanten Daten in den Projektunterlagen beziehen, möge dargelegt werden,

- **ob das Vorbringen durch die zwischenzeitig erfolgten Projektrevisionen erledigt ist**
- **ob die Vorlage weiterer Unterlagen durch die Antragsteller notwendig ist, allenfalls**
- **warum die geforderten Unterlagen nicht für eine Beurteilung notwendig sind.**

Die Vorbringen beziehen sich überwiegend auf folgende Inhalte:

- Beruhen des Fachbeitrags Raumplanung auf unrichtigen Grundlagen
- Falscher Prognosehorizont 2010 im Fachbeitrag Raumplanung
- Fehlende Darstellung des Erholungswertes im Nationalpark Donau-Auen
- Fehlerhafte Abgrenzung des Projektgebietes (Siedlungsgebiet) bzgl. des Nationalparks Donau-Auen

Die Vorbringen sind durch die zwischenzeitig erfolgten Projektrevisionen erledigt bzw. sind ausreichende Daten in über die Raumordnung hinausreichenden Fachbeiträgen vorhanden.

Die Vorlage weiterer Unterlagen durch die Antragsteller ist aus Sicht der Raumordnung nicht notwendig.

Die geforderten (und nicht mit den zwischenzeitig erfolgten Projektrevisionen nachgebrachten) Unterlagen sind für eine Beurteilung nicht notwendig, da ausreichende Daten in über die Raumordnung hinausreichenden Fachbeiträgen vorhanden sind.

Soweit sich die Vorbringen auf inhaltliche Fragestellungen beziehen, möge dargelegt werden,

- **ob die Vorbringen inhaltlich begründet sind, wenn ja,**
- **ob diese eine Änderung der bisherigen gutachterlichen Beurteilung (soweit Gutachten bereits vorgelegt wurden) bedingen, gegebenenfalls**
- **ob diesbezüglich (zusätzliche) Auflagen vorgeschlagen werden.**

Die Vorbringen beziehen sich überwiegend auf folgende Inhalte:

- Beeinträchtigung der Ortsentwicklung und daher Forderung nach verbindlichen Ausgleichsmaßnahmen
- Verlust an Erholungs- und Nutzungswerten von Liegenschaften, Wohnraum und Freizeitraum
- Beeinträchtigung von Freizeit- und Naturräumen
- Beeinträchtigung des Arbeitsplatzes
- Zerstörung der Landschaft
- Fehlendes Übereinkommen für Modalitäten der Umlegung der Adria-Wien Pipeline GmbH
- Beeinträchtigung des Ruhebedürfnisses / der Erholung bzw. des Erholungswertes und des Naturerlebnisses im Nationalpark Donau-Auen

Die Vorbringen sind inhaltlich begründet, es werden jedoch über die im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild vorgeschriebenen Auflagen keine zusätzlichen Auflagen vorgeschlagen.

Bzgl. des Vorbringens „Fehlendes Übereinkommen für Modalitäten der Umlegung der Adria-Wien Pipeline GmbH“ der Adria-Wien Pipeline GmbH wurde im Fragenbereich 2 des Teilgutachtens Raumordnung / Landschaftsbild unter Risikofaktor 31 – Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme eine Auflage vorgeschrieben.

Weitere Fragen haben sich durch Verweis des Amtssachverständigen für Landwirtschaft in einigen Fällen auf den Fachbereich Raumordnung/Landschaftsbild ergeben:

LAN/RAU 1. In der Einwendung Nr. 7 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN/RAU 1.1. Projekt bedeutet Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. für Erwerbsfähigkeit der Bauern; entsprechende Ausgleichsmaßnahmen sind nötig

6. Im Zuge der Wahrung der Interessen der Ortsentwicklung wird weiters darauf hingewiesen, dass durch das gegenständliche Vorhaben große, derzeit landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Es ist die gesetzliche Aufgabe und das politische Interesse der Gemeinde Klein-Neusiedl, dass für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe

- Maßnahmen gesetzt werden, die
- diesen landwirtschaftlichen Betrieben einen „Fortbestand“

sichern.

Dazu wird im Detail darauf hingewiesen, dass

- bei einigen Betrieben durch die Größe der beanspruchten Flächen
- die Gefahr besteht, dass die „Erwerbsfähigkeit“ dieser landwirtschaftlichen Betriebe

beeinträchtigt wird.

Das gegenständliche Projekt ist aus Sicht der Gemeinde Klein-Neusiedl nur dann umweltverträglich, wenn

- der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist, da
- diese Betriebe bekanntlich einen ganz wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege leisten und
- aus dem Gemeindeleben nicht weggedacht werden können – ohne dass es zu einer nichtwiederumkehrbaren Änderung des Gemeindegefüges kommt.

Um es noch deutlicher zu sagen: Die Lage der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl ist – gerade aufgrund der Einschränkungen durch den Betrieb des Flughafens Wien – bereits jetzt eine schwierige, da die Möglichkeiten für diese Betriebe, landwirtschaftlichen Grund und Boden zu nutzen sehr eingeschränkt wird.

Werden nun zusätzliche, bis jetzt landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Flughafen Wien AG in Anspruch genommen, ist jedenfalls darauf zu achten, dass durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ein Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist.

Beantwortung:

Bzgl. der betriebsbezogenen und landwirtschaftsfachlichen Fragestellungen wird auf die Beantwortung durch den SV für Landwirtschaft hingewiesen, da diese Fragestellungen nicht in den Rahmen der Aufgabenstellung für gegenständliches Gutachten fallen.

Die durch das Vorhaben beanspruchten Flächen liegen gemäß Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3,

3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28) überwiegend in der Kategorie „Landwirtschaftliche Vorrangzone“.

Es wird jedoch davon ausgegangen, dass durch das Vorhaben beanspruchte Flächen entsprechend eingelöst werden und Entschädigungen von Bewirtschaftungser-schwernissen landwirtschaftlicher Flächen und Auswirkungen auf diese im Rahmen der Grundeinlöse erfolgen und darüber hinaus Beeinträchtigungen des Güterwegenetzes durch dessen Wiederherstellung beglichen werden, die bestehende Funktionsfähigkeit von allfälligen Drainagesystemen sowie sonstigen Infrastrukturen aufrecht erhalten bleiben und die Durchschneidung landwirtschaftlicher Flächen soweit möglich vermieden wurde. Dies entspricht der Vorgangsweise bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Bereich Straßenbau.

Es wird abschließend darauf hingewiesen, dass nur die Flächen für die neue Piste, die Rollwege, die Verlegung der Landesstraße B 10, die landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen und der zum Vorhaben dazugehörigen Infrastruktur für die Dauer des Bestandes des Vorhabens einer landwirtschaftlichen Nutzung entzogen werden, der Großteil der Geländeanpassungsflächen (z.B. Ausschlitungsfläche, überwiegender Teil der Bodenaushubdeponie) stehen in der Betriebsphase wieder der landwirtschaftlichen Nutzung zur Verfügung.

LAN/RAU 2. In der Einwendung Nr. 949 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LAN/RAU 2.1 Gefahr für landwirtschaftliche Flächen bzw. Betriebe, Ausgleichsmaßnahmen sind nötig

5. Im Zuge der Wahrnehmung der Interessen der Ortsentwicklung wird darauf hingewiesen, dass durch die 3. Piste große landwirtschaftliche Flächen im Gemeindegebiet Rauchenwarth in Anspruch genommen werden.

Es ist das Interesse der Gemeinde Rauchenwarth, dass die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe des Gemeindegebietes Rauchenwarth

- durch entsprechende Maßnahmen
- insbesondere durch zur Verfügungstellung von Ersatzflächen
- in die Lage versetzt werden, trotz Abtretung der vom Flughafen beanspruchten Flächen
- ihre „Erwerbsfähigkeit“ zu erhalten und sollte die FWAG bereits eingelöste Grundstücke nicht mehr benötigen, sind diese vorrangig an die in Rauchenwarth ansässigen landwirtschaftlichen Betriebe zur Verpachtung anzubieten.
- Nicht mehr wirtschaftlich nutzbare Flächen von Feldstücken sind auf Wunsch des Eigentümers von der FWAG zur Gänze einzulösen.

Der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Rauchenwarth ist

- nicht nur im Interesse des Fortbestandes der Gemeinde geboten, sondern
- erfüllt auch einen wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege,

weshalb der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe in jedem Fall abgesichert werden muss. Das Projekt ist nur dann umweltverträglich im Sinne des Gesetzes, wenn entsprechende Auflagen erteilt werden.

Beantwortung:

siehe LAN/RAU 1.1. Einwendung mit der laufenden Nummer 7 bzw. protokollierten Nummer 186 (Klein-Neusiedl)

LAN/RAU 3. In den Einwendungen Nr. 972 und 973 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

LAN/RAU 3.1. Landwirtschaftlicher Grund geht verloren

- 6) Durch die 3. Piste gehen ca. 560 ha landwirtschaftlicher Grund für die Nahrungsmittelproduktion unwiderbringlich verloren (Lebensmittelknappheit weltweit steigend!)

Beantwortung:

siehe LAN/RAU 1.1. Einwendung mit der laufenden Nummer 7 bzw. protokollierten Nummer 186 (Klein-Neusiedl)

LAN/RAU 4. In den Einwendungen Nr. 88 und 951 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

LAN/RAU 4.1. Gefahr für Erwerbsfähigkeit der landwirtschaftlichen Betriebe durch Größe des Vorhabens

6. Im Zuge der Wahrung der Interessen der Ortsentwicklung wird weiters darauf hingewiesen, dass durch das gegenständliche Vorhaben große, derzeit landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden.

Es ist die gesetzliche Aufgabe und das politische Interesse der Gemeinde Klein-Neusiedl, dass für die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe

- Maßnahmen gesetzt werden, die
- diesen landwirtschaftlichen Betrieben einen „Fortbestand“

sichern.

Dazu wird im Detail darauf hingewiesen, dass

- bei einigen Betrieben durch die Größe der beanspruchten Flächen
- die Gefahr besteht, dass die „Erwerbsfähigkeit“ dieser landwirtschaftlichen Betriebe

beeinträchtigt wird.

Das gegenständliche Projekt ist aus Sicht der Gemeinde Klein-Neusiedl nur dann umweltverträglich, wenn

- der Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist, da
- diese Betriebe bekanntlich einen ganz wesentlichen Beitrag zur Landschaftspflege leisten und
- aus dem Gemeindeleben nicht weggedacht werden können – ohne dass es zu einer nichtwiederumkehrbaren Änderung des Gemeindegefüges kommt.

Um es noch deutlicher zu sagen: Die Lage der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl ist – gerade aufgrund der Einschränkungen durch den Betrieb des Flughafens Wien – bereits jetzt eine schwierige, da die Möglichkeiten für diese Betriebe, landwirtschaftlichen Grund und Boden zu nutzen sehr eingeschränkt wird.

Werden nun zusätzliche, bis jetzt landwirtschaftlich genutzte Flächen von der Flughafen Wien AG in Anspruch genommen, ist jedenfalls darauf zu achten, dass durch entsprechende Ausgleichsmaßnahmen ein Fortbestand der landwirtschaftlichen Betriebe im Gemeindegebiet Klein-Neusiedl gesichert ist.

Ich bin gegen d. 3. Piste, da mein lebensfähiger landwirtschaftlicher Betrieb wertvolle Ackerflächen verlieren würde u. gleichwertige Ersatzgründe, in verwertbarer Entfernung nicht mehr vorhanden sind. Dadurch eine Weiterführung d. Landwirtschaft nicht mehr gesichert ist.

Beantwortung:

siehe LAN/RAU 1.1. Einwendung mit der laufenden Nummer 7 bzw. protokollierten Nummer 186 (Klein-Neusiedl)

Weiters haben sich Fragen durch Verweis des Amtssachverständigen für Naturschutz in einigen Fällen auf den Fachbereich Raumordnung/Landschaftsbild ergeben:

NAT/RAU 1. In den Einwendungen Nr. 69 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

NAT/RAU 1.4. Durch Lärmemissionen wird Erholungswert massiv gemindert.

Beantwortung:

Die Fragestellung zur Minderung des Erholungswertes durch Lärm wurde bereits oben unter „7. Einwendung mit der laufenden Nummer 69 bzw. protokollierten Nummer 186 (Nationalpark Donau-Auen GmbH)“ beantwortet.

NAT/RAU 1.5. Fehlerhafte Abgrenzung des Projektgebietes, da nur Abgrenzung nach Kriterien der Störung von Gesprächen und des Schlafes, nicht aber in einem für Naherholung wichtigen Bereich, wo es keine Lärmschutzmaßnahmen gibt

a) Fehlerhafte Abgrenzung des Projektgebietes

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes für den Fachbeitrag Umwelthygiene erfolgte nach Kriterien der Störung von Gesprächen und des Schlafes sowie unmittelbaren lärmbedingten Gesundheitsfolgen, wobei von einer grundsätzlichen Schutzmöglichkeit durch schalltechnische Isolierung der Innenräume ausgegangen wurde (02.170 6.3).

Zusätzlich werden für spezielle Punkte (Krankenhäuser, Schulen, ...) strengere Kriterien aufgelistet bzw. Schallschutzmaßnahmen gefordert.

Diese Abgrenzung und Betrachtung ist in einem für Naherholung ausdrücklich vorgesehenen Bereich nicht angemessen, da sich Erholungssuchende in der freien Natur nicht durch Schließen der Fenster der Beeinträchtigung entziehen können.

Die Abgrenzung des Projektgebietes müsste in einer Weise erfolgen, dass die von der Projektwirkung „zusätzlicher Fluglärm“ betroffenen Flächen erfasst werden. Für diese Flächen wäre sodann die Wirkung des Projektes darzustellen und letztlich zu bewerten.

Für diese Abgrenzung sind nicht nur die Kriterien der im Luftfahrt-Sektor üblichen Gesetze zu berücksichtigen, sondern sämtliche im Rahmen des UVP-Verfahrens mitbehandelte Rechtsmaterien, beispielsweise auch das Nationalpark-Recht.

Für eine korrekte Bewertung der Projektwirkung müssen daher auch jene Flächen ausgewiesen werden, welche zukünftig „geringfügig“ durch Fluglärm belastet werden.

Die Projektunterlagen sind diesbezüglich unzureichend und erlauben keine Beurteilung der Projektwirkungen.

Beantwortung:

Bzgl. der fehlerhaften Abgrenzung des Untersuchungsraumes des Fachbeitrages Umwelthygiene nach Kriterien der Störung von Gesprächen und des Schlafes sowie unmittelbaren lärmbedingten Gesundheitsfolgen, nicht aber nach Kriterien der Naherholung, wo keine Lärmschutzmaßnahmen wirksam sind, wird auf die Beantwortung durch den SV für Umwelthygiene verwiesen. (s. Teilgutachten Umwelthygiene)

Es wird darauf hingewiesen, dass die Abgrenzung des Untersuchungsraumes des Fachbeitrages Raumordnung, der auch die Schutzgüter Erholung, Freizeit und

Fremdenverkehr beinhaltet, nach der Lärmauswirkung erfolgte (siehe Fachbeitrag Raumordnung, Kapitel 4.1 *Fachspezifische Abgrenzung von Untersuchungsraum und –programm*).

Bzgl. der Auswirkungen von Fluglärm auf die Schutzgüter Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr siehe Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild, Risikofaktor 50 - *Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm* bzw. die Beantwortung der am 2011-03-29 übermittelten Fragestellungen zur *Minderung des Erholungswertes durch Lärm* sowie zur *Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und der Naherholung*.

NAT/RAU 1.6. Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und der Naherholung, beides sind Zielsetzungen im NÖ NationalparkG! Unterlagen gehen darauf nicht ein.

Beantwortung:

Die Fragestellung zur Beeinträchtigung des Naturerlebnisses und der Naherholung wurde bereits oben unter „7. Einwendung mit der laufenden Nummer 69 bzw. protokollierten Nummer 186 (Nationalpark Donau-Auen GmbH)“ beantwortet

16. Beurteilung durch den Sachverständigen für Umwelthygiene (UMW bzw. LRE/UMW)

Vorbemerkung:

Das Teilgutachten „Medizin und Umwelthygiene“ der UVE, vorgelegt vom Verfahrenswerber, wird im Folgenden als Haider-Gutachten und das Teilgutachten „Medizin und Umwelthygiene“ im Auftrag der Niederösterreichischen Landesregierung als Scheuch-Gutachten bezeichnet.

UMW 1. In der Einwendung Nr. 7 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 1.1. Fluglärm ist gesundheitsschädigend, deshalb müssen Vereinbarungen aus Mediationsvertrag verbindlich festgelegt werden

Beantwortung:

Auf den gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisstand zur Gesundheitsschädigung von Fluglärm wurde in den beiden Gutachten ausführlich eingegangen. Der gegenwärtige wissenschaftliche Erkenntnisstand wurde gewertet und Schlussfolgerungen für die Ableitung von Beurteilungswerten geschlossen. Die vorgeschlagenen Beurteilungswerte wurden begründet. Sie beinhalten Vorsorgeaspekte.

Eine verbindliche Festlegung der Vereinbarungen aus dem Mediationsvertrag ist nicht Aufgabenstellung der lärmmedizinischen Gutachter. Grundsätzlich werden von einem lärmmedizinischen Gutachter Aktivitäten zur Lärminderung unterstützt.

UMW 1.2. dies gilt auch für Bodenlärm und für den dazu vereinbarten Schutzwald, der bereits während Bauphase gepflanzt werden soll, nicht erst bei Umsetzung des gegenständlichen Projekts

Beantwortung:

Wie im Gutachten Scheuch dargestellt, sind die Wirkungsauswirkungen bei Bodenlärm nur an einzelnen Immissionsorten relevant, der Fluglärm ist für die Wirkung entscheidend. Die Festlegung, wann ein vereinbarter Schutzwald gepflanzt wird, ist nicht Aufgabe eines lärmmedizinischen Gutachters. Aus logischer Sicht wäre zu unterstützen, dass bereits während der Bauphase gepflanzt wird.

UMW 1.3. wegen zusätzlicher Belastung durch Lärm und Staub sind die Absolutwerte der Immissionspegel (sowohl hinsichtlich Straße und Schiene) zu betrachten

Beantwortung:

Die Absolutwerte der Immissionspegel, sowohl der Straße, Schiene, des Flug- und Bodenlärms, sind in den Teilgutachten aufgeführt, z. B. im Teilgutachten „Lärmschutz“ von Professor Schaffert et. al. Auch die Staubimmissionen sind in Relation zum Grenzwert aufgeführt in den entsprechenden Teilgutachten sowie im Gutachten Scheuch.

Es geht aus dieser Einwendung nicht hervor, ob von einer Kombinationswirkung Lärm und Staub ausgegangen wird. Dazu gibt es keine wissenschaftlich belastbare Aussage. Nach dem gegenwärtigen Erkenntnisstand wäre dies nicht anzunehmen.

UMW 2. In der Einwendung Nr. 25 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 2.1. Gefahr von Hautkrebs durch Eiskristallbildung bei Flugzeugen (Verstärkung der Sonnenstrahlung):

Beantwortung:

Sonnenstrahlung kann zu bestimmten Hautkrebskrankungen führen. Ein epidemiologischer Nachweis, dass durch Eiskristallbildung bei Flugzeugen dies verstärkt wird, ist mir nicht bekannt. Es gibt keine Erkenntnisse, dass bei Beschäftigten am Boden oder bei Wohnbevölkerung um Flughäfen durch die Eiskristallbildung bei Flugzeugen eine erhöhte Hautkrebsgefahr besteht. Für Passagiere ist eine solche Gefährdung auszuschließen.

UMW 3. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 3.1. Wegen Bodenlärm insbes. durch Rollwege sind Lärmschutzwände vorzuschreiben, der Schutzwald soll bereits während Bauphase gepflanzt werden, nicht erst bei Umsetzung des gegenständlichen Projekts, Lärmschutzdamm muss mind. 15 m hoch sein.

Beantwortung:

Zu den Lärmschutzmaßnahmen, u. a. bei Bodenlärm, wird in den entsprechenden Teilgutachten und ausführlich in dem Gutachten „Lärmschutz“ von Professor Schaffert eingegangen. Ergänzungen sind dazu nicht notwendig. Die entsprechenden Bereiche mit einer besonderen Betroffenheit durch Bodenlärm infolge der Planungsszenarien wurden diskutiert, entsprechende Vorschläge unterbreitet, die umzusetzen sind.

UMW 3.2. Wegen zusätzlicher Verkehrsbelastung ist Projekt nur umweltverträglich, wenn Ortsumfahrung um Schwadorf umgesetzt wird.

Beantwortung:

Die zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehrsbelastungen durch Straßen- und Schienenverkehr infolge der Planszenarien 2020 und 2025 sind gering. Eine darauf aufbauende Begründung der Ortsumfahrung ist nicht möglich. In dem Teilgutachten „Lärmschutz“ ist in der Tabelle 10 der Vergleich zwischen Null- und Planungsszenario 2025 aufgeführt, darunter auch die Immissionsorte in Schwadorf. Eine Umweltunverträglichkeit des Projektes lässt sich davon nicht ableiten.

UMW 4. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 4.1. durch Ausrichtung der 3. Piste Richtung Liesing ist mit 100-150 Starts täglich zu rechnen, betrifft zwischen 70.000 bis 100.000 Menschen; auch bei curved approach sind Teile Liesings betroffen; Folgen sind Lärmbeeinträchtigung, Gesundheitsgefähr-

dung, Verminderung der Lebensqualität, Grundstücksentwertung, erhöhte Belastung mit Feinstaub und anderen Luftschadstoffen

Beantwortung:

Die Auswirkungen des geplanten Vorhabens in den Planszenarien 2020 und 2025 wurden im Vergleich zu den Null-Szenarien wie auch dem Ist-Zustand geprüft. Dabei wurde die Beeinträchtigung durch Lärm, mögliche Gesundheitsgefährdungen, Verminderung der Lebensqualität, Belastungen durch Umweltschadstoffe berechnet und bewertet. Es wurden Regionen einbezogen, die einer möglichen Beeinträchtigung ausgesetzt sein können. Der Gutachter kann nicht einschätzen, ob Teile Liesings in diesen Bereich fallen. Aufgrund der vorgelegten Berechnungen kommt der Gutachter zu der Feststellung, dass alle relevanten Bereiche erfasst wurden. Grundstücksentwertungen sind nicht Gegenstand eines umweltmedizinischen Gutachtens.

UMW 4.2. Die Vergleichszahl von 65 oder 66 dB(A) als Unschädlichkeitsgrenze ist überholt

Beantwortung:

In der Einwendung handelt es sich wahrscheinlich um Beurteilungswerte. Der Wert von 65 dB(A) außen entspricht der Bundesumgebungslärmschutzverordnung für Räume mit vorwiegender Wohnnutzung. Ein Wert von 66 dB(A) wird nicht angewandt. In dem Haider-Gutachten werden niedrigere Werte als Beurteilungskriterien verwendet, die auch in meinem Gutachten zur Ableitung von Maßnahmen herangezogen wurden. Sie beinhalten Vorsorgeaspekte.

UMW 4.3. Ausnahmen von Nachtflugregelung sind umweltunverträglich

Beantwortung:

In den umweltmedizinischen Gutachten wurde ausführlich auf die bisherigen Erkenntnisse zu den Auswirkungen von Nachtflugbetrieb Stellung bezogen und die Erkenntnisse in Vorschläge für Beurteilungskriterien umgesetzt. Auf die besondere Bedeutung von nächtlichem Lärm in den Schlafzimmern wurde Bezug genommen. Die Beurteilungskriterien wurden auf der Grundlage unterschiedlicher Wirkungsparameter eines gestörten Nachtschlafes abgeleitet und begründet. Es gibt keine gesicherte Erkenntnis, dass die Ausnahmen von Nachtflugregelungen zu Umweltunverträglichkeit führen.

UMW 4.4. Sensible Objekte wie Spitäler, Kindergärten etc. sind unzureichend erfasst;

Beantwortung:

Es wurde sehr umfangreich auf schutzbedürftige Objekte eingegangen. Hervorzuheben ist, dass es im Haider-Gutachten auf der Grundlage der sogenannten Synopse (siehe Gutachten Scheuch) Beurteilungskriterien für diese schutzbedürftigen Bereiche abgeleitet wurden, die wesentliche Vorsorgeaspekte beinhalten. In den bisherigen Regelungen durch Verordnungen ist dies nicht erfolgt. Der Gutachter kann nicht einschätzen, ob eventuell Kindergärten oder Schulen in dem betroffenen Bereich nicht erfasst worden sind. Spitäler wurden nicht mit angegeben, auch hier kann der Gutachter nicht einschätzen, ob Spitäler in diesem Bereich vorhanden sind.

UMW 4.5. Sämtliche potentielle Auswirkungen der 3. Piste müssen auch für Liesing und für dicht besiedelte Gebiete im Umkreis von 30 km vom Flughafen ergänzt werden. Schallpegel sind für Liesing gesundheitsgefährdend.

Beantwortung:

Auf Liesing wurde bereits bei UMW.4.1. eingegangen.

UMW 4.6. Es werden Studien, die die Auswirkungen kombinierter Lärmquellen belegen, nicht berücksichtigt.

Beantwortung:

Es gibt keine gesicherte wissenschaftliche Erkenntnis zu den Wirkungen des sogenannten „Gesamtlärms“, d. h. der Kombination von Lärm unterschiedlicher Lärmquellen. Deshalb wird meist als Übereinkommen festgelegt, dass die einzelnen Lärmquellen betrachtet werden. In dem Lärmgutachten, insbesondere im Gutachten „Lärmschutz“ wird eine energetische Summation von Flug- und Bodenlärm vorgenommen und auch für die Bewertung herangezogen. Dies ist noch begründbar, da dies mit betriebsbezogenem Lärm, Flug- und Bodenaktivitäten, zusammenhängt. Bei bisherigen wissenschaftlichen Untersuchungen zu Wirkungen auf Bewohner des Umfelds von Flughäfen wurde nahezu ausschließlich der berechnete oder gemessene Fluglärm berücksichtigt, wobei eventuelle Wirkungen das Ergebnis der Gesamtheit der Einflüsse ist. Die Auswirkungen des Bodenlärms sind auch als gering einzuschätzen.

UMW 4.7. Es werden Studien, die die kardiovaskulären Erkrankungen aufgrund von Lärm belegen, nicht berücksichtigt (LARES Studie, Niemann 2003, Franssen et al 2004, Greiser et al 2006, Jarup et al 2008)

Beantwortung:

In beiden umweltmedizinischen Gutachten erfolgt eine umfangreiche Darstellung bisheriger Erkenntnisse zu den Beziehungen zwischen Lärm und kardiovaskulären Erkrankungen, die auch die aufgeführten Studien berücksichtigen. Im Gutachten

Scheuch wird sehr ausführlich zu der Studie von Greiser et. al 2006 bis 2010 eingegangen. Auch die HIENA-Studie wurde einbezogen. Darüber hinaus wurden die Ergebnisse von Metaanalysen der letzten Zeit einbezogen.

UMW 4.8. Auch Auswirkungen auf ältere und kranke Menschen sind bei 13 x 53 dBA in Innenräumen in der Nacht zu erfassen.

Beantwortung:

Eine besondere Betrachtung aus umweltmedizinischer Sicht erfolgt für Pflegeheime und Spitäler. Im Gutachten Scheuch wird argumentiert, warum ältere und kranke Menschen nur in diesen Bereichen besonders betrachtet werden. Dies beruht auf dem Stand der gegenwärtigen wissenschaftlichen Erkenntnisse und den Umweltregelungen. An den sieben Immissionsorten mit Alten- und Pflegeheimen, die alle als Pflegeheime angesehen wurden, wird aufgrund der festgestellten Lärmbelastung am Tag und in der Nacht geschlossen, dass keine zusätzlichen Maßnahmen notwendig sind.

UMW 4.9. Auswirkungen auf körperliche Leistungsfähigkeit nach einer durch Fluglärm gestörten Nacht sind zu ergänzen

Beantwortung:

In den umweltmedizinischen Gutachten wurde ausführlich auch auf die Frage der Nachwirkungen von Fluglärm in der Nacht auf die Leistungsfähigkeit am Folgetag eingegangen. Im Vordergrund aller bisherigen Untersuchungen stand die psychische Leistungsfähigkeit. Diese war bei konkreten Untersuchungen am Folgetag in Abhängigkeit vom Lärmpegel und der Häufigkeit der Ereignisse gering. Die körperliche Leistungsfähigkeit wurde meines Wissens kaum untersucht. Auswirkungen wären theoretisch auch nur auf die maximale körperliche Leistungsfähigkeit zu erwarten und nicht auf die üblicherweise geforderte körperliche Aktivität.

UMW 4.10. Auswirkungen von bereits geringen Schallpegeln auf die zirkadianen Rhythmen sind zu berücksichtigen

Beantwortung:

Hier sind wahrscheinlich die Störungen durch Nachtlärm gemeint. Geringe Schallpegel am Tag führen zu keinen wesentlichen Auswirkungen, da der alltägliche Schall im und durch das gesellschaftliche Leben deutlich höher ist. Zu den Wirkungen von Lärmereignissen in der Nacht und auf den Schlaf wurde ausführlich eingegangen. Die abgeleiteten Beurteilungskriterien dienen der Einschränkung der Störungen des Schlafes und verhindern damit auch eine Störung des circadianen Rhythmus weitgehend.

UMW 4.11. Jede regelmäßige Störung durch Fluglärm am Tag und in der Nacht ist medizinisch relevant, Lärmkarten sind dementsprechend anzupassen, da das betroffene Gebiet viel größer ist.

Beantwortung:

Die Höhe des Fluglärms am Tag und in der Nacht in den verschiedenen Szenarien und die entsprechenden Auswirkungen sind in dem Teilgutachten umfangreich dargestellt. Es wurden auch Beurteilungskriterien abgeleitet, die unter Berücksichtigung von Vorsorge bei Überschreiten zu Maßnahmen führen. Die berechnete Gebietsgröße wurde ebenfalls unter Vorsorgeaspekten gewählt. Eine Erweiterung des der Beurteilung zugrunde gelegten Gebietes lässt sich nicht ableiten.

UMW 4.12. Neue Studien zur Auswirkung von Feinstaub in medizin. Sicht sind nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Die Luftschadstoffe wurden ausreichend erfasst und bewertet. Aus neueren Studien ergeben sich keine anderen Begründungen für die Bewertung des Feinstaubes, der durch die Planungsszenarien bedingt wird. Regelungen der letzten Jahre wurden berücksichtigt.

UMW 4.13. Es fehlt medizin. Beurteilung der Auswirkungen von Nanopartikel

Beantwortung:

Es gibt bisher keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, dass durch den Bau einer neuen Piste zum Flugbetrieb eine Gefährdung durch Nanopartikel für Anwohner oder Arbeitnehmer existiert. Es wurden die möglichen gesundheitsrelevanten Luftschadstoffe erfasst, berechnet und bewertet

UMW 4.14. Medizin. Fachbeitrag geht von falscher Anzahl an Flugbewegungen aus.

Beantwortung:

Grundlage für die Bewertung im medizinischen Fachbeitrag sind die berechneten Auswirkungen auf Lärm, Luftschadstoffe u. a. durch die prognostizierten Flugbewegungen. Eine Überprüfung der Anzahl der zugrunde gelegten Flugbewegungen ist nicht Aufgabenstellung des umweltmedizinischen Gutachters.

s. dazu Teilgutachten Flugverkehrsprognose

UMW 5. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 5.1. Angewendete Lärmgrenzwerte sind gesundheitlich beeinträchtigend

Beantwortung:

In den umweltmedizinischen Gutachten wurde ausführlich auf die Erkenntnisse der Beziehung zwischen Lärm und gesundheitlicher Beeinträchtigung eingegangen. Die abgeleiteten Kriterien wurden bewertet. Eine grundsätzliche gesundheitliche Beeinträchtigung durch Verwendung der Lärmgrenzwerte kann nicht abgeleitet werden. UMW 5.2. Fluglärmmessung durch L_{eq} ist ungeeignet, weil sie nicht das reale Lärmempfinden widerspiegelt

Beantwortung:

Der Dauerschallpegel L_{eq} ist die übliche Form der Messung von Lärm, auch Fluglärm. Darüber hinaus werden in den umweltmedizinischen Gutachten auch Maximalpegelhäufigkeiten eingesetzt, um den Besonderheiten der Wirkung Rechnung zu tragen. Dies trifft insbesondere für die Nacht und schutzbedürftige Bereiche zu.

Es ist richtig, dass der (Dauer)schallpegel nicht das reale Lärmempfinden widerspiegelt, d. h. die erhebliche Belästigung, wie das in dem Gutachten Scheuch auch ausgeführt wurde. Andere Schallbeschreibungs- und -messparameter zeigen jedoch keine bessere Beziehung, wie das ebenfalls im Gutachten Scheuch in der Tabelle 10 aufgeführt wurde.

UMW 6. In der Einwendung Nr. 164 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 6.1. Überflüge im Minutentakt werden unabhängig von Schalldurchschnittspegel als bedrohlich empfunden

Beantwortung:

Der Schalldurchschnittspegel ist die übliche Kenngröße für den Lärm (siehe auch UMW 5.2.). Maximalpegelhäufigkeiten werden am Tag nicht verwendet, da ihre wissenschaftliche Begründung hinsichtlich Schwellenwerte sehr unsicher ist. Überflüge im Minutentakt spiegeln sich natürlich in dem Schalldurchschnittspegel wider.

UMW 6.2. Nur bei Überschreitung des empfohlenen Innenpegels innerhalb der Außenpegel-definierten Zonen werden Schallschutzmaßnahmen gesetzt. Das muss auch außerhalb dieser Außenpegel-definierten Zonen so sein

Beantwortung:

Bei den Beurteilungskriterien im Haider-Gutachten wird für die Festlegung von Schallschutzmaßnahmen von dem empfohlenen Innenpegel ausgegangen. Dies ist richtig. Die entsprechenden „Prüfzonen“ werden durch den Außenpegel definiert. Dieser

Außenpegel ist in den umweltmedizinischen Gutachten begründet worden. Hieraus resultiert ein möglicher Anspruch. Die Außenpegel sind die übliche Form von Regelungen für entsprechende Maßnahmen. Eine grundsätzliche Ausdehnung über diese Zonen hinaus wird schwierig umzusetzen sein und ist mit negativen Wirkungen durch Fluglärm nicht zu begründen.

UMW 6.3. Für Berechnung von Lärmschutzmaßnahmen ist der Leq der Spitzenstunden heranzuziehen, nicht der Leq, der sich durch Mittelung ergibt.

Beantwortung:

Der L_{eq} als Dauerschallpegel ist immer ein Mittelungspegel. Er wird als Tagesmittlungspegel über 24 Stunden, insbesondere in EU-Regelungen, als Tag- und Nachtpegel von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr angegeben. Darüber hinaus wird in dem Gutachten „Lärmschutz“ eine weitere Trennung vorgenommen in einem L_D von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr und L_E von 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Nur einen L_{eq} der Spitzenstunde zu verwenden, ist nicht üblich und wird meines Wissens an keinem Flughafen angewandt, da es dazu keine wissenschaftlichen Erkenntnisse gibt.

Eventuelle Wirkungen hängen ab von der Höhe dieser Spitzenstunde, dem Pegel in den anderen Stunden, dem Zeitpunkt der Spitzenstunde und anderen Einflussfaktoren.

UMW 7. In der Einwendung Nr. 166 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 7.1. Fachbereich Umwelthygiene ist unzureichend

Beantwortung:

Hier wird nur eine allgemeine Wertung der Haider-Gutachten vorgenommen. Die Behörde hat ein weiteres Gutachten an Prof. Scheuch in Auftrag gegeben.

UMW 8. In der Einwendung Nr. 167 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 8.1. Lärmbelastung wird durch größere Anzahl von Flugbewegungen höher, lässt sich nicht durch Verwendung geräuschärmerer Flugzeuge kompensieren, da das Einzelschallereignis gesundheitsschädlich ist, das durch gehäufte Flugbewegungen verstärkt auftritt

Beantwortung:

Die Lärmbelastung in den Planszenarien wurde prognostiziert, die größere Anzahl von Flugbewegungen ging dabei ein. Es wurde auch auf die Problematik der Verwendung

geräuschärmerer Flugzeuge und entsprechender Anflugregelungen hingewiesen. Nicht das Einzelschallereignis an sich ist gesundheitsschädlich, denn wir werden im täglichen Leben einer Vielzahl von Einzelschallereignissen ausgesetzt, die beträchtlich höher sind als durch Flugbewegungen. Zum anderen ist die wissenschaftliche Erkenntnis die dass, wenn Beziehungen zwischen Lärm und gesundheitlicher Beeinträchtigung bestehen, diese von der Höhe des Schalls, der Häufigkeit des Einwirkens, dem Zeitpunkt des Einwirkens abhängen. Dies wurde in den Gutachten berücksichtigt.

UMW 8.2. Absolute Deckelung der Flugbewegungen in der Nacht ist nötig

Beantwortung:

Auf die Wirkungen von Flug- und Verkehrslärm in der Nacht wurde in den Gutachten sehr intensiv eingegangen. Die besondere Bedeutung von Nachtfluglärm wurde hervorgehoben, auch die Beurteilungskriterien begründet. In diesem Rahmen ist auch eine Regelung der nächtlichen Flugbewegungen zu regulieren.

UMW 9. In der Einwendung Nr. 168 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 9.1. Betrachtung im Fachbeitrag Lärm macht Überschreitung der WHO-Grenzwerte möglich

Beantwortung:

Die WHO legt keine Grenzwerte im rechtlichen Sinne fest. Auf die WHO-Night-Noise-Guidelines wurde in dem Gutachten Scheuch ausführlich eingegangen. Der Fachbeitrag „Lärm“ hat die Aufgabenstellung, einen wissenschaftlich begründeten Vorschlag für Beurteilungskriterien zu unterbreiten. Dies ist gemacht worden. Es wird in diesem Fachbeitrag Haider darauf verwiesen, dass durch die Festlegungen im Mediationsvertrag auch den Empfehlungen der WHO Rechnung getragen wird.

UMW 9.2. Deckelung der Flugbewegungen in der Nacht wird gefordert

Beantwortung:

Siehe UMW 8.2.

UMW 9.3. Kumulierung der verschiedenen Lärmquellen, insbes. Fluglärm, Bodenlärm und sonstiger Verkehrslärm wurde nicht ausreichend untersucht.

Beantwortung:

Siehe UMW 4.6.

UMW 10. In den Einwendungen Nr. 89 und 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 10.1. Werte der WHO sind heranzuziehen, nicht Werte nach Bundesumgebungslärmschutzgesetz, da dieses die Erhebung von Lärm zum Zweck der Sanierung vor Augen hat

Beantwortung:

Siehe Beantwortung von UMW 9.1. Zur Beurteilung werden auch nicht die Werte nach Bundesumgebungslärmschutzgesetz herangezogen, sondern die auf der Basis von wissenschaftlicher Lärmwirkungserkenntnis abgeleiteten Beurteilungskriterien, die unter den Werten des Bundesumgebungslärmschutzgesetzes liegen.

UMW 10.2. Bei Anwendung dieser Werte zeigt sich massive Überschreitung derselben und damit Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

In den umweltmedizinischen Gutachten wurde ausführlich auf die Beziehung zwischen Lärmpegel und Gesundheitsgefährdung, insbesondere bei Verkehrslärm, eingegangen. Es lässt sich nicht ableiten, dass die verwendeten Beurteilungskriterien eine massive Überschreitung der empfohlenen Werte der WHO und damit eine Gesundheitsgefährdung darstellen.

UMW 10.3. Beschränkungen des bestehenden Flugbetriebs notwendig, um vor gesundheitsgefährdender Fluglärmbelastung zu schützen.

Beantwortung:

In den lärmphysikalischen Gutachten wurden die zu erwartenden Lärmbelastungen in den Null- und Planungsszenarien berechnet. Zugrunde gelegt wurde der bestehende, zu erwartende und prognostizierte Flugbetrieb beim Bau der neuen Piste. In den umweltmedizinischen Gutachten wurde ausführlich auf die bisherigen Erkenntnisse zur Gesundheitsgefährdung eingegangen und die errechneten Lärmbelastungen bewertet.

UMW 10.4. Mengenmäßige Kontingentierung der Flüge gestaffelt nach Tag-, Abend- und Nachtzeiten, in der Nacht generelles Flugverbot

Beantwortung:

Entscheidend für die umweltmedizinische Bewertung sind die Lärmpegelkriterien am Tag und in der Nacht. Dies wird üblicherweise so durchgeführt. Es gibt auch die Möglichkeit, den L_{den} mit Zuschlägen für den Abend- und Nachtbereich zu verwenden. Eventuelle Kontingentierungen richten sich nach dem Erreichen oder Überschreiten dieser Pegel. Weitere Kontingentierungen sind nicht Aufgabe eines lärmmedizinischen

Gutachters. Zum generellen Flugverbot in der Nacht wurde schon mehrfach Stellung bezogen.

UMW 10.5. Lärmzonenberechnung sagt nichts aus über Belastung an Tagen mit hoher Luftfeuchtigkeit und hohen Temperaturen (da ist Fluglärm bes. laut)

Beantwortung:

Die Berechnung der Lärmzonen erfolgt auf der Basis der sechs verkehrsreichsten Monate in einem Jahr. Eine Berücksichtigung von hoher Luftfeuchtigkeit und hohen Temperaturen erfolgt nicht. Da es um Durchschnittswerte über einen längeren Zeitraum geht, ist dies bei dieser Herangehensweise nicht erforderlich.

UMW 10.6. Bei Süd-Ost-Wind bei Landungen auf neuer Piste eines jener Gebiete von Rannersdorf, Schwechat und Zwölfaxing schwerst betroffen, das bei Westwind unter den Starts von Piste 29 leidet; hier künftig gar keine Lärmpausen

Beantwortung:

Dies sollte konkret geprüft werden anhand der errechneten Lärmbelastung. In den entsprechenden Teilgutachten zum Lärm wie auch im Teilgutachten „Lärmschutz“ wurde eine Vielzahl von Immissionsorten erfasst, u. a. in den aufgeführten Gemeinden. Aus lärmmedizinischer Sicht kann hier keine Aussage erfolgen, da auch in den Gebieten eine unterschiedliche Belastung zu erwarten ist.

s. LÄR 16.9.

UMW 10.7. Weit mehr Gebiete von Lärm betroffen, als Projekt angibt, z. B. Wien Donaustadt, Trautmannsdorf

Beantwortung:

Dies ist aus Sicht des umweltmedizinischen Gutachtens nicht zu beantworten.

s. LÄR 16.10.

UMW 10.8. Unrichtige Beurteilung des Anstiegs des LKW-Verkehrs, dadurch falsche Bewertung der Immissionszuwächse

Beantwortung:

Die Prognose des LKW-Verkehrs kann aus umweltmedizinischer Sicht nicht geprüft werden.

s. VPL 6.4.

UMW 10.9. Unzumutbare Pegelerhöhung im Bereich des Gymnasiums Schwechat

Beantwortung:

Es wurden für eine Reihe von lärmsensiblen Objekten, auch in Schwechat, die Lärmbelastungen in den Nullszenarien und Planungsszenarien berechnet. Ich gehe davon

aus, dass das genannte Gymnasium das Bundesgymnasium in Schwechat ist, IO SE011. Die Pegelerhöhung zwischen Nullszenario 2025 und dem Planszenario 2025 beträgt 0,1 dB(A) am Tag für den Straßenverkehr (Tabelle 10 Gutachten Lärmschutz), 0,1 dB(A) zwischen Nullszenario 2025 und der Umhüllenden der Planszenarien 2020/2025 für den Fluglärm (Tabelle 6 Teilgutachten Lärmschutz). Der Fluglärm ist mit 58,6 dB(A) tags von 6 bis 19 Uhr an diesem Immissionsort hoch. Im umweltmedizinischen Gutachten wurden Maßnahmen empfohlen, jedoch nicht aufgrund der Veränderungen in den Planszenarien.

UMW 11. In der Einwendung Nr. 956 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 11.1. Bei bestimmten Wind- und Wetterverhältnissen wird in Nachtzeit nur Piste 16 benutzt, Bevölkerung in Wien Donaustadt, Essling wird unzumutbar durch Lärm belastet; Gesundheitsgefährdung.

Beantwortung:

Die Beurteilung gesundheitlicher Gefährdungen erfolgt auf der Grundlage von Durchschnittswerten über einen bestimmten Zeitraum, hier konkret über die verkehrsreichsten sechs Monate eines Jahres. Auch wissenschaftliche Untersuchungen zur Erfassung gesundheitlicher Beeinträchtigungen beruhen auf Durchschnittswerten über einen bestimmten Zeitraum. Ergebnisse zu Einzeltagen liegen nicht vor. Dies ist auch sehr schwierig, da die Wirkungen von vielen Faktoren abhängen.

UMW 12. In der Einwendung Nr. 958 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 12.1. Kumulierung des Fluglärms mit Lärm Schiene und Straße ist anzustellen, um überhaupt Umweltverträglichkeit prüfen zu können

Beantwortung:

Dies wurde bereits bei der Einwendung UMW 4.6. beantwortet.

UMW 12.2. Belästigung/Gefährdung durch Lärm und Luftschadstoffe

Beantwortung:

Die Belästigung/Gefährdung durch Lärm und Luftschadstoffe wurde ausreichend auf der Grundlage der entsprechenden Teilgutachten dargestellt und diskutiert in dem umweltmedizinischen Gutachten Haider und dem umweltmedizinischen Gutachten Scheuch im Auftrage der NÖ-Landesregierung.

UMW 13. In der Einwendung Nr. 1004 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 13.1. bereits ab 55 dB Gesundheitsbeeinträchtigung laut dt. UBA

Beantwortung:

In den umweltmedizinischen Gutachten Haider und Scheuch wurde ausführlich der gegenwärtige Erkenntnisstand zu Gesundheitsbeeinträchtigungen unter Einwirkung von Verkehrslärm dargestellt. Das Deutsche Umweltbundesamt stellt die Diskussion in der Literatur dar, dabei werden mögliche Gesundheitsbeeinträchtigungen ab diesem Bereich diskutiert. Der Sachverständigenrat für Umweltfragen sieht dies bei 65 dB(A) gesichert. Das Deutsche Fluglärmschutzgesetz der Bundesrepublik legt Tagschutzzonen fest, die ausgehend von Ergebnissen der Wirkungsforschung Wohnbebauung um Flughäfen nicht zulassen. Das wäre für bestehende zivile Flugplätze die Tag-schutzzone 1 mit Werten ≥ 65 dB(A), für neue oder wesentlich baulich erweiterte zivile Flugplätze von $= 60$ dB(A). In den umweltmedizinischen Gutachten wurden die Ergebnisse mehrere Studien sowie von Metaanalysen beschrieben, u. a. von Herrn Babisch, Mitarbeiter des Deutschen Umweltbundesamtes.

UMW 14. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 14.1. Schwellenwerte der Bundes-LärmV 2006 dürfen nicht angewendet werden, da Erhebung des Lärms zum Zweck der Sanierung; bei Genehmigung neuer Anlagen gelten WHO-Werte

Beantwortung:

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass im umweltmedizinischen Gutachten Haider andere Schwellenwerte als Beurteilungskriterien abgeleitet wurden, die unter denen der BundeslärMV 2006 liegen. Auf die Relevanz von WHO-Werten wurde ebenfalls bei mehreren Antworten schon eingegangen.

UMW 14.2. Wertung der Schallimmissionen in umwelthygienischer Beurteilung wird nach zu hohen Schwellenwerten im Dauerschallpegel vorgenommen, Maximalpegel-häufigkeiten werden dagegen nur geringfügig behandelt. WHO-Lärmpegel sind heranzuziehen

Beantwortung:

Auch hier gilt die Beantwortung der vorhergehenden Einwendung. In dem umwelt-hygienischen Gutachten Haider wurden für die Nacht Maximalpegelhäufigkeiten zur Beurteilung angegeben, außerdem für schutzbedürftige Bereiche. Dies ist in den entsprechenden WHO-Empfehlungen nicht der Fall. So geht die WHO-Night-Noise-Guidelines nur von Dauerschallpegeln aus, obwohl bei der inhaltlichen Erarbeitung des gegenwärtigen Erkenntnisstandes die besondere Bedeutung von Maximalpegelhäufigkeiten akzeptiert wurde.

UMW 14.3. Pegelerhöhung im Bereich des Gymnasium Schwechat ist unzumutbar

Beantwortung:

Siehe UMW 10.9.

UMW 15. In der Einwendung Nr. 1012 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 15.1. Über einen Zeitraum gemittelte Lärmwerte (L_{den}) ist untauglich, da Beschönigung der tatsächlichen Belastung; Fluglärm ist mit impulsartiger Störquelle zu vergleichen; auch der Umgebungslärm ist zu berücksichtigen; vgl. VwGH 16.12.2003, 2001/05/0212: fordert in Einzelfällen eine individuelle Beurteilung u.a. unter Berücksichtigung der Häufigkeit und Klangcharakteristik einzelner Lärmereignisse

Beantwortung:

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass unterschiedliche Schallmessgrößen sowohl in der wissenschaftlichen Literatur als auch in der Verordnungsgebung verwendet werden. Der L_{den} als 24-Stunden-Pegel mit Zuschlägen für den Abend und die Nacht widerspiegelt tatsächlich nicht die reale Lärmbelastung. In den Teilgutachten zum Lärm und dem Teilgutachten Lärmschutz wird neben dem L_{den} auch ein L_d für die Zeit von 06:00 bis 19:00 Uhr, L_e von 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr, L_n 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr berechnet neben einem L_d 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr. Damit ist eine differenzierte Bewertung möglich. Grundlage für die Beurteilung ist nicht der 24-Stundenwert, sondern die Belastungen am Tag und in der Nacht. Dies trägt auch den unterschiedlichen Wirkungen und den tatsächlichen Beziehungen von Wirkungen zum Lärm Rechnung.

Fluglärm ist keine impulsartige Störquelle.

Es ist richtig, dass der Umgebungslärm zu berücksichtigen ist. Deshalb erfolgen auch Berücksichtigungen des Bodenlärms, Straßen- und Schienenverkehrslärms, Baulärms.

Die daraus resultierende Einzelfallbetrachtung wird in den Gutachten vorgenommen und Konsequenzen gezogen, so z. B. zur Kombination von Flug- und Bodenschall. Die Klangcharakteristik einzelner Lärmereignisse spielt bei der Beurteilung keine unmittelbare Rolle. Die Häufigkeit der Schallereignisse geht in den Dauerschallpegel ein. In den umweltmedizinischen Gutachten wurden auch die bisherigen Erkenntnisse der Beziehung zwischen Häufigkeiten eines Schallereignisses und negativen Wirkungen diskutiert. Zusätzliche Konsequenzen ergeben sich für die Nacht und schutzbedürftige Bereiche.

UMW 16. In der Einwendung Nr. 1013 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 16.1. Anwendung der Schwellenwerte der BundeslärmV 2006 ist unzulässig, da hier Ziel Erhebung des Lärms zum Zweck der Sanierung bestehender Anlagen, bei Flughafen sind Werte der WHO heranzuziehen.

Beantwortung:

Siehe Beantwortung UMW 14.1.

UMW 16.2. Für Herrn Hofer durch Flughafen 10 dB(A) Überschreitung des Ist-Lärms, ist unzumutbar (vgl. VwGH, 15.12.1978, 1209/77).

Beantwortung:

Da der konkrete IO nicht bekannt ist und die Bedingungen auch nicht nachvollziehbar sind, kann keine Stellung dazu bezogen werden.

UMW 16.3. Untersuchungsraum für die Lärmimmissionen ist zu eng gefasst, daher ist es nicht abschätzbar, ob durch Immissionsbelastung durch Lärm Belästigung zu erwarten ist.

Beantwortung:

Der Untersuchungsraum für Lärmimmissionen beruht auf ISO-Konturen. In dem Teilgutachten Lärmschutz werden diese für den Tag mit 62 dB(A) und für die Nacht mit der Umhüllenden der Maximalpegelhäufigkeit von 13 x 68 dB(A) + 1 x 80 dB(A) dargestellt. Außerdem werden eine Vielzahl von Immissionsorten mit Wohnbebauung und schutzbedürftigen Einrichtungen konkret hinsichtlich ihrer unterschiedlichen Lärmbelastungen berechnet. Der ISO-Kontur von 62 dB(A) liegen Ergebnisse zu den Beziehungen von Lärm zu unterschiedlichen negativen Wirkgrößen vor, neben der Gesundheitsbeeinträchtigung auch die erhebliche Belästigung. Dazu wurde in den umweltmedizinischen Gutachten ausführlich Bezug genommen. In dem Gutachten

Scheuch wird auch darauf verwiesen, dass es eine „Null-Belästigung“ nicht gibt. So kann es durchaus sein, dass es auch weiter entfernt vom Flughafen zu Belästigung kommen kann. Relevant für die Beurteilung ist ein bestimmtes Ausmaß an erheblicher Belästigung, die außerhalb des Untersuchungsraumes nicht in der entsprechenden Relevanz zu erwarten ist.

UMW 16.4. Auswirkungen des Fluglärms und der Lärmschadstoffe sind wegen mangelhafter Zuordnung der Flugrouten nicht abschätzbar.

Beantwortung:

Die Auswirkung des Fluglärms und der Luftschadstoffe sind bewertet worden aufgrund der konkreten Berechnungen. Grundlage dafür waren die Flugprognosen und bestimmte Annahmen, die in den entsprechenden Gutachten ausführlich dargestellt und diskutiert wurden. Auch die Sicherheit der Prognosen wurde in diesen Gutachten bewertet. Abweichungen können im Realbetrieb durchaus auftreten. Es wird jedoch der Durchschnittsbetrieb für die verkehrsreichsten sechs Monate in die Bewertung einbezogen. Dies ist auch die übliche Vorgehensweise.

UMW 16.5. Schwellenwerte im Dauerschallpegel sind zu hoch angesetzt, Maximalpegelhäufigkeiten werden nur geringfügig behandelt. Bereits zwischen 45 dB und 52/53 dB Aufweckreaktionen

Beantwortung:

Die Einwendung bezieht sich wahrscheinlich auf den Fluglärm in der Nacht. Darauf wurde in den umweltmedizinischen Gutachten sehr ausführlich eingegangen. Es wurden die unterschiedlichen Wirkkriterien und ihre Bedeutung für mögliche Beeinträchtigungen aufgeführt. Es wird herausgearbeitet, dass nicht der Einzelpegel, sondern die Maximalpegelhäufigkeiten relevant sind. Sie werden nicht geringfügig behandelt. Es wird ein Beurteilungskriterium von 13 x 53 dB(A) innen angegeben. Es ist richtig, dass durchaus auch bei niedrigeren Pegeln Aufwachreaktionen auftreten. In jeder Nacht sind die so definierten Aufweckreaktionen aus dem EEG (siehe z. B. Gutachten Scheuch) zwischen 20 und 30 Mal vorhanden und haben nichts mit dem Lärm zu tun. Kriterium ist ein zusätzliches Aufwachen durch den Lärm in der Durchschnittsnacht, um überhaupt von einer möglichen Relevanz zu sprechen.

UMW 16.6. gravierender CO₂-Anstieg, daher Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

Aus der Einwendung geht nicht hervor, worin der gravierende CO₂-Anstieg bestehen soll. Eine Gesundheitsgefährdung durch CO₂-Anstieg aufgrund der vorgesehenen

Maßnahmen in der Umwelt ist nicht zu erwarten. Ein gesundheitsrelevanter CO₂-Anstieg in der Nacht in den Schlafzimmern ist ebenfalls nicht zu erwarten.

Grundsätzlich wird von einem gekippten Fenster ausgegangen. Auch bei Stoßlüftung am Abend kommt es nicht zu einem „gravierenden“ CO₂-Anstieg.

UMW 17. In den Einwendungen Nr. 1020 und 1021 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

UMW 17.1. Kumulation mit Schienen- und Straßenverkehr wurde nicht berücksichtigt; keine echte Summenbildung aller Verkehrslärmimmissionen

Beantwortung:

Der Inhalt dieser Einwendung wurde bereits bei UMW 9.3., UMW 12.1. beantwortet.

UMW 17.2. Lärmgrenzwerte sind unzureichend: Werte aus Umgebungslärmschutzverordnung können nicht herangezogen werden, da viel zu hohe Schwellenwerte; solange keine Immissionsvorschriften vom BMVIT erlassen werden, sind zumindest Werte der WHO heranzuziehen; in UVE fehlen Lärmzonen für Dauerschallpegel ab 30 dB und auch nachvollziehbare NAT-Kriterien, ebenso Lärmzonen nach dem Sydney-Modell ab 6x65 dB (22-6 h).

Beantwortung:

Auf die Werte der Umgebungslärmschutzverordnung und die Werte der WHO wurde ebenfalls bereits bei der Beantwortung der Einwendungen UMW 10.1., UMW 14.1., UMW 14.2., UMW 16.1. eingegangen. Für die Nacht wurden NAT-Kriterien verwendet, die auch begründet sind. Lärmzonen für Dauerschallpegel ab 30 dB(A) sind nicht nachzuvollziehen. Für die Nacht wurde eine Maximalpegelhäufigkeit von 13 x 68 dB(A) außen abgeleitet und begründet. Zusätzlich wurde ein Maximalpegel von 1 x 80 dB(A) einbezogen. Als Kriterien werden die Innenraumpegel angesehen, die bei einem gekippten Fenster mit 13 x 53/1 x 65 dB(A) zu setzen sind, bei geschlossenem Fenster noch deutlich niedriger. Diese Kriterien sind ausreichend.

UMW 18. In den Einwendungen Nr. 1024 und 1025 sowie 1027 wurde folgender

Themenkomplex angesprochen:

UMW 18.1. Schwellenwerte liegen über denen der WHO

Beantwortung:

Auf den Inhalt dieser Einwendung wurde bereits bei den Einwendungen UMW 9.1., UMW 10.1., UMW 14.1., UMW 14.2., UMW 16.1. eingegangen.

UMW 19. In den Einwendung Nr. 1028 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 19.1. UVE ist für die durch Fluglärm neu belasteten Gebiete in Gallbrunn und Stixneusiedl um eine Beurteilung auf Basis der Ortsüblichkeit zu ergänzen.

Beantwortung:

siehe LÄR 27.2.

UMW 19.2. Gesundheitsgefährdung durch Steigerung der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen auch in Verbindung mit Zunahme des Verkehrs durch EU-Osterweiterung

Beantwortung:

Auf die Veränderung von Luftschadstoffimmissionen und ihre mögliche Gesundheitsgefährdung wurde in den umweltmedizinischen Gutachten ausführlich eingegangen. Eine Gesundheitsgefährdung ist durch die Maßnahmen der Planszenarien nicht zu erwarten.

UMW 20. In der Einwendung Nr. 1031 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 20.1. Lärmbelastung auch durch Triebwerktests in der Nacht und durch Bodenlärm sowie durch Straßenverkehr

Beantwortung:

In dem Teilgutachten zum Lärm wie auch in dem Teilgutachten „Lärmschutz“ von Professor Schaffert und Mitarbeitern wurde ausführlich auf den Bodenlärm und den Straßenverkehr eingegangen. Die entsprechenden resultierenden Lärmpegel wurden in den umweltmedizinischen Gutachten bewertet. Eine Ergänzung ist nicht erforderlich.

UMW 21. In der Einwendung Nr. 1039 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 21.1. Bewertung der tatsächlichen Maximal-Lärmbelastung mit Beurteilung nach Mittelwerten ist unzureichend. Schallimmissionen sind nach maximalen Einzelschalleignissen zu bewerten

Beantwortung:

Auf den Inhalt dieser Einwendung wurde bereits bei den Einwendungen UMW 5.2., UMW 6.3. eingegangen.

UMW 22. In den Einwendungen Nr. 1047-1271 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

UMW 22.1. Bezirk Bruck an der Leitha ist Sanierungsgebiet Luft; durch 3. Piste massive Zunahme an Luftschadstoffen, daher Gesundheitsgefährdung

Beantwortung:

In dem umweltmedizinischen Gutachten von Haider, der UVE und von Scheuch – im Auftrage der NÖ-Landesregierung – wurde ausführlich zu den Luftschadstoffen auf der Grundlage der Ergänzungen durch den Einreicher Bezug genommen und die Gefährdungen bewertet. Der aktuelle Stand wird in meinem Gutachten bewertet. Dies betrifft die mögliche Gesundheitsgefährdung, die durch Luftschadstoffe zu verneinen ist, als auch die Auflagen, die verteilt worden sind.

Weitere Fragen haben sich durch Verweis des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung in einigen Fällen auf den Fachbereich Umwelthygiene ergeben:

LRE/UMW 1. In den Einwendungen Nr. 159, 483-922 sowie 165 wurde folgender Themenkomplex angesprochen (s. Beilage 4 der Einwendung):

LRE/UMW 1.1. Es fehlt Darstellung von Kumulations- und Interaktionseffekten etc.

Beantwortung:

In dem Teilgutachten „Medizin und Umwelthygiene“ von Haider und Haider, eingebracht vom Antragsteller, wurde umfangreich auf die Wirkungen der Luftschadstoffe eingegangen und der gegenwärtige wissenschaftliche Erkenntnisstand dargestellt. Der wissenschaftliche Erkenntnisstand zu den Interaktionen der relevanten Luftschadstoffe in Ballungsgebieten ist gering. Deshalb gibt es auch für die Luftschadstoffe getrennt entsprechende Beurteilungs- und Begrenzungswerte. Dies ist auch aus wissenschaftlicher Sicht nicht abzulehnen, da medizinische und epidemiologische Untersuchungen stets Wirkungen – auch bei Betrachtung von Einzelfaktoren – der Gesamtheit der Luftverunreinigungen erfassen.

In den Teilgutachten „Luftschadstoffe“ und „Luftreinhaltetechnik“ wurden die gemessenen Luftschadstoffe der letzten Jahre um den Flughafen Wien-Schwechat aufgeführt. Der Istzustand wurde in dem Teilgutachten 04.19 „Luftschadstoffe“ für die Jahre 2008 und 2009 aktualisiert. Außerdem wurde der Beobachtungszeitraum der Jahre 1999 (2000 – 2007) wiedergegeben. Die Messwerte sind im Vergleich zu den medizinisch

relevanten Immissionen gering, so dass auch mögliche Kombinations- und Interaktionseffekte keinen wesentlichen Effekt ausüben können.

In meinem Teilgutachten wurden die Veränderungen in den Planszenarien 2020 und 2025 dargestellt. Sie sind absolut und prozentual zu den relevanten Beurteilungswerten so gering, dass auch Interaktionen keine wesentliche Bedeutung haben können. Das Gesagte trifft auch auf Kumulationen zu. Wenn die Einwendung richtig verstanden wurde, handelt es sich um Kumulationen von Wirkungen. Die gegenwärtigen Effekte der Luftschadstoffe sind gesundheitlich gering oder nicht relevant. Darauf aufbauend können auch Kumulationen keine gesundheitsrelevante Bedeutung nach bisheriger Erkenntnis haben. Die Einwirkungen von Luftschadstoffen in den Planszenarien unterscheiden sich nicht wesentlich hinsichtlich gesundheitlicher Wirkungen von denen in den Nullszenarien. Auch hieraus lässt sich nicht auf eine Kumulationsmöglichkeit schließen. Außerdem sind wissenschaftlich begründbare Aussagen zu Kumulationen einzelner Luftschadstoffe oder/und Luftschadstoffgemische nahezu nicht vorhanden. Eine Kausalität zu Gesundheitsstörungen durch Kumulation in Höhe der vorhandenen und zu erwartenden Immissionen lässt sich nicht herstellen.

Es gibt auch keine wissenschaftlichen Erkenntnisse zu Interaktionen und Kumulationseffekten von Luftschadstoffen mit anderen Einwirkungen/Belastungen, die an einem/um einen Flughafen auftreten können. Dies trifft insbesondere bei Lärm und Luftschadstoffen zu, was auch in meinem Teilgutachten „Medizin und Umwelthygiene“ dargestellt wurde.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass es keine Verordnungen oder Gesetze in der EU mit einer kombinatorischen oder kumulativen Bewertung von Schadstoffen oder Schadstoffen in Kombination mit anderen Gefährdungen gibt. Aufgrund der geringen Exposition bei den einzelnen Luftschadstoffen ist auch aus medizinischer Sicht keine gesundheitsrelevante kombinatorische oder kumulative Wirkung zu erwarten.

LRE/UMW 2. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

LRE/UMW 2.1. Transport von Luftschadstoffen von außen in das Untersuchungsgebiet und Hintergrundbelastung durch andere Schadstoffquellen wird nicht berücksichtigt, ebenso nicht die chem. Reaktion zwischen den Schadstoffen

Beantwortung:

Im Vordergrund steht die Beurteilung der Veränderung der möglichen Belastungen durch das geplante Vorhaben. Die Aussagen beziehen sich demnach auf die in den Planszenarien zu erwartenden, durch den Luftverkehr verursachten Luftschadstoffe. Es entspricht nicht der Realität, dass die Hintergrundbelastung nicht berücksichtigt wurde. Es wurden umfangreiche Messungen der Luftschadstoffe zum Istzustand vorgenommen. In diesen Istzustand gehen alle Hintergrundbelastungen durch andere Schadstoffquellen mit ein. Die zusätzliche Belastung durch Luftschadstoffe aufgrund der geplanten Maßnahme ist so gering, dass sie unter gesundheitlichen Aspekten keine wesentliche zusätzliche Rolle spielt.

Über chemische Reaktionen zwischen den Schadstoffe und ihre Umweltrelevanz ist wenig bekannt, deshalb gibt es Beurteilungswerte für die einzelnen Schadstoffe ohne Berücksichtigung der Höhe der anderen Schadstoffe. Bei der Erfassung gesundheitlicher Wirkungen in epidemiologischen oder klinischen Untersuchungen sind jedoch – wie bereits bei der vorher gehenden Frage aufgeführt – alle möglichen Belastungsfaktoren und mögliche wechselseitige Reaktion mit erfasst.

LRE/UMW 2.2. Bei der Kondensation erfolgt eine Interaktion mit anderen Luftschadstoffen; dies ist zu prüfen.

Beantwortung:

In meinem Gutachten „Medizin und Umwelthygiene“ sind die bekannten und relevanten Wirkungen auch der Luftschadstoffe zu bewerten. Es gibt keine Erkenntnis, dass die Kondensation zu einer Interaktion mit anderen Luftschadstoffen mit entsprechenden anderen gesundheitlichen Wirkungen bei Bewohnern oder Beschäftigten an Flughäfen führt.

Zusammenfassende Bemerkung zu den Einwendungen:

Einige dieser Fragen wurden durch die Projektrevisionen inzwischen erledigt. Dies betrifft insbesondere die umfangreiche Erfassung des Istzustandes.

Weitere Unterlagen durch den Antragsteller sind aufgrund dieser Einwendungen nicht erforderlich.

Eine Änderung der bisherigen gutachterlichen Beurteilung ergibt sich aus diesen Einwendungen nicht.

Die bereits vorgeschlagenen und unterstützten Auflagen reichen aus.

In den im Verfahren vorgelegten Teilgutachten wurde aufgeführt, dass sich die Abgas-komponenten des Luftverkehrs nicht wesentlich von denen in einem Ballungsraum

durch andere Quellen unterscheiden. Insgesamt trägt der Flugverkehr nur zu einem geringen Anteil an der Gesamtbelastung durch Luftverschmutzung bei. Auch unter Berücksichtigung der derzeitigen Vorbelastung, die umfangreich erfasst worden ist, werden alle entsprechenden Beurteilungswerte der einzelnen Luftschadstoffe eingehalten.

17. Beurteilung durch den Sachverständigen für Veterinärmedizin (VET)

VET 1. In der Einwendung Nr. 162 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VET 1.1. Auswirkungen auf Haustiere sind zu untersuchen, ebenso Auswirkungen auf Bienen, Fleischqualität leidet unter Stress

Beantwortung:

Die Einwendungen der BILEF hinsichtlich der bestehenden Gutachten können nicht nachvollzogen werden, es wird daher weiterhin von der Richtigkeit der vorliegenden Gutachten über Lärm und Luftschadstoffe ausgegangen.

Es ist richtig, dass Stress vor und während der Schlachtung insbesondere bei Schweinen mit entsprechender genetischer Veranlagung die Fleischqualität mindern kann.

Allerdings wurden die diesbezüglichen genetischen Faktoren durch umsichtige Zuchtmaßnahmen weitgehendst eliminiert und sind Schweine bei weitem nicht mehr so stressempfindlich wie vor etwa 30 Jahren. Zudem sind die berechneten Lärmimissionen in den Bereichen, in denen Schweine geschlachtet werden können, sehr deutlich unter den erlaubten Belastungen und jedenfalls deutlich unter dem Lärm, der üblicherweise in Schlachthöfen und Schlachtanlagen herrscht. Es ist somit mit keiner oder nur mit einer vernachlässigbaren zusätzlichen Stressbelastung der Tiere im Zeitraum vor und bei der Schlachtung zu rechnen und mit keinerlei daraus folgenden Beeinträchtigung der Qualität des Fleisches.

Bienen haben ein sehr schlechtes Hörvermögen, sie können zwar Vibrationen wahrnehmen, den durch Luft getragenen Schall allerdings nur aus der nächsten Umgebung und nur in einem Frequenzbereich von etwa 100 - 800 Herz. Ihre Orientierung erfolgt hauptsächlich durch Sensoren für das elektromagnetische Kraftfeld der Erde. Es ist daher nicht damit zu rechnen, dass sie durch den Fluglärm abgelenkt werden und die Orientierung verlieren. Somit hat der Fluglärm keine negativen Auswirkungen auf Bienen.

Hinsichtlich der Schadstoffe, die im Flugbetrieb emittiert werden, ist festzustellen, dass diesen gegenüber keine besondere Empfindlichkeit von Honigbienen im Schrifttum belegt ist. Lediglich hinsichtlich fluoridhaltiger Abgase ist bekannt, dass diese für Bienen gefährlich sind, diese werden aber im Flugbetrieb nicht emittiert.

Von einer Gefahr einer gefährlichen Akkumulierung von Schwermetallen ist aufgrund der niedrigen Gesamtbelastung ebenfalls nicht auszugehen.

Somit kann festgestellt werden, dass die zusätzlichen Emissionen von Luftschadstoffen keine negativen Auswirkungen auf die Bienenbestände und die Honigproduktion befürchten lassen.

VET 2. In den Einwendungen Nr. 972, 973 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VET 2.1. Beleuchtung der Piste in der Nacht und zusätzlicher Lärm beeinträchtigt Schweine (Stress)

Beantwortung:

Schweine haben einen Tag -Nachtrhythmus und es ist nicht gestattet, diese Tierart bei ständiger Beleuchtung oder in ständiger Dunkelheit zu halten. Mindestens 8 Stunden pro Tag müssen sie bei schwacher oder ohne Beleuchtung gehalten werden. Von der in einer Entfernung von 1200 Metern gelegenen Pistenbefeuern mit gegen den Himmel gerichteten Scheinwerfern ist jedoch keine Lichtemission in einem Ausmaß zu erwarten, dass auf den Stall Licht in einem Maß immittiert wird, dass die Tiere in ihrer Nachtruhe gestört würden. Zudem könnten die Außenfenster mit sehr geringem Aufwand nächtens abgeschattet werden.

Hinsichtlich der Lärmbelastung ist festzustellen, dass in Schweineställen schon im Normalbetrieb, insbesondere durch Ventilatoren und das Schreien der Tiere deutlich höhere Belastungen als durch den Flugbetrieb anzunehmen sind. Die berechneten Immissionen liegen deutlich unter dem erlaubten Grenzwert von 85 db(A). Zudem ist davon auszugehen, dass sich die Schweine rasch an die Geräusche gewöhnen und, da mit diesen keine Bedrohung einhergeht, diese nicht als stresshaft empfinden werden.

18. Beurteilung durch den Sachverständigen für Verkehrsplanung (VPL)

VPL 1. In der Einwendung Nr. 87 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 1.1. Fachbeitrag Verkehr geht von veralteten Daten aus.

Beantwortung:

Die vorgelegten Unterlagen der Revision 05 enthalten neue Verkehrsprognosen für die Verkehrsentwicklung Flughafen Wien und für den landseitigen Verkehr. Es wurde das Basisjahr 2008 berücksichtigt. Neben der Prognose für das Jahr 2020 wurde auch eine Prognose 2025 durchgeführt. Die Verkehrsdaten sind für das Teilgutachten Verkehrsplanung ausreichend, durch die Projektrevision sind die Daten im erforderlichen Ausmaß verfügbar.

VPL 1.2. Der Untersuchungsraum für KFZ-Verkehr ist zu klein gefasst (nur Flughafen, Abschnitte an A4 und B9); Heranziehen der Irrelevanzkriteriums von 3% aus dem Entwurf der RVS (Richtlinien und Verordnungen für den Straßenverkehr) ist unzulässig.

Beantwortung:

In der Abgrenzung des Untersuchungsraumes für den Kfz-Verkehr im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 wurde als Modellregion die Bundesländer Wien und NÖ, das nördliche Burgenland, sowie die Region Bratislava / Slowakei angesetzt. Als engerer Untersuchungsbereich wurde jener Bereich definiert, für den die Verkehrsumlegungen dargestellt wurden. Dieser Bereich reicht im Norden in den Bereich der Landesgrenze Wien / NÖ bzw. bis zur Donau, im Osten und Süden bis Götzensdorf / Gramatneusiedl und im Westen bis Leopoldsdorf (Fachbeitrag, Seite 5 und

6). Der Untersuchungsraum ist laut Teilgutachten Verkehrsplanung ausreichend definiert. Dazu ist auch auf das UVP Handbuch Verkehr, herausgegeben vom Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abschnitt B 1 Abgrenzung des Untersuchungsraumes, hinzuweisen. Der Untersuchungsraum ist entsprechend des UVP Handbuches so abzugrenzen, dass alle wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens erfasst werden. Für den Verkehr wurde ein Schwellenwert von 30 % für eine merkbare Änderung (Entlastung bzw. Mehrbelastung) gegenüber dem Bestand angeführt. Wird der Schwerverkehr um mehr als 30 % verändert, ist das auch dann zu berücksichtigen, wenn die Änderung der Gesamtverkehrsbelastung geringer ist. Die Verkehrszahlen im Untersuchungsgebiet für die Umlegungen des Planfalles und dem Nullszenario der Jahre 2020 bzw. 2025 weisen deutlich geringere Unterschiede als die möglichen Grenzen laut UVP Handbuch auf. Es wurden in den Fachbeiträgen auch Straßenabschnitte mit geringen Änderungen einbezogen. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ist daher als ausreichend anzusehen, es gibt keine Änderung der gutachterlichen Beurteilung.

VPL 2. In der Einwendung Nr. 114 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 2.1. Durch zusätzlichen Flugverkehr auch höhere Mehrbelastung durch Straßenverkehr, da vermehrt über niederrangige Straßen gefahren wird.

Beantwortung:

Der Mehrverkehr wurde in den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit Februar 2008 und landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli 2010 umfassend dargestellt, ebenso der Verkehr auf den niederrangigen Straßen. Die gutachterliche Beurteilung wurde auch für das niederrangige Straßennetz durchgeführt. Es sind Maßnahmen für das niederrangige Straßennetz erforderlich, die als Auflagen im Teilgutachten Verkehrsplanung definiert wurden.

VPL 3. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 3.1. Wegen zusätzlicher Verkehrsbelastung ist Projekt nur umweltverträglich, wenn Ortsumfahrung um Schwadorf umgesetzt wird.

Beantwortung:

Im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008, Karte 3 c bzw. dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli 2010, Karte 7a wurden die Differenzen zwischen dem Planszenario und dem Nullszenario dargestellt. Es sind keine Verkehrsbelastungen gegeben, die eine Umfahrung erforderlich machen. Hinsichtlich der Beurteilung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen wird auf die jeweiligen Fachbeiträge verwiesen.

VPL 4. In der Einwendung Nr. 160 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 4.1. Es fehlt Ausführung, worin die geänderte Verkehrsführung besteht, sodass es zu Verbesserungen kommen soll.

Beantwortung:

Es sind keine geänderten Verkehrsführungen erforderlich, es besteht jedoch die Notwendigkeit zu Verbesserungsmaßnahmen im bestehenden Straßennetz. Diese wurde im Teilgutachten Verkehrsplanung beurteilt und entsprechende Auflagen angeführt.

VPL 5. In der Einwendung Nr. 168 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 5.1. Durch erhöhten Flugverkehr auch größere Lärm- und Schadstoffbelastung durch Zunahme des Straßenverkehrs.

Beantwortung:

Durch den erhöhten Flugverkehr werden die Verkehrsstärken im Straßenverkehr erhöht. Die Lärm- und Schadstoffbelastungen werden in den entsprechenden Teilgutachten behandelt.

VPL 6. In der Einwendung Nr. 954 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 6.1. Verkehrszahlen für KFZ im Airside- und im Landside Bereich zu niedrig angesetzt

Beantwortung:

In der Revision 05 wurden die Verkehrszahlen aktualisiert. Im Teilgutachten Verkehrsplanung wurden die Verkehrsstärken des Kfz Verkehrs detailliert analysiert und teilweise auch adaptiert. Im Teilgutachten Flugverkehrsprognose (verfasst von Prof. Dr.

Johannes Reichmut, November 2010) wurde angeführt, dass die Prognose plausibel ist, tendenziell eher als zu hoch eingeschätzt wird (3.5.1, Seite 41 des Teilgutachtens). Die adaptierten Verkehrszahlen des Teilgutachtens Verkehrsplanung sind für den Prognosezeitpunkt als plausibel anzusehen. Die gutachterliche Beurteilung des Teilgutachtens Verkehrsplanung zeigt, dass die Verkehrszahlen nicht zu niedrig angesetzt wurden.

VPL 6.2. Abgrenzung für Betrachtung des induzierten Verkehrs im Straßenlärm ergibt sich aus Änderung der Verkehrsmenge, nicht aus Fluglärmzone, d. h. Abgrenzung ist falsch

Beantwortung:

Der Verkehr für das Nullszenario und Planszenario 2020 bzw. 2025 wurde entsprechend den Schwellenwerten, insbesondere auch laut UVP Handbuch Verkehr, herausgegeben vom Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, berücksichtigt. Die Abgrenzung wurde im Teilgutachten Verkehrsplanung für die verkehrlichen Änderungen als ausreichend beurteilt, es ergibt sich dadurch keine Änderung der bisherigen gutachterlichen Beurteilung.

VPL 6.3. Annahme der Verkehrsentwicklungsprognose ist nicht richtig, angewandtes Geländemodell ist nicht zulässig

Beantwortung:

Die Annahmen der Verkehrsentwicklungsprognose wurden in der Revision 05 adaptiert, im Detailgutachten Flugverkehrsprognose (Verfasser Prof. Dr. Johannes Reichmut, Nov. 2010) und im Teilgutachten Verkehrsplanung (Verfasser Dr. Friedrich Nadler) entsprechend beurteilt und im erforderlichen Ausmaß korrigiert. Die verwendeten Modelle sind geeignet. Es ergibt sich dadurch keine Änderung der gutachterlichen Beurteilung.

VPL 6.4. Unrichtige Beurteilung des Anstiegs des LKW-Verkehrs, dadurch falsche Bewertung der Immissionszuwächse

Beantwortung:

In der Revision 05 wurden im Gutachten zur Prognose der Verkehrsentwicklung Flughafen Wien neue Berechnungen für den Lkw Verkehr durchgeführt. Diese wurden im Teilgutachten Verkehrsplanung beurteilt, es ergibt sich dadurch keine Änderung der gutachterlichen Beurteilung.

VPL 6.5. Verkehrsprognose ist zu niedrig angesetzt, damit stimmen auch Wirkungen auf Verkehr auf Straße und Schiene nicht; Vorhaben steht im Widerspruch zu

verkehrsmindernden Konzepten von Wien und Niederösterreich; Mannswörther Straße fehlt bei Untersuchung der Schwerpunktstraßen rund um Flughafen; Entwicklung des KFZ-Verkehrs ist nicht nachvollziehbar; Zulieferverkehr wurde gar nicht berücksichtigt

Beantwortung:

Die Verkehrsprognose wurde in der Revision 05 neu erstellt, im Teilgutachten Verkehrsplanung wurde die Verkehrsprognose beurteilt und teilweise adaptiert. Die Wirkungen auf Straße und Schiene sind plausibel. Die Veränderungen betreffen vor allem das Bundes- und Landesstraßennetz (Autobahnen, Landesstraßen in NÖ) und stehen nicht im Widerspruch zu Verkehrskonzepten von Wien und NÖ. Die geplanten Maßnahmen wurden im Fachbeitrag landseitiger Verkehr Juli 2010, Seiten 9, 10 und 11 angeführt und berücksichtigt. Die für Verkehrsänderungen wesentlichen Straßen wurden in die Umlegungen einbezogen. Die Entwicklung des Kfz Verkehrs ist aus den eingereichten Unterlagen, insbesondere den Fachbeiträgen Verkehr – landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008, landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli 2010, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien, Verkehrsentwicklung Flughafen Wien Oktober 2009, sowie auch im Teilgutachten Flugverkehrsprognose ausreichend angeführt. Es wurden in den Fachbeiträgen, insbesondere im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008, ein Vergleich von Modellbelastungen mit den Straßenverkehrszählungen (abschnittsweise) durchgeführt. Dieser Vergleich zeigt, dass für die umliegenden Straßen die Gesamtverkehrsmenge als Ausgangsbasis berücksichtigt wurde, in den Modellen für die Prognose des Flugverkehrs sowie des Beschäftigtenverkehrs sind die entsprechenden Gesamtverkehrsanteile berücksichtigt. Für den Bereich des Flughafengeländes wurden keine detaillierten Verkehrsumlegungen (straßenbezogen) durchgeführt, da dies nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist (Kapitel 4.2.1, S. 36, Fachbeitrag landseitiger Verkehr, Juli 2010).

Die gutachterliche Beurteilung berücksichtigt daher alle angeführten Punkte, eine Änderung bzw. Adaptierung ist nicht erforderlich.

VPL 6.6. Keine Umweltverträglichkeit, da KFZ-Verkehr nahezu verdoppelt wird, aber keine Ausgleichsmaßnahmen

Beantwortung:

Die Prognosen des Kfz-Verkehrs wurden in den Fachbeiträgen Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 und landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli

2010, ausreichend dargestellt. Es wurden im Teilgutachten Verkehrsplanung zusätzliche Auflagen angeführt.

VPL 6.7. Gesamter flughafenbedingter Straßenverkehr ist mit gesamter zurückgelegter Strecke in Untersuchung mit einzubeziehen

Beantwortung:

Der flughafenbedingte Straßenverkehr wurde in den Fachgutachten Verkehr, landseitige Erreichbarkeit, Februar 2008 und landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen, Juli 2010 ausreichend berücksichtigt. Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes entspricht den Vorgaben und dem Stand der Technik, insbesondere auch dem Abschnitt B1 des UVP Handbuchs Verkehr. Es ist aus verkehrlicher Sicht die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes ausreichend, eine Änderung der gutachterlichen Beurteilung ist nicht erforderlich.

VPL 7. In der Einwendung Nr. 1008 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 7.1. Verkehrszahlen für S1 sind zu niedrig angesetzt

Beantwortung:

Die Verkehrszahlen für die Straßen und auch für die S 1 wurden aufgrund einer umfassenden Verkehrsuntersuchung angesetzt, bei der auch weitere Ausbaumaßnahmen im Straßennetz zugrundegelegt wurden. Unter Berücksichtigung möglicher Prognoseunsicherheiten sind die Verkehrszahlen für die einzelnen Straßen als plausibel anzusehen.

VPL 8. In der Einwendung Nr. 1020 + 1021 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VPL 8.1. Verkehrsprognosen sind überholt, basieren auf einer Prognose aus 1995

Beantwortung:

Mit der Prognose der Verkehrsentwicklung Flughafen Wien sowie dem Fachbeitrag landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli 2010 sind mit der Revision 05 neue aktualisierte Verkehrsprognosen verfügbar. Die Daten sind auf das Basisjahr 2008 bezogen. Diese wurden in der gutachterlichen Beurteilung des Teilgutachtens Verkehrsplanung, Dezember 2010, berücksichtigt.

19. Beurteilung durch den Sachverständigen für Verkehrstechnik (VTE)

VTE 1. In der Einwendung Nr. 124 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VTE 1.1. Massive Schwierigkeiten bei Überschwemmungen bei starken Niederschlägen, insbes. auch bei B 10.

Beantwortung:

Im Zuge der Vorarbeiten zum Teilgutachten Verkehrstechnik wurde im Schreiben vom 02.10.2009 an RU4 eine Änderung der baulichen Gestaltung der durch starke Niederschläge gefährdeten Abschnitte der projektierten Verlegung der Landesstraße B10 gefordert.

Im Anhang zum UVP-Einreichprojekt vom 16072010 (Rev. 05) erfolgte die planliche Darstellung von zusätzlichen Speicher/Sickerbecken mit Umgehung der Amphibiendurchlässe durch das Begleitmuldensystem.

Es wurde der Nachweis erbracht, dass mit den zusätzlichen Becken Überflutungen der B10 im Fall von Starkregen in der Größenordnung von mindestens 10-jährlichen Regenereignissen hintangehalten werden.

Das Vorbringen ist für die B10 durch die zwischenzeitig erfolgte Projektsrevision 05 damit erledigt.

Mit der Ableitung der Oberflächenwässer im Bereich der Amphibiendurchlässe hat sich bereits der Sachverständige für Naturschutz, Herr Dr. Werner Haas, befasst.

VTE 1.2. Sämtliche neuen Wirtschaftswege sind mit bituminöser Tragschicht zu versehen.

Beantwortung:

Die Notwendigkeit einer bituminösen Ausführung der Wirtschaftswege kann verkehrstechnisch nicht begründet werden, da die vorgesehene maximale Längsneigung 6 % nicht übersteigt.

VTE 2. In der Einwendung Nr. 949 wurde folgender Themenkomplex angesprochen:

VTE 2.1. Durch Verlegung der B10 kommt es in der Nacht zu Blendwirkungen; Sicht- und Blendschutzdamm wird zusätzlich zum Lärmschutzdamm B 10 gefordert.

Beantwortung:

Die vorgesehene Verlegungstrasse der Landesstraße B10 nähert sich bis auf rd. 1 km dem verbauten Gebiet der Ortschaft Rauchenwarth. Die Linienführung verläuft dabei tangential zum Ortsgebiet, wobei die Fahrbahn durch einen 4 m hohen Damm zum Ort hin abgeschirmt ist. Auch die Einmündungen der Zubringerstraßen können zu keinerlei Blendwirkung führen (Anbindung der L2063 hinter dem Damm, die des Anschlusses Rauchenwarth Ost 6 m unter Gelände).

Eine Beeinträchtigung des Ortsgebietes von Rauchenwarth durch die Scheinwerfer der Fahrzeuge auf der B 10 ist daher auszuschließen.

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
94	186	Achatz	Herwig	2320	Schwechat-Rannersdorf	Alois Kellner Straße	47		
169	200	Adamicska	Susanne	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	12		
74	186	Adria-Wien Pipeline GmbH, DI Reinhard Kanduth		9020	Klagenfurt	St. Ruprechter Straße	113		
165	196	AFLG Antifluglärm gemeinschaft, em RA Dr Emmerich Fritz		1010	Wien	Nibelungengasse	11/4	RA	PROKSCH&FRITSCHER Rechtsanwälte OEG
483	189	Aichholzer	Thomas	3335	Weyer	Bahnpromenade	246		
170	200	Aigner	Inge	2431		Nelkensiedl	19		
484	189	Albrecht	Helmer	1100	Wien	Victor-Grün-Gasse	27		
485	189	Albrecht	Ingeborg	1100	Wien	Victor-Grün-Gasse	27		
171	200	Alder	Christian	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	98		
172	200	Alder	Marion	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	98		
486	189	Altrichter Dkfm.	Erika Ilse	1130	Wien	Gemeindeberggasse	125		
487	189	Altrichter Dr. (verstorben 09/08)	Gerhard	1130	Wien	Jaunerstraße	2		
488	189	Ambors Prof.	Günther	1230	Wien	Reiffensteingasse	6		
60	186	Ambrosch	Claudius T. Ing.	2325	Himberg	Lepold Rupp Gasse	9		
61	186	Ambrosch	Christa	2325	Himberg	Lepold Rupp Gasse	9		
173	200	Anderl	Ingeborg	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	6		
174	200	Anderl	Kurt	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	6		
489	189	Andre	Christa	1230	Wien	Vösendorferstraße	147		
490	189	Andre	Franz	1230	Wien	Vösendorferstraße	147		
118	186	Annasensl	Kurt	2325	Velm	Lindengasse	6		
175	200	Anreiter-Stenzenberger	Gudrun, Mag.	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	17		
176	200	Arbeshuber	Ilse	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	8		
177	200	Arbeshuber	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	20		
168	199	ARGE gegen Fluglärm, Alfred Höllrigl		2402	Maria Ellend	Landstraße	69		
491	189	Artmüller	Luzia	1230	Wien	Kolpingstraße	1-7 B 8		
129	186	Artner	Silvia	2326	Lanzendorf	Karl-Forstergasse	16		
1017	186	Aschenbrenner	Stefan	2325	Himberg	Heidering	49		
492	189	Aschenbrenner-Faltl	Johanna	1060	Wien	Mariahilferstraße	71/26		
493	189	Aschenbrenner-Kramer	Karin	1230	Wien	Lindgrabengasse	37		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1006	186	ASFINAG		1030	Wien	Modecenterstraße	16/3		
494	189	Atzwanger DI	Brigitta	1130	Wien	Bowitschgasse	6		
495	189	Atzwanger DI	Richard	1130	Wien	Bowitschgasse	6		
496	189	Auer Dr.	Karin	1130	Wien	Horeischygasse	9		
75	186	Autherit	Johannes	2325	Himberg	Stichlberggasse	11		
497	189	Axmann Dr.	Elisabeth	1238	Wien	Haymogasse	111		
178	200	Bacher	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	52		
179	200	Bacher	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	52		
498	189	Bachmann	Herbert	1230	Wien	Linke Wienzeile	11		
499	189	Bachmann	Waldtraud	1230	Wien	Linke Wienzeile	11		
180	200	Balatka	Hannelore	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	9		
181	200	Balatka	Kurt	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	9		
500	189	Bartak Ing. Mag.	Mathias	3003	Gablitz	Paracelsusgasse	49		
501	189	Barth	Gerhard	1100	Wien	Sindelargasse	18		
502	189	Barth	Karin	1230	Wien	Rielgasse	44		
77	186	Bauer	Rene	2320	Rauchenwarth	Waldsiedlung	84		
503	189	Bauer	Eduard	1230	Wien	Maurer Langegasse	25/2/4		
977	186	Bauer	Karin	2320	Rauchenwarth		86		
928	186	Bauerstätter	Elfriede	2432	Schwadorf	Grüner Weg	9		
929	186	Bauerstätter	Johann	2432	Schwadorf	Grüner Weg	9		
957	186	Bauerstätter	Eliesabeth	2432	Schwadorf	Grüner Weg	9		
23	186	Bayer	Herta	2351	Wr. Neudorf	Reisenbauerring	8/2/6		
182	200	Bayer	Christian	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	12		
183	200	Bayer	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	12		
504	189	Bayer	Elsa	1130	Wien	Bowitschgasse	5		
982	186	Bayer	Brigitte	2325	Himberg	Fr. Throngasse	26		
1071	205	Bayer	Franziska	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	45	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1225	205	Bayer	Rupert	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	45	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1226	205	Bayer	Margot	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/4/2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
505	189	Bayer Dr.	Anton	1130	Wien	Bowitschgasse	5		
506	189	Bayer Ing.	Harald	3001	Mauer	Römerstraße	19		
507	189	Bednar	Helene	1140	Wien	Ulmenstraße	146		
508	189	Behounek Dr.	Renate	1170	Wien	Heuberggasse	27		
509	189	Beisteiner Prof. Dr.	Roland	1230	Wien	Friedensstraße	107		
946	186	Belakovits	Eleonore	2325	Pellendorf bei Himberg	Am Kellerberg	13		
510	189	Benes Prof. Mag.	Brigitte	2362	Biedermannsdorf	Kloserstraße	23		
511	189	Benes Univ. Prof.	Ewald	2362	Biedermannsdorf	Kloserstraße	23		
38	186	Berger	Johanna	2380	Perchtoldsdorf	Robert Schumanngasse	9/24		
512	189	Berger	Claudia	1230	Wien	Schwinglgasse	6		
513	189	Berger	Michael	1230	Wien	Schwinglgasse	6		
514	189	Berger Dkfm.	Paul	1230	Wien	Niederauergasse	9		
515	189	Bernhart Dr.	Andreas	1230	Wien	Lindauergasse	23		
516	189	Bernhart Dr.	Margot	1230	Wien	Lindauergasse	23		
517	189	Bernt Mag.	Hans	1140	Wien	Heimstättenstraße	2		
1128	205	Berthold	Martina	2463	Gallbrunn	Berggasse	22	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1037	186	Bezirksbauernkammer Bruck/Leitha, Franz Prendl		2460	Bruck/Leitha	Raiffeisengürtel	27		
167	198	BI gegen Abfluglärm Liesing, Viktor Horak		1230	Wien	Schuppengasse	10		
166	197	BI gegen Fluglärm Wien-West, Ing. Johannes Bischof		1140	Wien	Ulmenstraße	139	RA	HEGER & PARTNER Rechtsanwälte Dr Susanne Heger Dr Martin Fischer 1010 Wien Esslinggasse 17/9
164	195	BI Gegenschall, Manfred Schweighart		2301	Oberhausen	Ziehrergasse	26		
163	193	BI Lärmschutz Großgemeinde Groß-Enzersdorf, Adolf Obrist		2301	Oberhausen	Feldgasse	25		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
89	188	BI Lärmschutz Laaerberg, Dr Johann Hinteregger		1120	Wien	Arndtstraße	87/12	RA	Galanda & Oberkofler Rechtsanwaltskanzlei
162	192	BI lebenswertes Enzersdorf an der Fischa, Mag. Johann Zwetzbacher		2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	3		
161	191	BI Lebenswertes Schwadorf - Rauchenwarth, Ing. Engelbert AUER		2432	Schwadorf	Feldgasse	9		
160	190	BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste, Dr. Martin Tögel		1238	Wien	Postfach	11		
954	201	BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wiens, Maga Brigitte Krenn		1120	Wien	Arndtstraße	87/12	RA	Galanda & Oberkofler Rechtsanwaltskanzlei
956	203	BI Siedlerverein Eßling, Manfred Chyba		1220	Wien	Kermaunerweg	10		
11	204	BI Stop-Fluglärm Wien Süd-West, DI Herbert Hofmann		1130	Wien	Kardinal Pifflgasse	16		
518	189	Biegl Mag.	Thomas	1130	Wien	Dr. Schoberstraße	77		
519	189	Bilik	Eveline	1230	Wien	Laxenburgerstraße	297		
520	189	Bilik	Karl	1230	Wien	Laxenburgerstraße	297		
184	200	Billensteiner	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	32		
521	189	Binder	Margareta	1100	Wien	Steineichengasse	25		
185	200	Binz	Elfriede	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	13		
186	200	Binz	Herbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	13		
522	189	Birsak Dr.	Lukas	2351	Wiener Neudorf	Herzfeldergasse	13		
117	186	Bittner	Heinz	2324	Rannersdorf	Möwenweg	39		
187	200	Blank	Markus	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	32		
1020	186	Bloms	Ingeborg	2232	Deutsch-Wagram	Johann Nestroygasse	31		
1021	186	Bloms	Wolfgang Ing.	2232	Deutsch-Wagram	Johann Nestroygasse	31		
523	189	Blümel-Redl	Augustine	2322	Zwölfaxing	Dammweg	2		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1114	205	Böheim	Rainer	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	23	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1115	205	Böheim	Elfriede	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	23	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1116	205	Böheim	Josef	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	23	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
524	189	Böhm Mmag.	Eva	1150	Wien	Minciostraße	19		
525	189	Boxberg	Alexander	1230	Wien	Autofabrikstraße	7a		
82	186	Boyer	Leila	2401	Fischamend	Getreideplatz	3/8		
526	189	Brandstetter	Herbert	1100	Wien	Sindelargasse	17		
188	200	Braunsberger	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	43		
189	200	Braunsberger	Iris	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	2A		
190	200	Braunsberger	Peter	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	43		
1197	205	Braunsteiner	Walter	2463	Stixneusiedl	Hintausgasse	12	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
143	186	Brocza	Alois	1230	Wien	Geßlgasse	8A		
144	186	Brocza-Landauer	Edith	1230	Wien	Geßlgasse	8A		
527	189	Brosche Mag.	Klaus	1230	Wien	Gregorygasse	21- 27/2/8		
528	189	Bruckner	Emma	1100	Wien	Langsulzgasse	18		
529	189	Bruckner	Renate	1100	Wien	Langsulzgasse	18		
1152	205	Brunner	Wilfried	2463	Gallbrunn	Feldgasse	12	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
530	189	Brunntahler	Renate	1100	Wien	Langsulzgasse	11		
191	200	Buchinger	Helene	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	28		
192	200	Buchinger	Helga	2431	Enzersdorf/Fischa	Bachgasse	7		
193	200	Buchinger	Hermine	2431	Enzersdorf/Fischa	Am Königsberg	2		
194	200	Buchinger	Karl	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	28		
195	200	Buchinger	Leopold	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	2		
196	200	Buchinger	Michael	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	28a		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
197	200	Buchinger	Sabine	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	28a		
198	200	Buchinger	Stefanie	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	28a		
199	200	Bujdi'c	Darko	1170	Wien	Frauengasse	12/12		
200	200	Bujdi'c	Silva	1170	Wien	Frauengasse	12/12		
531	189	Burghardt	Doris	1100	Wien	Mannschildgasse	14A/1		
532	189	Bürgler Ing.	Werner	2431	Karlsdorf	Neubergsiedlung	54		
533	189	Buschbeck	Franziska	1230	Wien	Goldhamnergasse	12		
534	189	Buschbeck DI	Herbert	1230	Wien	Goldhamnergasse	12		
535	189	Buschbeck Dr.	Brigitte	1230	Wien	Krobothgasse	13		
201	200	Buschta	Dagmar	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	39		
536	189	Buzek DI	Reinhard	1230	Wien	Jettmargasse	1-7/7		
32	186	Bzoch	Richard	2301	Groß Enzersdorf	Lobaustraße	25/RH 11		
67	186	Cart	Johanna Dr.	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	20		
68	186	Cart	Andreas	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	20		
537	189	Casutt	Angelika	1230	Wien	Jaschkagasse	14		
538	189	Casutt Dkfm.	Manhart	1230	Wien	Jaschkagasse	14		
539	189	Cecatko Ing.	Hermann	2401	Fischamend	Heimstättensiedlung	9/1/131		
990	186	Cech	Karl	2325	Himberg	Stichlberggasse	8		
991	186	Cech	Roswitha	2325	Himberg	Stichlberggasse	8		
202	200	Cejka	Erwin	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	27		
203	200	Cejka	Hedwig	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	27		
204	200	Chung	Nicol	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	19		
540	189	Cistota	Raymond	1230	Wien	Paminagasse	16		
541	189	Cservenka Ing.	Gebhard	1230	Wien	Karl Schwedgasse	4		
205	200	Czerny	Barbara		Wien	Kaiser Ebersdorferstraße	79/3/8		
542	189	Dabek DI	Janusz	2440	Gramatneusiedl	Weingartenfeld	15		
543	189	Dalecky	Karl	1110	Wien	Udelweg	12		
544	189	Dama	Waltraud	1160	Wien	Starkenburggasse	8/15		
545	189	Dama Mag. Dr.	Johann	1160	Wien	Starkenburggasse	8/15		
206	200	Dangl	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	38		
128	186	Darazs	Otto	2326	Lanzendorf	Karl-Forstergasse	16		
546	189	Daschek FCCA	Walter	1230	Wien	Gebirgsgasse	14		
207	200	Davey	Karin	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	64		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
208	200	Davey	Paul	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	64		
547	189	Davies Mag.	Diana	1100	Wien	Steinschötelgasse	19		
1039	186	Deitzer	Josef Dr.	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1040	186	Deitzer	Roswitha	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1041	186	Deitzer	Sophia	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1042	186	Deitzer	Stephanie	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1043	186	Deitzer	Julia	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1044	186	Deitzer	Joseph	2432	Schwadorf	Karl Benkhofnerstraße	14	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1045	186	Deitzer	Josef	2432	Schwadorf	Fischamenderstraße	39	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1018	186	Deix	Johann DI	2326	Lanzendorf	Buchengasse	9		
548	189	Delmote	C.	1230	Wien	Franz Grasslergasse	88		
209	200	Derler	Verena	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	2		
975	186	Devera	Monika	2333	Leopoldsdorf	Lehmgasse	3/2/12		
210	200	Diakonis	Dagmar	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	22		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
549	189	Dieckmann	Günther	1140	Wien	Günselfgasse	12		
121	186	Diem	Robert Ing.	2320	Rauchenwarth		86		
72	186	Dietrich	Manfred	2460	Bruck/Leitha	Teichgasse	48		
27	186	Dietz	Raimund Dr.	2380	Perchtoldsdorf	Fehnerweg	5		
1111	205	Dippolt	Stefanie	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	9	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1112	205	Dippolt	Wilhelm	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	9	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
211	200	Dittrich	Leopold	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	19		
212	200	Dittrich-Blank	Claudia	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	32		
550	189	Docekal	Fritz	1100	Wien	Bleichsteinerstraße	20		
551	189	Dolejs	Elfriede	1220	Wien	Wolfgang-Mühlwanger-Straße	74		
552	189	Dolina	Walter	1100	Wien	Palisagasse	5		
937	186	Domayer	Katharina	2320	Schwechat	Dohlenweg	21		
938	186	Domayer	Franz	2320	Schwechat	Dohlenweg	21		
1257	205	Domkowitzsch	Markus	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
553	189	Dörfler	Susanne	1100	Wien	Schönygasse	20		
554	189	Dorner	Thomas	1160	Wien	Liebknechtgasse			
213	200	Doubek	Gertraude	1110	Wien	Grillgasse	37/1/14		
1001	186	Dovalil	Markus	2320	Kledering	Gärtnergasse	21		
1002	186	Dovalil	Harald	2320	Kledering	Gärtnergasse	18		
1003	186	Dovalil	Cornelia	2320	Kledering	Gärtnergasse	18		
555	189	Drkac	Gerhard	2362	Biedermannsdorf	Fliederweg	2		
214	200	Duda	Karl	2431	Enzersdorf/Fischa	Seegrabenweg	1		
76	186	Duprat	Rita	2500	Baden	Kaiser Franz Ring	43		
556	189	Dür Mag. Dr.	Wolfgang	2322	Zwölfaxing	Schwechaterstraße	90		
1107	205	Dworzak	Stefan	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1004	186	Ebergassing		2435	Ebergassing	Schwadorferstraße 6	6	RA	Dr. Maximilian Schaffgotsch 1010 Wien Postgasse 6
73	186	Eberhardt	Otmar	2320	Schwechat	Klampferer Heideweg	17		
40	186	Ecker	Christian DI	3003	Gablitz	Franz von Suppe-Gasse	25		
41	186	Ecker	Christoph	3003	Gablitz	Franz von Suppe-Gasse	25		
59	186	Ecker	Gabriele Mag.	3003	Gablitz	Franz von Suppe-Gasse	25		
1187	205	Ecker	Robert	2463	Stixneusiedl	Teichgasse	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1188	205	Ecker	Lotte	2463	Stixneusiedl	Teichgasse	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
215	200	Ederer	Michaela	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	39		
146	186	Edinger	Manfred	2325	Himberg	Tannhäuser-Ring	10		
158	186	Edinger	Rosalia	2325	Himberg	Jubiläumsstraße	2		
557	189	Edlhofer-Trötscher	Gerwig	1130	Wien	Elisabethallee	95C/16/ 7		
216	200	Ehn	Anton	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	73		
217	200	Eicher	Kurt	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	59		
558	189	Einfalt Dr.	Franz	1100	Wien	Heimkehrergasse	15		
218	200	Eisele	Brigitte	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	27a		
219	200	Eisele	Willibald	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	27a		
559	189	Eisenberger	Alois	1100	Wien	Mannschildgasse	8		
560	189	Eisenberger	Magdalena	1100	Wien	Mannschildgasse	8		
220	200	Eisenkölbl	Hermann	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	100		
939	186	Englisch	Henry Ing.	2320	Rannersdorf	Hähergasse	47		
930	186	Enzersdorf an der Fischa		2431	Enzersdorf	Margarethnerstraße	19		
221	200	Erler	Brigitte	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	23		
222	200	Erler	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	23		
561	189	Ernöfy	Krisztina	1100	Wien	Victor-Grün-Gasse	38		
62	186	Ertl	Johann	2320	Schwechat	Schloss Straße	4/2/3		
63	186	Ertl	Hans-Jürgen	2320	Schwechat	Schloss Straße	4/2/3		
65	186	Ertl	Doris	2320	Schwechat	Schloss Straße	4/2/3		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
66	186	Ertl	Theresia	2320	Schwechat	Schloss Straße	4/2/3		
352	200	Erwin	Peter, Dr.	1100	Wien	Favoritenstraße	142		
1036	186	Erwin Bauer Deponieerschließungs und Verwertungs GesmbH, Ing. Eduard Fröschl		6060	Hall in Tirol	Fassergasse	31		
562	189	Fabian	Wilfried	2301	Andlersdorf	Andlersdorf	35		
132	186	Falk	Peter jun.	2325	Himberg	Laurentiusgasse	19		
133	186	Falk	Maria	2325	Himberg	Laurentiusgasse	19		
138	186	Falk	Peter sen.	2325	Himberg	Laurentiusgasse	19		
139	186	Falk	Alexander	2325	Himberg	Laurentiusgasse	19		
1137	205	Fehrer	Magarethe	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	71	RA	Dr Ingrid Herzog- Müller, Rechtsanwältin
563	189	Feilinger	Mario	2384	Breitenfurt	Sperrbergstraße	80		
223	200	Fent	Christina	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	43		
224	200	Fent	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	43		
225	200	Feyrer	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	7		
226	200	Fink	Friederich	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	42		
227	200	Fink	Martina	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	42		
1031	186	Fischamend		2401	Fischamend	Gregerstraße	1		
564	189	Fischanger Ing.	Elfriede	1230	Wien	Franz Asenbauergasse	46		
565	189	Fischanger Ing.	Karl	1230	Wien	Franz Asenbauergasse	46		
566	189	Fischer DI	Bernd	1230	Wien	Erhardgasse	5		
567	189	Fischer Ing.	Peter	1230	Wien	Rudolf-Waisenhorn-Gasse	194		
963	186	Fleberger	Margarethe	2320	Rauchenwarth	Am Angerl	4		
568	189	Fleischer	Gabriele	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschusiedlung	35		
569	189	Fleischer	Roman	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschusiedlung	35		
570	189	Flieger	Eva	1130	Wien	Jaunerstraße	4		
228	200	Foco	Jadranka	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	102		
229	200	Foco	Mesud	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	102		
230	200	Fohr	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	57		
571	189	Franek	Christine	1120	Wien	Koflergasse	13		
231	200	Frank	Sabine	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	32		
572	189	Fraundorfer Mag.	Robert	1230	Wien	Jettmargasse	1-7/18		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
981	186	Friedrich	Rosa	2325	Himberg	Achauerstraße	17		
573	189	Fritsch Ing.	Wolfgang	1130	Wien	Gnedgasse	2		
574	189	Fritz	Edith	1100	Wien	Männertreugasse	4		
575	189	Fritz Dkfm.	Guido	1140	Wien	Salzwiesengasse	46/3/7		
576	189	Fritz Dr.	Emmerich	1010	Wien	Wipplingerstraße	12		
577	189	Fröhlich	Heinz	1100	Wien	Geissfussgasse	65		
71	186	Frottier	Elisabeth Dr.	1230	Wien	Aumühlstraße	31		
232	200	Fuchs	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	28		
233	200	Fuchs	Moritz	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	28		
234	200	Fuchs	Robert	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	28		
235	200	Fuhry	Andrea	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	6		
236	200	Fuhry	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	6		
237	200	Fürst	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	39		
238	200	Fürst	Julia	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	39		
239	200	Fürst	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	39		
578	189	Fux	Christine	1140	Wien	Penzingerstraße	50/19		
240	200	Gabesch	Adolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	43		
241	200	Gabesch	Johanna	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	43		
579	189	Gabriel MBA	Rudolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Mühlstraße	3		
1072	205	Gaier	Helmut	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	25	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1073	205	Gaier	Rumjana	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	25	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
580	189	Gall Ing.	Wolfgang	1140	Wien	Laskywiesengasse	5		
581	189	Ganner	Hans Peter	1100	Wien	Inzersdorferstraße	111/23/ 1		
582	189	Garantini	Leopoldine	1100	Wien	Steineichengasse	14		
583	189	Gatterer Dr. Med.	Edmund	1130	Wien	Björnsongasse	29 RH 13		
584	189	Gatterer-Johler Dr.	Doris	1130	Wien	Björnsongasse	29 RH 13		
585	189	Gauster	Gerald	2322	Zwölfaxing	Anton Jägerstraße	3		
586	189	Gauster	Renate	2322	Zwölfaxing	Anton Jägerstraße	3		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1207	205	Gausterer	Karl	2463	Stixneusiedl	Viehtrift	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1208	205	Gausterer	Karl	2463	Stixneusiedl	Viehtrift	12	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1269	205	Gausterer	Elisabeth	2463	Stixneusiedl	Viehtrift	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1270	205	Gausterer	Katharina	2463	Stixneusiedl	Viehtrift	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
587	189	Geiger Dr.	Urs Peter	1130	Wien	Modl-Toman-Gasse	2		
1055	205	Geistler	Gerhard	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
958	186	Gemeindeverband für Abfallwirtschaft und Umweltangelegenheiten im Bezirk Mödling - Bezirkskonferenz Mödling, DI Werner Toppel		2344	Maria Enzersdorf	Südstadtzentrum	1/20		
26	186	Giesshübl		2372	Giesshübl	Hauptstraße	73		
242	200	Giffinger	Anna	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	1		
243	200	Giffinger	Fritz, Mag.	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	69		
244	200	Giffinger	Helene	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	69		
245	200	Giffinger	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	69		
246	200	Giffinger	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	1		
247	200	Giffinger	Thomas	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	1		
248	200	Glatzer	Leopold	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	26		
87	186	Global 2000, Lydia Matzka-Saboi		1070	Wien	Neustiftgasse	36		
249	200	Glock	Ernst, Ing.	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	5		
927	186	Gneiss	Gerald	1100	Wien	Hasenöhrstraße	18		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1190	205	Götterer	Andreas	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1191	205	Götterer	Waltraud	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
250	200	Graber	Johann	1110	Wien	Hauffgasse	8		
142	186	Graf	Alexander	2301	Groß Enzersdorf	Auvorstadtgasse	15/3		
1019	186	Graf	Herbert	2372	Gießhübl	Alleegasse	6		
588	189	Graninger Dr.	Gernot	1140	Wien	Sampogasse	6/30		
1166	205	Grasel	Otto	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	91	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1260	205	Grasel	Barbara	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	91	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
251	200	Grasnek	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	13		
1272	200	Grasnek	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	13		
1172	205	Grassl	Maria	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	13	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
589	189	Griessler-Schmid Mag.	Erwin	1130	Wien	Weindorfergasse	5		
590	189	Groschke	Paul	1100	Wien	Wiesenthalgasse	43		
1185	205	Gross	Alfred	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1186	205	Gross	Renate	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
998	186	Groß-Enzersdorf		2301	Groß-Enzersdorf	Rathausstraße	5		
86	186	Großmann	Heide	2345	Brunn/Gebirge	Liechtensteinstraße	10a		
253	200	Großmann	Walter	1110	Wien	Simmeringer Hauptstraße	120		
254	200	Gruber	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	86		
591	189	Gruber-Winkelbauer	Eva	1230	Wien	Franz-Grassler-Gasse	60		
592	189	Grün	Gertrud	1100	Wien	Steinschöteltgasse	14		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
593	189	Grün	Ines	1100	Wien	Steinschötelgasse	14		
594	189	Grün	Johann	1100	Wien	Steinschötelgasse	14		
595	189	Grün	Martin	1100	Wien	Steinschötelgasse	14		
596	189	Gründl	Horst	1100	Wien	Grenzackergasse	7/16/10		
597	189	Gründler-Geiger Mag.	Claudia	1130	Wien	Modl-Toman-Gasse	2		
598	189	Gschrofl Ing.	Otmar	1230	Wien	Schwarzeheidestraße	88		
5	186	Gutmann	Alfred Ing.	1100	Wien	Urselbrunnengasse	38		
599	189	Gutmann (verstorben)	Rudolf	1100	Wien	Feuchterslebengasse	67/5/1		
1089	205	Gutschka	Ingrid	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	69	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1090	205	Gutschka	Leopold	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	69	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
600	189	Haag	Karl	1100	Wien	Dannebergplatz	9/9		
601	189	Haag	Maria	1100	Wien	Dannebergplatz	9/9		
255	200	Haager	Felix	1100	Wien	Puchsbaumgasse	62		
602	189	Haas	Johann	1230	Wien	Karl-Schwed-Gasse	49-51/21		
603	189	Haas	Katharina	1230	Wien	Karl-Schwed-Gasse	49-51/21		
1011	186	Haas	Walter	2325	Himberg	Erberpromenade	10		
1202	205	Haas	Ferdinand	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	16	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1203	205	Haas	Eveline	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	16	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1271	205	Haas	Roman	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	16	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1010	186	Haas-Troner	Auguste	2325	Himberg	Erberpromenade	10		
17	186	Habisohn	Franz	2326	Maria-Lanzendorf	Nußbaumgasse	33		
18	186	Habisohn	Eva	2326	Maria-Lanzendorf	Nußbaumgasse	33		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
256	200	Habison	Gottfried	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	7		
1273	200	Habison	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	7		
257	200	Hadler	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	30		
604	189	Hadzic	Nermina	1100	Wien	Schönygasse	9		
1113	205	Haider	Ilse	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
605	189	Haimmel	Hermine	1100	Wien	Hofwiesengasse	37/6		
606	189	Hainberger	Monika	3340	Waidhofen/Ybbs	Bertastraße	14		
607	189	Hajek	Karl	1230	Wien	Feldgasse	19		
258	200	Halper	Franziska	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	76		
608	189	Hancl	Adolf	1230	Wien	Höpflergasse	10/7/6		
609	189	Handl	Franz	1100	Wien	Schwarzgrubergasse	15		
610	189	Handl	Ursula	1100	Wien	Schwarzgrubergasse	15		
259	200	Handler	Anitta	1030	Wien	Erdbergstraße	113/3		
611	189	Handsur	Bettina	1230	Wien	Akaziengasse	45/2		
612	189	Handsur Arch.DI	Gerd	1230	Wien	Schwarzwaldgasse	30/1		
613	189	Handsur DI	Corinna	1230	Wien	Akaziengasse	45/1		
260	200	Hanzl	Beate	2431	Enzersdorf/Fischa	Schlossgasse	1		
614	189	Hanzl	Gabriela	1100	Wien	Holfitzergasse	2-6/34		
261	200	Hanzl	Eduard	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	8		
1218	205	Happel	Elfriede	2463	Gallbrunn	Berggasse	18	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
615	189	Harpner	Maria	1130	Wien	Kalmanstraße	61		
616	189	Harpner	Stefan	1130	Wien	Kalmanstraße	61		
1079	205	Harrer	Robert	2463	Gallbrunn	Feldgasse	16	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
262	200	Hartinger	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	15		
617	189	Hartl	Christa	1030	Wien	Dietrichgasse	46/7		
618	189	Hartl	Helga	1100	Wien	Männertreugasse	20		
619	189	Hartl	Monika	2431	Enzersdorf/Fischa	Ulmengasse	13		
620	189	Haselböck	Karl	1100	Wien	Schönygasse	7		
621	189	Haselböck	Maria	1100	Wien	Schönygasse	7		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1070	205	Hässler	Paula	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	55	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
622	189	Hasslinger	Andreas	1230	Wien	Kolpingstraße	1-7/B 23		
623	189	Hasslinger	Johann	1230	Wien	Rigolettogasse	3		
263	200	Haumer	Brigitte	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	1/2/7		
1161	205	Hauser	Franz	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	64	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1255	205	Hauser	Michael	2463	Gallbrunn	Waslweg	4/4/5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1256	205	Hauser	Edith	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	64	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1143	205	Havlicek	Karl	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1144	205	Havlicek	Karin	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1145	205	Havlicek	Josef Dr.	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	35	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1146	205	Havlicek	Karin	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	35	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1247	205	Havlicek	Katrin	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
119	186	Heeberger	Christine	2301	Groß Enzersdorf	Propst-Wittola-Straße	19		
624	189	Heger	Herbert	1100	Wien	Steinschöteltgasse	13		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1216	205	Heidenreich	Michael	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	56	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
931	186	Heider	Richard	2464	Arbesthal	Ganswiese	45		
264	200	Heim	Barbara	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	86		
265	200	Heim	Georg	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	85		
25	186	Heine	Klaus Dr.	2340	Mödling	Hamerlinggasse	12		
34	186	Heine	Johanna DI	2340	Mödling	Hamerlinggasse	12		
625	189	Heinz	Rupert	1220	Wien	Löwensteinstraße	69		
90	186	Hekerle	Ursula	2325	Himberg-Velm	Tulpengasse	6+8		
91	186	Hekerle	Günter DI	2325	Himberg-Velm	Tulpengasse	6+8		
9	186	Hennersdorf		2332	Hennersdorf	Achauerstraße	2		
626	189	Herberstein	Madeleine	1230	Wien	Wittgensteinstraße	67		
154	186	Herfort	Silvia	2325	Himberg	Josef-Kainzgasse	9		
266	200	Hermann	Gabriele	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	13		
13	186	Herold	Charlotte	2320	Schwechat-Rannersdorf	Alois Kellner Straße	2-12		
14	186	Herold	Helmut	2320	Schwechat-Rannersdorf	Alois Kellner Straße	2-12		
627	189	Herold	Gundula	1130	Wien	Sillergasse	57		
1057	205	Herzig	Anita	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1058	205	Herzig	Rudolf	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1219	205	Herzig	Christian	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1221	205	Herzig	Michaela	2320	Schwechat	Neukettenhoferstr.	29	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1222	205	Herzig	Barbara	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
993	186	Herzog	Stephan	2333	Leopoldsdorf	Lehmgasse	3/2/10		
267	200	Heynar-Pichler	Michaela	2431	Enzersdorf/Fischa	Schlossgasse	9		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
628	189	Heyny Mag.	Gerd	2371	Hinterbrühl	Neugasse	11/1		
1138	205	Hillinger	Herbert	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	67	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1139	205	Hillinger	Agnes	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	67	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
56	186	Himberg		2325	Himberg	Hauptstraße	38		
629	189	Hinteregger	Theresia	1100	Wien	Sindelargasse	37		
1027	186	Hinteregger	Theresia	1100	Wien	Sindelargasse	37		
630	189	Hirk Dr.	Peter	1230	Wien	Jesuitensteig	5		
631	189	Hirschl	Manfred	2320	Mannswörth	ÖMV Straße	20		
1074	205	Hirtl	Ingrid	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1075	205	Hirtl	Gerhard	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1227	205	Hirtl	Andreas	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
268	200	Hittinger	Christian	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	6		
632	189	Höbart Dr. Jur.	Johann	1230	Wien	Endresstraße	85		
633	189	Hoberg	Gerda	2326	Lanzendorf	Reiffeisenstraße	28a		
52	186	Hochfellner	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	27		
53	186	Hochfellner	Ingrid	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	27		
1101	205	Hödl	Erwin	2463	Gallbrunn	Feldgasse	25	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1140	205	Hödl	Elfriede	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1232	205	Hödl	Andrea	2463	Gallbrunn	Feldgasse	25	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
269	200	Hofbauer	Brigitta	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	8		
270	200	Hofbauer	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Schubertgasse	8		
1012	186	Hofbauer	Karin	1140	Wien	Dostgasse	24		
1156	205	Hofbauer	Belinda	2463	Gallbrunn	Feldgasse	28	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1162	205	Hofbauer	Irene	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1163	205	Hofbauer	Maria	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1164	205	Hofbauer	Markus	2463	Gallbrunn	Feldgasse	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1165	205	Hofbauer	Gottfried	2463	Gallbrunn	Kellergasse	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1167	205	Hofbauer	Karl	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1236	205	Hofbauer	Helene	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	92	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1249	205	Hofbauer	Gottfried	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1258	205	Hofbauer	Susanne	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1259	205	Hofbauer	Michaela	2463	Gallbrunn	Kellergasse	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1013	186	Hofer	Herbert	2332	Hennersdorf	Rothneusiedler Straße	31		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1239	205	Hofer	Elisabeth	2463	Gallbrunn	Kellergasse	56	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
634	189	Höfer DI	Richard	2380	Perchtoldsdorf	Sonnbergstraße	55-59		
635	189	Hofer Prof. Dr.	Erhard	1230	Wien	Kalksbürgerstraße	11		
636	189	Hofer-Warbinek Dr.	Renate	1230	Wien	Kalksbürgerstraße	11		
271	200	Hoffmann	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Birkenweg	9		
637	189	Hofleithner	Elfriede	1140	Wien	Elsbeergasse	25		
1209	205	Holland	Patrizia	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	2c	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
923	186	Höllrigl	Ingrid	2402	Maria Ellend	Landstraße	69		
924	186	Höllrigl	Alfred	2402	Maria Ellend	Landstraße	69		
1029	186	Höppel	Johann Ing	2322	Zwölfaxing	Himbergerstraße	16		
1030	186	Höppel	Thomas Ing.	2322	Zwölfaxing	Himbergerstraße	7		
638	189	Höppel DI	Josef	2322	Zwölfaxing	Himbergerstraße	15		
639	189	Höppel-Kürner	Elfriede	2322	Zwölfaxing	Himbergerstraße	15		
115	186	Horak	Roman	2325	Velm	Kaplangasse	39		
967	186	Hörmann	Martin	2402	Maria Ellend	Schwanengasse	5		
968	186	Hörmann	Kristen-Ann	2402	Maria Ellend	Schwanengasse	5		
28	186	Horvath	Gerhard	2333	Leopoldsdorf	Siedlergasse	5		
992	186	Horvath	Michaela	2333	Leopoldsdorf	Lehmgasse	3/2/10		
272	200	Hrasche	Georg	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	74		
640	189	Hrncir	Irmgard	1130	Wien	Seuttergasse	58/6		
641	189	Hrncir Mag.	Adolf	1130	Wien	Seuttergasse	58/6		
642	189	Huber Dr.	Werner	1230	Wien	Rudolf-Waisenhorn-Gasse	87		
273	200	Huemer	Gerda	2431	Enzersdorf/Fischa	Dreifaltigkeitsplatz	14		
274	200	Huemer	Peter	2431	Enzersdorf/Fischa	Dreifaltigkeitsplatz	14		
984	186	Hummel	Hedwig	2320	Rannersdorf	Brauhausstraße	83/6/6		
275	200	Hüttinger	Margit	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	60		
276	200	Illesic	Gabriele	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	69		
84	186	Illetschko	Karin	2320	Schwechat	Gerschlagergasse	2		
643	189	Ingrisch	Christine	1130	Wien	Felixgasse	30		
644	189	Ingrisch Dr.	Ernst	1130	Wien	Felixgasse	30		
645	189	Issel - Gerania GmbH	Eduard	1130	Wien	Firmiengasse	47		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
646	189	Ivaci	Dragutin	2371	Hinterbrühl	Wagnerstraße	28		
131	186	Jahn	Josef Dr.	2320	Schwechat	Gladbeckstraße	1/7/4		
647	189	Jakl Dr.	Irene	1140	Wien	Meiselstraße	63/28		
648	189	Jakl Dr.	Johannes	1140	Wien	Meiselstraße	63/28		
649	189	Jamkojian DI	Greta	1050	Wien	Kleine Neugasse	11/11		
650	189	Janda	Franz	1100	Wien	Dieselgasse	11-17/3/2/9		
277	200	Janisch	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	7		
278	200	Janisch	Josef	2401	Fischamend	Wüstergasse	7		
279	200	Janisch	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	7		
280	200	Janisch	Peter	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	9		
92	186	Jaquemond	Eva	2401	Fischamend	Arbeitergasse	4		
651	189	Jaritz	Erich	1100	Wien	Heimkehrergasse	36		
652	189	Jaritz	Renate	1100	Wien	Hederichgasse	4		
100	186	Jaschke	Claudia Mag.	2320	Rauchenwarth		16		
1262	205	Jeitler	Christine	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
281	200	Jenner	Sabine	1100	Wien	Fernkorngasse	73/5/9		
653	189	Jessenig Dr. DI	Werner	1130	Wien	Auhofstraße	24		
282	200	Jiricek	Gustav	1200	Wien	Jägerstraße	89/5/7/2 3		
283	200	Jiricek	Lotte	1200	Wien	Jägerstraße	89/5/7/2 3		
964	186	Jirovsky	Gerhard DKfm	2326	Maria Lanzendorf	Badgasse	15		
965	186	Jirovsky	Reante	2326	Maria Lanzendorf	Badgasse	15		
932	186	John	Walter	2322	Schwechat	Raiffeisenstraße	302		
933	186	John	Fadime	2320	Schwechat	Plankenwehrstraße	7/9		
934	186	John	Gertrude	2322	Schwechat	Raiffeisenstraße	302		
935	186	John	David	2320	Schwechat	Plankenwehrstraße	7/9		
1171	205	John	Heidemaria	2463	Gallbrunn	Berggasse	28	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
284	200	Jordan	Elke	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	36		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1026	186	Jozek	Viktor Ing.	2325	Himberg	Fliedergasse	3		
1117	205	Juchum	Christine	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	28	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1131	205	Juchum	Maria	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	12	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
156	186	Julinek	Wilhelm	2325	Himberg	Am Alten Markt	32		
285	200	Junek	Alfred	2431	Enzersdorf/Fischa	Leharweg	10		
287	200	Juray	Emil	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	7		
286	200	Juwek	Barbara	2431	Enzersdorf/Fischa	Leharweg	10		
148	186	Kafka	Elisabeth	2325	Himberg	Jubiläumsstraße	19		
966	186	Kafka	Erich Mag	2322	Zwölfaxing	Stöcklstraße	3		
654	189	Kainbrecht Ing.	Hermann	1230	Wien	Auer-Welsbachstraße	31		
655	189	Kainz Dr.	Erich	1140	Wien	Zyklamengasse	63		
141	186	Kaiser	Gabriele	2301	Groß Enzersdorf	Auvorstadtgasse	15/3		
656	189	Kammer	Gerhard	1100	Wien	Steinschötelgasse	6		
657	189	Kammer	Renate	1100	Wien	Steinschötelgasse	6		
658	189	Kandl	Susanne	3002	Purkersdorf	Wintergasse	91		
288	200	Karl	Anton	1110	Wien	Suetelskystraße	16/9/40		
289	200	Karl	Antonia	2431	Enzersdorf/Fischa	Bachgasse	5		
290	200	Karl	Robert	2431	Enzersdorf/Fischa	Bachgasse	12		
1245	205	Karpf	Alexander	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	74/8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
659	189	Karrer	Elfriede	1100	Wien	Schwarzgrubergasse	3		
660	189	Kasperek	Walter	1100	Wien	Sindelargasse	59		
661	189	Kausl	Brunnhilde	1100	Wien	Heimkehrergasse	4		
1065	205	Kellner	Erich	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	30	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1066	205	Kellner	Herta	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	30	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
116	186	Kern	Leonhard	2463	Gallbrunn	Wienerstraße	20		
662	189	Kern	Christina	2203	Großebersdorf	Reinberggasse	18		
1056	205	Kern	Anneliese	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1081	205	Kern	Leonard	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
663	189	Kerschbaum	Josef	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	187		
664	189	Kerschbaum	Renate	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	187		
665	189	Kinssl	Alex-Helga	1230	Wien	Sylvester-Früchtl-Gasse	331/33		
666	189	Kiszner	Christa	1100	Wien	Heimkehrergasse	50		
667	189	Kiszner	Emil	1100	Wien	Heimkehrergasse	50		
291	200	Kittelberger	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	35		
1133	205	Kitzinger	Andrea	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1134	205	Kitzinger	Josef	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1155	205	Kitzinger	Julia	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	14	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
668	189	Klausegger	Hans/Johanna	1230	Wien	Alfons-Petzold-Gasse	6		
669	189	Klawatsch	Pia	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	106		
670	189	Klawatsch Ing.	Gerhard	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	106		
1032	186	Klein	Wolfgang	2320	Schwechat-Kledering	Gärtnergasse	14		
1033	186	Klein	Erich	2320	Schwechat-Rannersdorf	Deimgasse	10		
1034	186	Klein	Ros	2320	Schwechat-Rannersdorf	Deimgasse	10		
1035	186	Klein	Wolfgang	2320	Schwechat-Rannersdorf	Deimgasse	10		
7	186	Kleinneusiedl		2431	Klein-Neusiedl	Fischamenden Straße	2		
88	186	Kleinneusiedl		2431	Klein-Neusiedl	Fischamender Straße	2		
1083	205	Klingenberger	Gerlinde	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
671	189	Kmonicek	Gertraud	1130	Wien	Horeischygasse	14/1		
672	189	Kmonicek	Heinz	1130	Wien	Horeischygasse	14/1		
1157	205	Knauss	Daniela	2463	Gallbrunn	Feldgasse	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
29	186	Koch	Reinhard	2301	Oberhausen	Thavonweg	15		
30	186	Koch	Michaela	2301	Oberhausen	Thavonweg	15		
35	186	Koch	Michaela	2301	Oberhausen	Thavonweg	15		
36	186	Koch	Reinhard	2301	Oberhausen	Thavonweg	15		
673	189	Koch	Andreas	1100	Wien	Gemeindeaugasse	21/2		
674	189	Kögeler Mag.	Stefan	1140	Wien	Salzwiesengasse	46/3/5		
292	200	Kogler	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	1/1/2		
1251	205	Kohl	Mario	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
925	186	Kohlweiß	Wolfgang	2326	Lanzendorf	Buchengasse	3-5		
926	186	Kohlweiß	Elfriede	2326	Lanzendorf	Buchengasse	3-5		
1268	205	Kolb	Martina	2463	Stixneusiedl	Viehtrift	12	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
972	186	Kolber	Josef Ing.	2320	Rauchenwarth		78		
973	186	Kolber	Christine	2320	Rauchenwarth		78		
675	189	Kolb-Schuller	Elisabeth	1140	Wien	Am alten Berg	14+15		
676	189	Kolesaric	Ulyssa	1230	Wien	Anton Baumgartnerstraße	44/C3/1 00		
677	189	Koller	Hanno	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	53		
293	200	Köllner	Gabriela	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	47		
294	200	Köllner	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	47		
678	189	Kollros	Christian	1230	Wien	Wettengelgasse	1-13/79		
679	189	Kömürücü Dr.	Julia	1230	Wien	Maurer Langegasse	106 E 13		
295	200	König	Gerda	2431	Enzersdorf/Fischa	Oskar Helmergasse	12		
680	189	König-Zalewski Dr. Med.	Grazyna	1140	Wien	Rosskopfgasse	31, 29		
296	200	Kopetzky	Thomas	2431	Enzersdorf/Fischa	Bachgasse	11		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
681	189	Kopetzky Prof. Dr.	Herbert	1160	Wien	Gallitzinstraße	83		
682	189	Kopf	Michael	2384	Breitenfurt	Kornblumenweg	3		
145	186	Kopp	Robert	2325	Himberg	Hauptstraße	54/2		
155	186	Kopp	Robert	2325	Himberg	Josef-Kainzgasse	2		
683	189	Kopp	Wolfgang	1100	Wien	Grenzackerstraße	17/2/13		
1242	205	Köpper	Gerhard	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	31	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
684	189	Körber	Christine	2384	Breitenfurt	Auf der Hammerlwiese	31		
685	189	Korkesch (Anita Leiss)	Kurt	1050	Wien	Margaretenstraße	153/18		
686	189	Körner Dr.	Friedrich	1230	Wien	Schlossgartenstraße	51		
112	186	Kornfeld	Richard Ing.	2325	Himberg	Lepold Rupp Gasse	15		
687	189	Koszka Dr.	Christiane	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	110		
688	189	Koszka Dr.	Hartmuth	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	110		
297	200	Koubek	Doris	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	24		
298	200	Koubek	Herbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	24		
1217	205	Kovac	Karin	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	56	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
689	189	Kovar	Erwin	1100	Wien	Rosa-Jochmann-Ring	5/7/20		
690	189	Kövári Mag.	Verena	1060	Wien	Hirschengasse	17/2/17		
691	189	Kozak DI	Hans	1230	Wien	Rysergasse	45		
692	189	Kozak Ing.	Peter	1230	Wien	Rysergasse	45		
693	189	Krajcik	Tomas	1230	Wien	Tenschertstraße	24/8/14		
694	189	Kramer	Bruno	1230	Wien	Lindgrabengasse	35		
695	189	Kramer	Gerhard	1100	Wien	Battiggasse	43		
299	200	Krammer	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	83		
300	200	Krammer	Bernhard	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	7		
301	200	Krammer	Jasmin	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	34		
302	200	Krammer	Karin	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	83		
303	200	Krammer	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	7		
304	200	Krammer	Roman	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	83		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
108	186	Kratz	Ingrid	2320	Rauchenwarth	Waldsiedlung	19		
109	186	Kratz	Friedrich	2320	Rauchenwarth	Waldsiedlung	19		
110	186	Kratz	Marion	2320	Rauchenwarth	Am Angerl	22		
111	186	Kratz	Wolfgang	2320	Rauchenwarth	Am Angerl	22		
696	189	Krausz	Christine	1100	Wien	Mannschildgasse	22		
1234	205	Kremer	Alexandra	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
24	186	Kremmydas	Theo Dr.	2344	Maria-Enzersdorf	Fischer von Erlachgasse	41		
305	200	Krenek	Barbara	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	69		
306	200	Krenek	Helene	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	69		
1008	186	Krenn	Brigitte, Mag.	2320	Schwechat	Kranichgasse	47		
1009	186	Krenn	Martin, Mag.	2320	Schwechat	Kranichgasse	47		
101	186	Krones	Elisabeth Mag.	2325	Velm	Lindengasse	10		
102	186	Krones	Gerhard Mag.	2325	Velm	Lindengasse	10		
697	189	Kronthaler	Maria	2322	Zwölfaxing	Rabengasse	3		
698	189	Kronthaler DI	Andreas	2322	Zwölfaxing	Rabengasse	3		
307	200	Krska	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	9		
1195	205	Krucky	Anton	2463	Stixneusiedl	Kirchengasse	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1196	205	Krucky	Hanna	2463	Stixneusiedl	Kirchengasse	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
699	189	Krumpholz DI	Thomas	1230	Wien	Vösendorferstraße	83		
700	189	Krumpholz Mag.	Susanne	1230	Wien	Vösendorferstraße	83		
701	189	Kubacek Mag.	Andreas	1130	Wien	Bowitschgasse	6a		
702	189	Kubacek Mag.	Martina	1130	Wien	Bowitschgasse	6a		
703	189	Kühn Dr.	Herbert	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	145a/4		
308	200	Kulisek	Robert	2462	Wilfleimsdorf	Leithgasse	11		
704	189	Kumer	Wilhelm	1100	Wien	Victor-Grün-Gasse	5		
309	200	Kundegraber	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Gartengasse	2		
310	200	Kundegraber	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Gartengasse	2		
705	189	Kunisch	Erich	1230	Wien	Futterknechtgasse	60		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1063	205	Kunst	Norbert	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	38	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1064	205	Kunst	Sabine	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	38	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1130	205	Kunst	Elfriede	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
706	189	Kurka	Friedrich	1230	Wien	Brunnerstraße	26-32/40		
707	189	Kurka	Silvia	1230	Wien	Brunnerstraße	26-32/40		
1050	205	Kurucs	Ilona	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	36	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1051	205	Kurucs	Sandor	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	36	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1023	186	Kutschera	Karl	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung			
708	189	Lach	Editha	2201	Gerasdorf-Kappelerfeld	Wiesengasse	54		
709	189	Lach	Helmut	2201	Gerasdorf-Kappelerfeld	Wiesengasse	54		
710	189	Lackner (Ruppitsch)	Katharina	2326	Lanzendorf	Raiffeisenstraße	21A		
711	189	Lakner	Margarete	1100	Wien	Sindelargasse	61		
1022	186	Land Burgenland, Amt der BGLD Landesregierung, Dr. Hombauer		7000	Eisenstadt	Europaplatz	1		
712	189	Lang Mag.	Erich	1230	Wien	Lechthalgasse	49/43		
33	186	Lange	Ingrid Dr.	2301	Groß Enzersdorf	Lobaustraße	25/RH 12		
713	189	Langeneder	Elfriede	1230	Wien	Johann-Teufel-Gasse	171		
714	189	Lantschner	Ingo	1060	Wien	Marchettigasse	5/11		
103	186	Lauer	Maria Mag.	2325	Himberg	Erberpromenade	9		
104	186	Lauer	Josef	2325	Himberg	Erberpromenade	9		
311	200	Lechinger	Beata	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	31		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
312	200	Lechinger	Erwin	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	31		
715	189	Lechmann-Wadauer Dr.	Andrea	1140	Wien	Penzingerstraße	50		
716	189	Lederer	Andreas	1100	Wien	Palisagasse	6/1		
717	189	Lederer	Heinz	2482	Münchendorf	Babenbergersee	151		
718	189	Lederhilger DI	Fritz	1100	Wien	Columbusgasse	113/5/1		
313	200	Lehmann	A.	2431	Enzersdorf/Fischa	Wienersiedlung	1		
314	200	Lehmann	Eva	2431	Enzersdorf/Fischa	Wienersiedlung	1		
719	189	Lehner	Maria	1100	Wien	Heimkehrergasse	45		
720	189	Lehner Mag.	Johann	1140	Wien	Edenstraße	42		
315	200	Leinwather	Helga	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	29		
316	200	Leinwather	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	29		
721	189	Leiss Mag.	Anita	1050	Wien	Margaretenstraße	153/18		
722	189	Lentsch	Andrea	1100	Wien	Männertreugasse	32		
723	189	Leopold-Messer	Alphons	1230	Wien	Endresstraße	87		
58	186	Leopoldsdorf		2333	Leopoldsdorf	Hauptstraße	27		
150	186	Lepolt	Josefine	2325	Himberg	Josef-Kainzgasse	8		
159	189	Leth Dr.	Jutta	2322	Zwölfaxing	Schwechaterstraße	90		
997	186	Liebhart	Herta	2320	Schwechat	Himbergerstraße	19/2/19		
724	189	Limmer-Sanz	Susanne	1230	Wien	Krobothgasse	6		
725	189	Ljubic	Josef	1100	Wien	Geissfussgasse	43		
726	189	Loley	Annemarie	1100	Wien	Sindelargasse	56		
727	189	Loley Dr.	Franz	1100	Wien	Sindelargasse	56		
317	200	Lötsch	Helmut	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	13		
318	200	Louzicky	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	21		
319	200	Ludovacz	Erika	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	46/2/4		
1274	200	Ludovacz	Gustav	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	46/2/4		
320	200	Lueger	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	30		
321	200	Lueger	Michael	2431	Enzersdorf/Fischa	Mittergasse	30		
728	189	Lulevic-Heyny Mag.	Tatjana	2371	Hinterbrühl	Neugasse	11/1		
322	200	Lussi	Daniel	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	92		
729	189	Luszczak Dr.	Andreas	1230	Wien	Josef Bühlgasse	17		
323	200	Lutz	Johanna	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	68		
324	200	Lutz	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	68		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1059	205	Lutz	Herbert	2463	Gallbrunn	Berggasse	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1110	205	Lutz	Hildegard	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	13	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1141	205	Lutz	Eva	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	86	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1220	205	Lutz	Monika	2463	Gallbrunn	Berggasse	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1237	205	Lutz	Angela	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
730	189	Machacek	Maria	1230	Wien	Tribulzgasse	9		
731	189	Macho	Helmut	1100	Wien	Laxenburgerstraße	11/9		
732	189	Machu	Elisabeth	1130	Wien	Sebastian-Brunner-Gasse	3		
733	189	Machu Dr. DI	Erich	1130	Wien	Sebastian-Brunner-Gasse	3		
1082	205	Mädl	Karl	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
734	189	Magl Reg.Rat	Karl	1140	Wien	Baumgartenstraße	60/1/1		
1016	186	Mahadalik	Anton	1220	Wien	Karl-Beck-Gasse	3/4		
735	189	Mahlmeister	Georg	1130	Wien	Wlassakstraße	17/1		
736	189	Mahlmeister	Susanne	1130	Wien	Wlassakstraße	17/2		
737	189	Mai Dr.	Martin	1230	Wien	Draschestraße	78-84/31		
738	189	Maier	Norbert	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	105		
1024	186	Majarek	Sonja	1100	Wien	Battigasse	50		
1025	186	Majarek	Franz Josef	1100	Wien	Battigasse	50		
739	189	Malacek Ing.	Gustav Michael	1140	Wien	Dostgasse	22		
740	189	Malfer Dr.	Stefan	1140	Wien	Kuefsteingasse	33/13		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1169	205	Mally	Alfred	2463	Gallbrunn	Berggasse	28	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1170	205	Mally	Luzia	2463	Gallbrunn	Berggasse	28	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
325	200	Maloku	Fatmir	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	9		
326	200	Maloku	Ingrid	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	9		
327	200	Manousek	Michael	2431	Enzersdorf/Fischa	Lindengasse	4		
328	200	Manousek	Sonja	2431	Enzersdorf/Fischa	Lindengasse	4		
741	189	Marek	Erich	2340	Mödling	Hamerlinggasse	3		
742	189	Marhardt Dr. Med.	Kurt	2213	Bockfliess	Bahnstraße	9		
329	200	Marksteiner	Christa	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	62		
330	200	Marksteiner	Gerhard	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	62		
743	189	Mastny	Eva-Maria	1230	Wien	Schlossgartenstraße	53		
744	189	Mastny	Michael	1230	Wien	Schlossgartenstraße	53		
745	189	Mateja Mag. Pharm.	Gertrud	1230	Wien	Laxenburgerstraße	283		
331	200	Mathiesen	Ingrid	1100	Wien	Widholzgasse	7/13/32		
332	200	Mathiesen	Reinhard	1100	Wien	Widholzgasse	7/13/32		
746	189	Matusek Mag.	Paul	1130	Wien	Schweizertalstraße	17		
149	186	Mayer	Helmut	2325	Himberg	Jubiläumsstraße	15		
947	186	Mayer	Juliana	1110	Wien	Ehamgasse	4/9/13		
948	186	Mayer	Adolf Dipl.-Ing.	1110	Wien	Simmeringer Heide	Gr. 2, Prz. 201/202		
959	186	Mayer	Adolf Dipl.-Ing.	2325	Himberg	Jägerweg	1		
960	186	Mayer	Adolf Dipl.-Ing.	1110	Wien	Ehamgasse	4/9/13		
961	186	Mayer	Juliana	1110	Wien	Simmeringer Heide	Gr. 2, Prz. 201/202		
962	186	Mayer	Matthias	2325	Himberg	Jägerweg	1		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
970	186	Mayer	Agnes DI	2325	Himberg	Jägerweg	1		
971	186	Mayer	Adolf	2401	Fischamend	Kleine Au	5		
1246	205	Mayer	Maria	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	35	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1097	205	Mayerhofer	Werner	2463	Gallbrunn	Berggasse	14	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
42	186	Mayerhöfler	Sabine	2325	Himberg	Tannhäuser-Ring	10		
940	186	Mazur	Hans	1100	Wien	Hasenöhrstraße	17		
941	186	Mazur	Christine	1100	Wien	Hasenöhrstraße	17		
333	200	Mazur	Kurt	1110	Wien	Widholzgasse	1/12		
1135	205	Meichl	Rudolf	2463	Gallbrunn	Feldgasse	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1136	205	Meichl	Martha	2463	Gallbrunn	Feldgasse	10	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
747	189	Melber	Karl	1140	Wien	Ziestgasse	13		
334	200	Messerer	Klaus	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	15		
335	200	Messerer	Ursula	2431	Enzersdorf/Fischa	Mozartgasse	15		
748	189	Meyer Mmag.	Evelyn	1150	Wien	Robert-Hammerling-Gasse	5/17+18		
19	186	Meyer-Cech	Kim DI Dr.	2352	Gumpoldskirchen	Wienerstraße	140		
1076	205	Michalits	Friedrich	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	16	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
147	186	Micholitsch	Eva	2325	Himberg	Hauptplatz	9/3		
749	189	Mikovich	Stefan	1100	Wien	Sindelargasse	51		
8	186	Millner	Christian	2380	Perchtoldsdorf	Sonnberstraße	101		
750	189	Minychthaler DI	Ernst	1100	Wien	Sindelargasse	25		
336	200	Mlynek	Gunter	2431	Enzersdorf/Fischa	Schlossgasse	1		
751	189	Mödritsch Dr.	Wolfgang	1130	Wien	Anatourgasse	22		
54	186	Molik	Karin	2435	Ebergassing	Schloissniggstraße	3		
55	186	Molik	Peter	2435	Ebergassing	Schloissniggstraße	3		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1120	205	Mörk	Franz	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1121	205	Mörk	Maria	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	15	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
85	186	Mueck	Iris	2345	Brunn/Gebirge	Liechtensteinstraße	10a		
1014	186	Mugler	Elisabeth	2380	Perchtoldsdorf	Ambros Rieder Gasse	8		
1015	186	Mugler	Josef, Univ. Prof. Dr.	2380	Perchtoldsdorf	Ambros Rieder Gasse	4		
1192	205	Mühlwisch	Thomas	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	38	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1193	205	Mühlwisch	Helene	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	38	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
337	200	Muhr	Elfriede	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	45		
338	200	Muhr	Hubert	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	45		
752	189	Muhr	Günther	1100	Wien	Langsulzgasse	13		
1091	205	Muhr	Hannes DI	2463	Gallbrunn	Feldgasse	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1092	205	Muhr	Doris Mag.	2463	Gallbrunn	Feldgasse	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1096	205	Muhr	Johann	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1154	205	Muhr	Maria	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1233	205	Muhr	Johann	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1240	205	Muhr	Adolf	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1253	205	Muhr	Michael	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1183	205	Mukherjee	Magarethe	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
753	189	Müller-Waldhäusl	Lieselotte	1060	Wien	Schmalzhofgasse	1B/12		
339	200	Mündler	Herbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	56		
754	189	Münnich	Martin	1230	Wien	Karl Schwedgasse	141		
755	189	Munzar Mag.	Sylvia	1230	Wien	Skurawygasse	15		
1129	205	Nagy	Angelika	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/4/4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1238	205	Nagy	Werner	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/4/4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
340	200	Najdoski	Aneta	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	5		
69	186	Nationalpark Donau-Auen GmbH, Mag. Carl Manzano		2304	Ort an der Donau	Schloss Orth			
95	186	Nebauer	Heinrich Ing.	1140	Wien	Linzerstraße	283/4/2 3		
96	186	Nebauer	Johanna	1140	Wien	Linzerstraße	283/4/2 3		
756	189	Necuda Ing.	Wolfgang	3001	Mauerbach	Gablitzer Steig	7/2		
341	200	Nemeczek	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	88		
1275	200	Nemeczek	Christa	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	88		
1069	205	Nemeth	Waltraud	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	53	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1224	205	Nemeth	Maria	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	53	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
757	189	Neuburg DI	Harald	1100	Wien	Heimkehrergasse	10		
758	189	Neuhauser	Michael	1230	Wien	Kerngasse	11		
759	189	Neumann	Helmut	1100	Wien	Steinschöteltgasse	10		
760	189	Neuwirth Mag.	Gabriele	1230	Wien	Kargergasse	15-17/3		
1241	205	Newertal	Karl	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	86	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
342	200	Niederauer	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	4		
83	186	Nikl	Markus	2401	Fischamend	Getreideplatz	3/8		
343	200	Nikolic	Milos	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	19		
344	200	Nitsche	Annemarie	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	92		
1104	205	Nowak	Brigitta	2463	Gallbrunn	Dreifaltigkeitsplatz	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1	186	Oberhammer	Ch Dr.						
345	200	Obstmayer	Monika	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	16		
346	200	Oismüller	Rene'e, Dr.	2431	Enzersdorf/Fischa	Rosengasse	9		
951	186	Paikl	Alois	2431	Kl.-Neusiedl	Kirchenplatz	5		
761	189	Palkovits	Anna	1100	Wien	Sindelargasse	84		
762	189	Palmberger	Daniela	1100	Wien	Bleichsteinerstraße	6		
763	189	Palme DI	Wolfgang	1230	Wien	Maurer Langegasse	106/RH E 8		
936	186	Papst	Walter	1040	Wien	Wiedner Gürtel	4/7		
955	202	Parteiunabh. BI Bürgerlärm gegen Fluglärm, Mag. Dipl. Ing. Rudolf Witt-Döring		2322	Zwölfaxing	Mühlgasse	3		
16	187	Parteiunabhängige BI gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen, RA em Dr. Emmerich Fritz		1010	Wien	Wipplingerstraße	12	RA	PROKSCH& FRITSCH Rechtsanwälte OEG
764	189	Partik	Auguste	1100	Wien	Sindelargasse	74		
347	200	Parz	Günther	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	92		
348	200	Parz	Thusnelda	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	92		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
349	200	Pasquali	Renate	1120	Wien	Oswaldgasse	19/3/13		
765	189	Passauer	Johann	1100	Wien	Petzoldgasse	13		
350	200	Patsch	Gottfried	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	8		
351	200	Patsch	Sylvia	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	8		
766	189	Pauls	Gerhard	1100	Wien	Marinelligasse	5/19		
767	189	Pauls	Richard	1100	Wien	Reinprechtsdorferstraße	1A/47/1		
2	186	Pavicsits	Wilhelm	7212	Forchtenstein	Siedlung	27		
20	186	Pekar	Christian Mag.	2380	Perchtoldsdorf	Mozartgasse	28		
768	189	Pelz	Johann	1100	Wien	Männertreugasse	11		
952	186	Pelzmann	Peter Dipl.-Päd, Dipl.-Ing., HTL Ing.	2435	Ebergassing	Schloissniggstraße	42		
107	186	Penka	Johann	2320	Schwechat	Hudlergasse	3		
113	186	Penka	Elfriede	2320	Rauchenwarth	Raiffeisenstraße	37		
769	189	Peterka DI	Andreas	1230	Wien	Am Badfeld	22		
770	189	Peterlin	Alfred	1100	Wien	Schwarzgrubergasse	2		
22	186	Petrovic	Madeleine Dr.	3109	St. Pölten	Neue Herrengasse	1		
969	186	Petzelka	Jenny	2432	Schwadorf	Karl Benkhofenstraße	11		
989	186	Petzelka	Theodor	2432	Schwadorf	Karl Benkhofenstraße	11		
93	186	Petschauer	Susanne	2500	Baden	Annagasse	17/3		
771	189	Pfaffel	Helmut	8672	St. Kathrein	Bergbausiedlung	75		
134	186	Pfeiler	Heinz	2320	Schwechat	Gärtnergasse	10		
772	189	Pfeiler	Peter	1100	Wien	Sindelargasse	50		
97	186	Pflug	Rudolf	2325	Himberg	Waldgasse	31		
98	186	Pflug	Paula Mag. Pharm.	2325	Himberg	Waldgasse	31		
773	189	Pfundner	Elisabeth	1100	Wien	Quellenstraße	105/5		
774	189	Philipp	Elisabeth	1230	Wien	Futterknechtgasse	20		
353	200	Pichler	Ronald	2431	Enzersdorf/Fischa	Schlossgasse	9		
775	189	Pietschmann	Margit	1100	Wien	Männertreugasse	12		
1005	186	Pigisch	Norman	2351	Wr. Neudorf	Ferdinandsgasse	4		
153	186	Pillinger	Irene	2325	Himberg	Josef-Kainzgasse	6		
1235	205	Pillmann	Martin	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
99	186	Pinka	Gottfried	2320	Rauchenwarth		16		
151	186	Pinz	Ingeborg	2325	Himberg	Franz-Kleingasse	11		
354	200	Pischa	Monika	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	18		
1007	186	Pitak	Erich, Dr.	1130	Wien	Erzbischofgasse	3		
355	200	Pitsch	Birgit	2431	Kleinneusiedl	Kirchenplatz	4		
356	200	Pitsch	Christian	2431	Kleinneusiedl	Kirchenplatz	4		
357	200	Pitsch	Heinz	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	67		
358	200	Pitsch	Kurt	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	78		
1276	200	Pitsch	Monika	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	78		
776	189	Plank	Walter	1100	Wien	Vettersgasse	17		
1210	205	Pleiningner	Eva	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1211	205	Pleiningner	Reinhard	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
359	200	Plöchl	Erna	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	5		
360	200	Plöchl	Markus	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	5		
361	200	Pober	Birgit	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	9		
362	200	Pober	Gabriele	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	9		
363	200	Pober	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	9		
364	200	Pober	Leopold	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	104		
365	200	Pober	Monika	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	104		
366	200	Pober	Otto	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	1		
777	189	Poglitsch DI	Bernhard	1230	Wien	Korbegasse	2-4/2/15		
367	200	Pollak	Herta	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	14		
368	200	Pollak	Manfred	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	14		
369	200	Pollanka	Jutta	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	10		
370	200	Pollanka	Werner	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	10		
371	200	Polterauer	Ingrid	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	40		
372	200	Polterauer	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	40		
373	200	Ponak	Norbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	9		
374	200	Ponak	Susanne	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Binder-Gasse	9		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1149	205	Pönauer	Manfred	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1150	205	Pönauer	Elisabeth	2463	Gallbrunn	Kellergasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1151	205	Pönauer	Anton	2463	Gallbrunn	Kellergasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1252	205	Pönauer	Anton	2463	Gallbrunn	Kellergasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
375	200	Popovski	Kiro	2431	Karlsdorf	Nelkensiedlung	25		
376	200	Popovski	Margit	2431	Karlsdorf	Nelkensiedlung	25		
778	189	Porak	Günther	1230	Wien	Blumentalgasse	20		
779	189	Porak	Ingrid	1230	Wien	Blumentalgasse	20		
377	200	Pratsch	Adolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	15		
378	200	Pratsch	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	25		
380	200	Pratsch	Herbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	25		
379	200	Pratsch	Gerlinde	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	15		
780	189	Prause Unvi. Prof.	Markus	1140	Wien	Günselgasse	22		
1102	205	Predl	Adolf	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1103	205	Predl	Hannelore	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1159	205	Predl	Helga	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1160	205	Predl	Hannes	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
381	200	Preissler	Edith	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	61		
382	200	Prinz	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Oskar Helmergasse	4		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
781	189	Probst-Völz Mag.	Sabine	1100	Wien	Heimkehrergasse	31/5		
782	189	Prochazka	Andreas	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	52		
46	186	Prokes	Rita Mag.	2324	Rannersdorf	Kalter Gangweg	1		
783	189	Proksch	Leopold	1110	Wien	Roschegasse	5/5/3/16		
383	200	Puchinger	Beatrix	2431	Enzersdorf/Fischa	Karlsdorf	2c		
384	200	Puchinger	Christian	2431	Enzersdorf/Fischa	Am Felde	1		
385	200	Puchinger	Gerald	2431	Enzersdorf/Fischa	Karlsdorf	2c		
386	200	Puchinger	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Karlsdorf	2		
387	200	Puchinger	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	54		
388	200	Puchinger	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	54		
389	200	Puchinger	Rudolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Karlsdorf	2c		
390	200	Puchinger	Sabine	2431	Enzersdorf/Fischa	Karlsdorf	2d		
391	200	Puchinger	Silvia	2431	Enzersdorf/Fischa	Am Felde	1		
392	200	Puchinger	Werner	2431	Enzersdorf/Fischa	Am Felde	1		
1047	205	Pummer	Doris	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	84	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
784	189	Pundy	Peter	1230	Wien	Rodaunerstraße	7		
785	189	Puntus	Brigitte	1100	Wien	Sindelargasse	86		
122	186	Püspök	Rudolf Dr.	2460	Bruck/Leitha	Johngasse	3		
123	186	Püspök	Gabriele	7131	Haltbrunn	Reitschulgasse	7		
974	186	Putzer	Klaus Mag.	2328	Perchtoldsdorf	Wiener Gasse	189/16		
786	189	Quirin	Marianne	1100	Wien	Mannschildgasse	9		
787	189	Raab	Maria	1100	Wien	Sindelargasse	58		
393	200	Rabatsch	Anita	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	18		
394	200	Rabatsch	Werner	2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	18		
788	189	Radinger	George	1230	Wien	Franz-Grassler-Gasse	86		
395	200	Radosavljevic	Ljerka	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	84		
396	200	Radosavljevic	Livotije	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	84		
950	186	Radosztics	Christian Ing. Mag.	2325	Himberg	Hintere Ortsstraße	69/2		
978	186	Radosztics	Franz	2325	Himberg	Fr. Throngasse	28		
979	186	Radosztics	Elfriede	2325	Himberg	Fr. Throngasse	28		
980	186	Radosztics	Kerstin Mag.	2325	Himberg	Hintere Ortsstraße	69/2		
47	186	Raidl	Walter	2325	Himberg	Brauhausgasse	20		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
48	186	Raidl	Margarete	2325	Himberg	Brauhausgasse	20		
397	200	Raith-Eder	Susanne	2431	Enzersdorf/Fischa	Franz Huber-Gasse	1/4/6		
789	189	Ramberger	Friedrich	1100	Wien	Heimkehrergasse	40		
790	189	Ramharter Dr. Med.	Helmut	1130	Wien	Dr.-Schober-Straße	75/2		
398	200	Rampitsch	Claudia	2500	Baden	Josef Kollmann Straße	31B		
399	200	Ranftl	Christine	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	4		
1122	205	Ransmayr	Gerhard	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1123	205	Ransmayr	Elfriede	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
400	200	Rappl	Helmut	2431	Enzersdorf/Fischa	Ulmengasse	7		
791	189	Rathammer	Edgar	1100	Wien	Laxenburgerstraße	132/18/ 7		
949	186	Rauchenwarth		2320	Rauchenwarth	Kirchenplatz	1		
792	189	Rauhofer DI	Michael	1100	Wien	Klemens-Dorn-Gasse	3		
793	189	Redl	Robert	2322	Zwölfaxing	Dammweg	2		
1068	205	Reh	Gerald Ing.	2463	Gallbrunn	Berggasse	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1223	205	Reh	Inge	2463	Gallbrunn	Berggasse	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
401	200	Reich	Helmut	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	28		
402	200	Reich	Herta	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	28		
794	189	Reichenberger Dr. Med.	Roswitha	2301	Groß Enzersdorf	Augasse	3		
795	189	Reimer	Ernst	7083	Purbach/Neusiedl	Friedhofgasse	23		
796	189	Reimer	Ingrid	7083	Purbach/Neusiedl	Friedhofgasse	23		
1250	205	Reinschedl	Susanne	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/2/5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
403	200	Reiser	Herta	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	32		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1118	205	Reiser	Franz	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1119	205	Reiser	Ernestine	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1124	205	Reiser	Susanne	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1125	205	Reiser	Josef jun.	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1126	205	Reiser	Angela	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1127	205	Reiser	Josef	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	21	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1077	205	Reisinger	Bettina	2463	Gallbrunn	Hermesweg	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1078	205	Reisinger	Franz	2463	Gallbrunn	Hermesweg	6	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
404	200	Reisler	Karin	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	46/2/14		
405	200	Reitmayer	Leopold	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	47		
406	200	Reitmayer	Rudolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	6		
407	200	Reitmayer	Sylvia	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	47		
1147	205	Reitmayer	Erich	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1148	205	Reitmayer	Erna	2463	Gallbrunn	Trautmannsdorfweg	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1153	205	Reitmayer	Markus	2463	Gallbrunn	Neubaugasse	3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
57	186	Respondek	Evelyn	1230	Wien	Walter-Jurmann-Gasse	2/16/8		
797	189	Ribitsch Mag.	Inge	1230	Wien	Maurer Langegasse	39/13		
137	186	Richter	Andreas	2333	Leopoldsdorf	Ziegelgasse	4/22		
798	189	Richter	Andreas	1220	Wien	Konstanziagasse	18/15		
799	189	Riegler	Michaela	1230	Wien	Endresstraße	91		
800	189	Riegler	Walter	1040	Wien	Lambrechtgasse	16/1		
801	189	Riegler Dr.	Manfred	1230	Wien	Endresstraße	91		
802	189	Riezinger DI Dr.	Johannes	1130	Wien	Bowitschgasse	6B		
803	189	Riezinger Mag.	Beate	1130	Wien	Bowitschgasse	6B		
804	189	Rosenekker	Hans	1100	Wien	Steineichengasse	12		
805	189	Rosner	Erwin	1100	Wien	Bleichsteinerstraße	6/1		
806	189	Rossegger Mag.	Renate	1100	Wien	Schönygasse	1		
994	186	Rückauf	Brigitta	2325	Himberg	Ludwig Robertgasse	10		
995	186	Rückauf	Ernst	2325	Himberg	Ludwig Robertgasse	10		
996	186	Rückauf	Andreas	2325	Himberg	Ludwig Robertgasse	10		
807	189	Rupp	Barbara	1230	Wien	Rigolettogasse	6		
808	189	Rupp	Birgitt	1040	Wien	Wiener Hauptstraße	55/1/14 a		
1093	205	Rupp	Monika	2463	Gallbrunn	Feldgasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1094	205	Rupp	Josef	2463	Gallbrunn	Feldgasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1230	205	Rupp	Sabine	2463	Gallbrunn	Feldgasse	24	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
809	189	Rupp Ing.	Martin	1100	Wien	Otto-Probst-Straße	36- 38/3/12		
810	189	Ruppert Dr.	Franz	1100	Wien	Gudrunstraße	137		
78	186	Rutzenholzer	Johann Ing.	2320	Schwechat	Deimgasse	34		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
79	186	Rutzenholzer	Anita	2320	Schwechat	Deimgasse	34		
4	186	Ruzicka-Stanzel	Helga	2483	Ebreichsdorf	Parkalle	14		
811	189	Ruzicka-Stanzel	Helga	2483	Ebreichsdorf	Parkallee	14		
408	200	Salzl	Werner	2431	Enzersdorf/Fischa	Litschausiedlung	2		
409	200	Saman	Charlotte	1100	Wien	Inzersdorfstraße	111/24/ 5		
410	200	Samuel	Doris	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	3		
411	200	Samuel	Erich	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	3		
412	200	Samuel	Gertraude	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	36		
812	189	Sanwald	Siegfried	1100	Wien	Mannschildgasse	19		
813	189	Sanz	Anneliese	1230	Wien	Krobothgasse	8		
814	189	Sanz (verstorben)	Hans	1230	Wien	Krobothgasse	8		
976	186	Saupp	Karl Ing.	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	23		
1204	205	Saupp	Hermann	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	51	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
413	200	Schafer	Wilhelm Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung			
815	189	Schaffranek Mag.	Christine	1100	Wien	Battiggasse	47		
816	189	Schaja	Maria	1100	Wien	Langsulzgasse	41		
817	189	Schaja Dr.	Stefan	1100	Wien	Langsulzgasse	41		
818	189	Scharon (verstorben 2008)	Renate	1130	Wien	Klitschgasse	20/A		
1080	205	Schauer	Franz	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	7	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1158	205	Schedlbauer	Guido	2463	Gallbrunn	Kellergasse	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
819	189	Scheibenreif	Gerhard	1100	Wien	Sindelargasse	66		
820	189	Schenk	Isabella	1120	Wien	Defreggerstraße	31		
1108	205	Scherz	Georg	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1109	205	Scherz	Leopoldine	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1231	205	Scherz	Karin	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/5/3	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
821	189	Scheuhuber	Herbert	1100	Wien	Geissfussgasse	17		
822	189	Scheuhuber	Herbert	1100	Wien	Geissfussgasse	17		
823	189	Scheuhuber	Ingrid	1100	Wien	Geissfussgasse	17		
824	189	Scheuhuber	Ingrid	1100	Wien	Geissfussgasse	17		
825	189	Schiebl	Karl	1230	Wien	Haidengasse	12		
414	200	Schiel	Johann	1110	Wien	Mannswörtherstraße	40		
826	189	Schießl	Martina	2384	Breitenfurt	Sperrbergstraße	80		
415	200	Schindler	Wolf-Dieter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	55		
1277	200	Schindler	Berta	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	55		
827	189	Schlager BezR.	Walter	1130	Wien	Gemeindeberggasse	23		
416	200	Schleinzer	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	14		
828	189	Schmeidek	Marion	1030	Wien	Lustgasse	1/26		
157	186	Schmid	Brigitte	2325	Himberg	Jubiläumsstraße	1a		
417	200	Schmid	Andreas	2431	Kleinneusiedl	Teichgasse	3		
829	189	Schmid	Gertrude	3714	Sitzendorf	Sitzenhart	3		
830	189	Schmid DI	Reinhard	1230	Wien	Kanitzgasse	42/1		
418	200	Schmidt	Günther	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	29		
419	200	Schmidt	Rosa	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	29		
831	189	Schmidt	Franz	1100	Wien	Männertreugasse	40		
832	189	Schmidt	Peter	1140	Wien	Märzstraße	128/15		
833	189	Schmiedt DI	Karin	1100	Wien	Heimkehrergasse	41/2		
15	186	Schmölzer	Andreas	2345	Brunn/Gebirge	Herzogbergstraße	41		
834	189	Schnedl	Veronika	3001	Mauerbach	Hauptstraße	5/1		
835	189	Schnedl Dr.	Monika	1040	Wien	Margarettenstraße	45/25		
836	189	Schneider DI	Jörg	1230	Wien	Kolpingstraße	1-7 B6		
837	189	Schober Mag.	Eva	1130	Wien	Schweizertalstraße	8-10/5/9		
420	200	Schöberl	Heidi	2431	Enzersdorf/Fischa	Tulpengasse	21		
421	200	Schöberl	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Birkenweg	11		
422	200	Schöberl	Michael	2431	Enzersdorf/Fischa	Birkenweg	11		
838	189	Schöberl Ing.	Herbert	1230	Wien	Haymogasse	125		
839	189	Schöbinger	Rudolf	1100	Wien	Langsulzgasse	12		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
840	189	Schodl Mag.	Franz	1120	Wien	Kinningergasse	12		
1189	205	Schön	Johann	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	39	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
841	189	Schönauer	Hannes	2483	Ebreichsdorf	Am Piestingdamm	4		
423	200	Schredl	Eva	1030	Wien	Barichgasse	30/4/12		
43	186	Schreiber	Monika	2340	Mödling	Quellstraße	10/2		
44	186	Schreiber	Peter M Mag.	2340	Mödling	Quellstraße	10/2		
45	186	Schreiber	Lukas	2340	Mödling	Quellstraße	10/2		
424	200	Schrenk	Ursula	1100	Wien	Favoritenstraße	130		
842	189	Schrimpf	Brigitte	1100	Wien	Heimkehrergasse	44		
843	189	Schrimpf	Brigitte	1100	Wien	Heimkehrergasse	44		
31	186	Schuh	Gertrude	2345	Brunn/Gebirge	Römerweg	16		
37	186	Schuh	Thomas	2380	Perchtoldsdorf	Robert Schumanngasse	9/24		
844	189	Schuller-Kolb	Gerald	1140	Wien	Am alten Berg	15		
845	189	Schurr	Ingrid	1230	Wien	Hugo-Kirsch-Gasse	4		
846	189	Schuster	Theresia	2322	Zwölfaxing	Roman-Knoll-Straße	9		
847	189	Schuster Mag.	Angela	2322	Zwölfaxing	Schwechaterstraße	58		
848	189	Schuster Mag.	Maria	2322	Zwölfaxing	Roman-Knoll-Straße	9		
124	186	Schwadorf		2432	Schwadorf	Hauptplatz	5		
425	200	Schwaiger	Eveline	2431	Enzersdorf/Fischa	Birkenweg	14		
426	200	Schwaiger	Gernot, DI Ing.	2431	Enzersdorf/Fischa	Birkenweg	14		
427	200	Schwameis	Thomas, Dr.	2431	Enzersdorf/Fischa	Weideweg	1		
1184	205	Schwarz	Mathilde	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1263	205	Schwarz	Claudia	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1264	205	Schwarz	Erich	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
945	186	Schwechat		2320	Schwechat	Rathausplatz	9		
849	189	Schwenter Dr.	Sebastian	1140	Wien	Felbigergasse	48/4/1		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
850	189	Schwenter-Zott Dr.	Magdalena	1140	Wien	Felbigergasse	48/4/1		
851	189	Seiler	Herbert	1230	Wien	Ed. Kittenbergergasse	6-18/47		
852	189	Seiler	Ruth Eva	1230	Wien	Ed. Kittenbergergasse	6-18/47		
853	189	Seiz-Zöls Dipl.Päd.	Gabriele	1140	Wien	Sambeckgasse	34		
105	186	Senkyr	Michael	2326	Lanzendorf	Ing.-Karl-Strycek-Straße	25/1		
106	186	Senkyr	Brigitta	2326	Lanzendorf	Ing.-Karl-Strycek-Straße	25/1		
80	186	Seydewitz	Jochen Dipl-Bw	2500	Baden	Am Schönberg	5		
81	186	Seydewitz	Ursula	2500	Baden	Am Schönberg	5		
428	200	Sieder	Jasmina	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	20		
429	200	Sieder	Jürgen	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	20		
430	200	Simon	Claudia	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	50		
1105	205	Simon	Hubert	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	32	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1106	205	Simon	Friederike	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	32	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
431	200	Simon	Manfred	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	50		
854	189	Simoni-Kinnl	Erika	1060	Wien	Webgasse	11/11		
432	200	Sitnik	Edith	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	56		
433	200	Sitnik	Leopoldine	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	4		
434	200	Sitnik	Max	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	56		
435	200	Sitnik	Stefanie	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße & Feldgasse	56 & 4		
855	189	Skoda Mag.	Renate	1140	Wien	Moßbachergasse	29/1		
856	189	Skop	Ingrid	1100	Wien	Steineichengasse	43		
857	189	Skrdla	Maria	2322	Zwölfaxing	Himbergerstraße	9		
858	189	Skrinjar DAS	Edith	1160	Wien	Anton Geigerweg	20		
125	186	Slezacek	Lubomir DI Mag.	2232	Deutsch-Wagram	Robert Stolzgasse	22		
126	186	Slezacek	Iuana DI	2232	Deutsch-Wagram	Robert Stolzgasse	22		
127	186	Slezackova	Libuse	2232	Deutsch-Wagram	Eduard Bauernfeldgasse	10/502		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1100	205	Slowacek	Renate	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	77	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
135	186	Souschill	Gertrude	2320	Schwechat	Gladbeckstraße	5/2/21		
136	186	Souschill	Adolf	2320	Schwechat	Gladbeckstraße	5/2/21		
985	186	Spangl	Wolfgang	2380	Perchtoldsdorf	Pirquetstraße	8		
859	189	Spangl Mag.	Wolfgang	2380	Perchtoldsdorf	Pirquetstraße	8		
860	189	Sperker Dr.	Karl	1130	Wien	Sillergasse	9		
861	189	Spona Dr.	Ingrid	1130	Wien	Adolfstorgasse	11		
862	189	Stadlmann	Karin	3434	Tulbing	Jochgraben	15		
49	186	Stanek	Regina	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	11		
50	186	Stanek	Jennifer	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	11		
51	186	Stanek	Norbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Kellergasse	11		
863	189	Stanislaw	Alfred	2322	Zwölfaxing	Roman-Knoll-Straße	5		
436	200	Stanzl	Elisabeth	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	82		
1278	200	Stanzl	Robert	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	82		
864	189	Stefanakis Ing.	Alexander	1130	Wien	Aschergasse	34		
865	189	Stein	Sabine	2322	Zwölfaxing	Feldstraße	15		
866	189	Stein	Wilhelm	1210	Wien	Georgistraße	92		
867	189	Steineder	Manfred	1230	Wien	Josef Bühlgasse	29		
39	186	Steinert	Irmela Dr.	2361	Laxenburg	Schlossplatz	12		
1214	205	Stelzhammer	Christian	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	48	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1215	205	Stelzhammer	Karin	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	48	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
437	200	Stenzenberger	Herbert	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	19		
438	200	Stenzenberger	Vivian Mary	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	19		
6	186	Stepanek	Leopold	2384	Breitenfurt	Lienhardt-Hochleuttner Straße	28		
10	186	Stepanek	Leopold	2384	Breitenfurt	Lienhardt-Hochleuttner Straße	28		
868	189	Stepanek	Thomas	1100	Wien	Victor-Grün-Gasse	23		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
12	186	Stepanek-Müllner	Maria	2384	Breitenfurt	Lienhardt-Hochleutner Straße	28		
1086	205	Steringer	Jakob	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	52	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1087	205	Steringer	Maria	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	52	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1088	205	Steringer	Manfred	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	52	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1228	205	Steringer	Sonja	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	52	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1229	205	Steringer	Isabel	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/1/2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1205	205	Steurer	Robert	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1206	205	Steurer	Thomas	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1266	205	Steurer	Silvia	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1267	205	Steurer	Barbara	2463	Stixneusiedl	Neufeldergasse	58	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
439	200	Stoik	Eveline	2431	Enzersdorf/Fischa	Teichgasse	3		
70	186	Stopa	Karl	2380	Perchtoldsdorf	Dr. Pirquetstraße	41		
869	189	Strasser Mag.	Margarete	2322	Zwölfaxing	Holzweg	15A		
943	186	Strauß	Cornelia	2325	Pellendorf bei Himberg	Leonhardgasse	21/2		
944	186	Strauß	Christoph	2325	Pellendorf bei Himberg	Leonhardgasse	21/2		
440	200	Strondl	Manuela	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	44		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
870	189	Strotzka	Georg	1230	Wien	Kaserngasse	3/3A		
871	189	Stuiber	Brigitte	1230	Wien	Anton Baumgartnerstraße	31		
872	189	Stuiber Mag. Dr.	Werner	1230	Wien	Anton Baumgartnerstraße	31		
873	189	Suchanek-Fröhlich Dr.Med.	Helga	1230	Wien	Im Gereute	11		
441	200	Supper	Elli	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	4a		
442	200	Supper	Franz	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	2a		
443	200	Supper	Johanna	2431	Enzersdorf/Fischa	Feldgasse	2a		
120	186	Svitill	Susanne	2325	Velm	Lindengasse	6		
874	189	Svoboda	Alexander	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	145B		
875	189	Svoboda DI Dr.	Eduard	1230	Wien	Aidagasse	1/8/20		
444	200	Svoma	Otto	1030	Wien		15/10		
1199	205	Swoboda	Josef	2463	Stixneusiedl	Kirchengasse	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1200	205	Swoboda	Ingeborg	2463	Stixneusiedl	Kirchengasse	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1201	205	Swoboda	Roland DI	2463	Stixneusiedl	Kirchengasse	2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
876	189	Szekfü	Herbert	1100	Wien	Sindelargasse	47		
877	189	Szuka	Waltraud	1100	Wien	Bleichsteinerstraße	16		
878	189	Taferner	Angela	2322	Zwölfaxing	Mühlgasse	7-11/5B/5		
879	189	Taferner	Wolfgang	2322	Zwölfaxing	Mühlgasse	7-11/5B/5		
1061	205	Teizer	Roman	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	29	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1062	205	Teizer	Beatrix	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	29	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1132	205	Teizer	Wolfgang	2463	Gallbrunn	Kellergasse	56	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1142	205	Teizer	Anna	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	31	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1067	205	Teufer	Christine	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	32	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1243	205	Teufer	Josef	2463	Gallbrunn	Feldgasse	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
880	189	Thumer Mag.	Birgit	8010	Graz	August Musnergasse	1		
881	189	Tier	Herbert	2362	Biedermannsdorf	Eschengasse	18		
882	189	Tier	Ingrid	2362	Biedermannsdorf	Eschengasse	18		
883	189	Tinkl	Christine	1230	Wien	Rudolf-Zellergasse	48/B5		
884	189	Tinkl	Edwin	1230	Wien	Rudolf-Zeller-Gasse	48/B5		
885	189	Tögel DI	Karl Michael	1230	Wien	Wettengelgasse	1-13/Haus 78		
886	189	Tögel Dr.	Martin	1230	Wien	Rysergasse	39		
887	189	Tögel Mag.	Andrea	1230	Wien	Rysergasse	39		
445	200	Toifl-Tusch	Andreas	2431	Enzersdorf/Fischa	Dreifaltigkeitsplatz	9		
446	200	Toifl-Tusch	Gertrude	2431	Enzersdorf/Fischa	Dreifaltigkeitsplatz	9		
447	200	Toifl-Tusch	Johannes	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	42		
448	200	Toifl-Tusch	Sabina	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	42		
1046	186	Tokos	Sabine	2320	Schwechat	Gladbeckstraße	2/6/8	RA	Dr Josef Wolfgang Deitzer Rechtsanwalt
1084	205	Toman	Fritz	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	32	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1085	205	Toman	Christa	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	32	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
888	189	Tomancok	Monika	2232	Deutsch-Wagram	Gartengasse	32		
889	189	Tomancok Ing.	Franz	2232	Deutsch-Wagram	Gartengasse	32		
890	189	Toth	Ilse	1100	Wien	Männertreugasse	16		
891	189	Trautmann	Alfred	1130	Wien	Modl-Toman-gasse	4		
1028	186	Trautmannsdorf an der Leitha		2454	Trautmannsdorf/Leitha	Kupfergasse	1		
892	189	Treu-Dermota	Taljana	1130	Wien	Altgasse	27/2		
893	189	Trötscher	Christine	1040	Wien	Johann-Strauss-Gasse	33/36		
449	200	Trsek	Brigitte	2431	Enzersdorf/Fischa	Rosengasse	13		
1194	205	Trummer	Josef	2463	Stixneusiedl	Baumweg	20	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
894	189	Tscholakoff Mag.	Evelina	1100	Wien	Heimkehrergasse	43		
895	189	Tuczai	Margit	1100	Wien	Steineichengasse	19A		
896	189	Tultnauer	Leopold	1100	Wien	Männertreugasse	10		
983	186	Tuma	Günter	2431	Enzersdorf	Birkenweg	7		
897	189	Tunschnitz	Ilse	1100	Wien	Laudongasse	71/17		
898	189	Turner	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	51		
899	189	Turner	Nishtiman	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	51		
900	189	Turpel DI	Robert	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	80/B4		
450	200	Ullrich	Walter	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	65		
451	200	Ullrich	Wilma	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	65		
901	189	Ulsamer Ing.	Robert	1230	Wien	Vösendorferstraße	138		
1177	205	Umprecht	Monika	2463	Stixneusiedl	Sarasdorfer Str.	9	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1178	205	Umprecht	Günter	2463	Stixneusiedl	Sarasdorfer Str.	9	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1179	205	Umprecht	Hubert	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1180	205	Umprecht	Adelheid	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	5	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1181	205	Umprecht	Johann	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1182	205	Umprecht	Franz	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	19	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1038	186	Umweltanwalt Burgenland, Mag. Hermann Frühstück		7000	Eisenstadt	Ing. Hans Sylvester Straße	7		
21	186	Unger	Josef	2431	Klein-Neusiedl	Schwadorfer Straße	7		
3	186	Urianek	Josef Mag.	1190	Wien	Erbstenbachgasse	3/B12		
902	189	Utner	Herbert	2301	Groß Enzersdorf	Lobaustraße	72		
903	189	Utner	Renate	2301	Groß Enzersdorf	Lobaustraße	72		
452	200	Vaclav	Nadja	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	58		
453	200	Vallant	Franziska	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	22		
454	200	Vallant	Ina	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	22		
455	200	Vallant	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Neubergsiedlung	22		
904	189	VEG		2463	Gallbrunn	Sonnenweg	34		
905	189	Velan Dr.	Karl	1230	Wien	Elisenstraße	8/3		
252	200	Viktora	Grete	1110	Wien	Simmeringer Hauptstraße	120		
906	189	Vlach	Friedrich	2322	Zwölfaxing	Schwechaterstraße	98		
999	186	Vögel	Silvia	2462	Kaisesteinbruch	Hauptstraße	7	RA	Ploil Krepp & Partner RA GmbH 1010 Wien Stadiongasse 4
1000	186	Vögel	Peter	2462	Kaisesteinbruch	Hauptstraße	7	RA	Ploil Krepp & Partner RA GmbH 1010 Wien Stadiongasse 4
907	189	Vögl	Birgit	1100	Wien	Sindelargasse	60		
908	189	Vögl	Herbert	1100	Wien	Sindelargasse	60		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
130	186	Volkspartei Enzersdorf/Fisch, Markus Plöchl		2431	Enzersdorf/Fischa	Nelkensiedlung	5		
456	200	Vondrak	Friederike	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	68		
909	189	Vondrak	Gisela	1040	Wien	Mühlgasse	6/7		
910	189	Vorwahrner	Elisabeth	2320	Schwechat	Andromedaweg	9		
911	189	Wachter Dr. DI	Paul	1230	Wien-Mauer	Grauertgasse	8		
912	189	Wadauer-Lechmann	Volker	1140	Wien	Penzingerstraße	50		
457	200	Wagner	Bettina	2431	Enzersdorf/Fischa	Seegrabenweg	2		
458	200	Wagner	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	1		
459	200	Wagner	Johannes	2431	Enzersdorf/Fischa	Seegrabenweg	2		
460	200	Wagner	Magdalena	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	1		
461	200	Wagner	Michael	1030	Wien	Landstraße Hauptstraße	173- 175/9/8		
942	186	Wagner	Christine	2463	Gallbrunn	Siedlung Ost	22		
462	200	Waldinger	Herta	1100	Wien	Fernkorngasse	73/5/13		
1053	205	Wallner	Margareta	2463	Gallbrunn	Seeweg	3	RA	Dr Ingrid Herzog- Müller, Rechtsanwältin
1095	205	Wallner	Gottfried	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	76	RA	Dr Ingrid Herzog- Müller, Rechtsanwältin
152	186	Walter	Gottfried	2325	Himberg	Josef-Kainzgasse	4		
463	200	Walter	Gerhard	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	70		
464	200	Walter	Melitta	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	70		
913	189	Waltl Dr.	Josef	1130	Wien	Kalmanstraße	79		
64	186	Wandling	Josef Dkfm.	2301	Groß Enzersdorf	Weingartengasse	8		
1198	205	Wanjura	Andrea	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	3	RA	Dr Ingrid Herzog- Müller, Rechtsanwältin
1265	205	Wanjura	Peter	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	3	RA	Dr Ingrid Herzog- Müller, Rechtsanwältin
465	200	Wannasek	Doris	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	24		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
466	200	Wannasek	Johann	2431	Enzersdorf/Fischa	Julius Raab Gasse	24		
914	189	Watzak-Helmer	Inge	2322	Zwölfaxing	Rabengasse	3		
915	189	Watzak-Helmer Ing.	Peter	2322	Zwölfaxing	Schwechaterstraße	7		
916	189	Weber	Gabriele	1100	Wien	Sindelargasse	11		
917	189	Weber	Otto	1100	Wien	Sindelargasse	11		
1060	205	Weber	Elisabeth	2463	Gallbrunn	Berggasse	34	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1254	205	Weber	Marcus	2463	Gallbrunn	Waslweg	11/6/2	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
918	189	Wegmayer	Gerald	1230	Wien	Traviatagasse	21-29 C18		
1173	205	Weigl	Petra	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	37	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1174	205	Weigl	Franz	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	37	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1175	205	Weigl	Berta	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	37	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1176	205	Weigl	Franz sen.	2463	Stixneusiedl	Hauptstraße	37	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
919	189	Weninger	Rosemarie	1040	Wien	Kettenbrückengasse	20/7		
1212	205	Weninger	Roswitha	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	48a	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1213	205	Weninger	Thomas	2463	Stixneusiedl	Alte Bundestr.	48a	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
920	189	Weninger Dr.	Günther	1040	Wien	Kettenbrückengasse	20/7		

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1248	205	Werner	Manuela	2463	Gallbrunn	Hauptstraße	70	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
467	200	Wicke	Salel	2431	Enzersdorf/Fischa	Lindengasse	1		
468	200	Wicke	Heinrich	2431	Enzersdorf/Fischa	Lindengasse	1		
921	189	Widl Dr.habil.	Maria	1230	Wien	Färbermühlgasse	13/3/21		
140	186	Wien Stadt		1082	Wien	Neues Rathaus		RA	Fellner Wratzfeld & Partner RA GmbH
470	200	Willig	Josef	2431	Enzersdorf/Fischa	Margarethnerstraße	61		
922	189	Wimmer	Gertrude	1100	Wien	Steineichengasse	43		
1280	189	Windhab Mag.	Birgitt	1230	Wien	Paminagasse	92		
1281	189	Winkelbauer Ing.	Helmut	1230	Wien	Franz-Grassler-Gasse	60		
1282	189	Winkelmüller	Bettina	1230	Wien	Anton-Kriegergasse	182-184/1b		
987	186	Winkler	Fabian	2345	Ebergassing	Dr. Bruno Kreisky Ring	3		Winkler-Mainz Martina und Winkler Roland
988	186	Winkler	Roland	2345	Ebergassing	Dr. Bruno Kreisky Ring	3		
986	186	Winkler-Mainz	Martina	2435	Ebergassing	Dr. Bruno Kreisky Ring	3		
953	186	Wirtschafts- kammer Wien		1010	Wien	Stubenring	8-10		
1283	189	Witt-Döring	Johann	2322	Zwölfaxing	Mühlgasse	3		
469	200	Wizugruber	Josef	1020	Wien	Große ...	7/21		
471	200	Wödl	Wolfgang	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	23		
472	200	Wödl-Christoph	Karin	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	23		
1284	189	Woess-Matousek Dr.	Fleur	1130	Wien	Schweizertalstraße	17		
1285	189	Wohlmuth	Silvia	1230	Wien	Ruzickagasse	88/22		
1052	205	Wolf	Margareta	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	8	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1168	205	Wolf	Erich	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	7	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
 Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1261	205	Wolf	Greti	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	7	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1286	189	Wolfram	Paula	1100	Wien	Heimkehrergasse	17		
1287	189	Wukicsevics	Anna	1100	Wien	Mundygasse	12/1/19		
1288	189	Wurstbauer Dr. DI	Michael	1140	Wien	Sonnenweg	109		
1289	189	Würzner Dr.	Herbert	1230	Wien	Niederauergasse	2		
1054	205	Zaboj	Felix	2463	Gallbrunn	Seeweg	1	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1290	189	Zamastil	Ulrike	1230	Wien	Traviatagasse	4		
473	200	Zapletal	Günter	2431	Enzersdorf/Fischa	Haydngasse	1		
474	200	Zapletal	Maria	2431	Enzersdorf/Fischa	Haydngasse	1		
1291	189	Zazworka	Susanne	1130	Wien	Fasangartengasse	22		
1292	189	Zeiler	Manuela	1140	Wien	Laskywiesengasse	28		
1293	189	Zeiler	Wolfgang	1100	Wien	Heimkehrergasse	6		
475	200	Zeitlberger	Hedwig	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	19		
476	200	Zeitlberger	Markus	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	19		
477	200	Zeitlberger	Rudolf	2431	Enzersdorf/Fischa	Fischamenderstraße	19		
1294	189	Zerbes	Gerlinde	1230	Wien	Heißgasse	52		
1295	189	Zerbes Dr.	Ingeborg	1230	Wien	Geilinggasse	10/2		
1296	189	Zerbes Dr. Prof.	Ermelinde	1230	Wien	Heißgasse	52		
1297	189	Zier Dr.	Christian	1040	Wien	Mostgasse	14/10		
478	200	Zilasi	Helga	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	24		
479	200	Zilasi	Stefanie	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	24		
480	200	Zimmer	Nicole	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	31		
1279	200	Zimmer	Georg	2431	Enzersdorf/Fischa	Reisenbachsiedlung	81		
1098	205	Zimmermann	Walter	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1099	205	Zimmermann	Anita	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin

Beilage 2 zum Anhang zum Umweltverträglichkeitsgutachten - Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen
Alphabetische Auflistung der Personen und Organisationen, die Einwendungen erhoben haben oder Stellungnahmen abgegeben haben.

vergebene lfd. Nr.	protokolliert unter RU4-U-302/ON	Name	Vorname	Postleitzahl	Ort	Adresse	Haus/Tür Nr.	RA	vertreten durch
1244	205	Zimmermann	Andreas	2463	Gallbrunn	Sonnenweg	4	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
481	200	Zoczek	Leopold	1100	Wien	Gußriegelstraße	41/6		
1298	189	Zoubek	Robert	2301	Groß Enzersdorf	Hauptplatz	8		
1048	205	Zsaitsits	Erwin	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1049	205	Zsaitsits	Edith	2463	Gallbrunn	Wiener Straße	26	RA	Dr Ingrid Herzog-Müller, Rechtsanwältin
1299	189	Zumpf	Josef	1100	Wien	Sindelargasse	82		
482	200	Zwinkels	Alexandra	2431	Enzersdorf/Fischa	Dreifaltigkeitsplatz			
114	186	Zwölfaxing		2322	Zwölfaxing	Schwechater Straße	46		