

Inhaltsverzeichnis

4.10. Avifauna, Heuschrecken und Ziesel	2
4.10.1. Einleitung / Methodik des Fachbereichs	2
4.10.2. Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen	2
4.10.3. Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020.....	3
4.10.4. Beurteilung der Umweltauswirkungen 2025.....	11
4.10.5. Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs.....	15

Tabellenverzeichnis

Tabelle 4.10-1: Flugbewegungen und –höhen über Schutzgebieten in der weiteren Umgebung des Flughafens	5
Tabelle 4.10-2: Prognostizierte Flugbewegungen über Schutzgebieten gemäß Dokument 30.36 für Null- und Planfall 2020 und 2025.....	6
Tabelle 4.10-2: Effektdistanzen aus Bieringer et al. (2010), in Metern.	13

Abbildungsverzeichnis:

Abbildung 4.10-1: Legende zur Differenzlärnkarte.....	7
Abbildung 4.10-2: Ausschnitt aus der Differenzlärnkarte Bereich Donau auf Höhe Flughafen	8
Abbildung 4.10-3: Ausschnitt aus der Differenzlärnkarte bereich Donau bei Orth	9
Abbildung 4.10-4: Ausschnitt der Differenzlärnkarte 2020 für das Trappengebiet (Bründlfeld).	10
Abbildung 4.10-5: Verkehrsfrequenzen im Umfeld des Flughafens (Quelle: Kap. 4.21 Landseitiger Verkehr, Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2010, Ausschnitt).....	12

4.10. Avifauna, Heuschrecken und Ziesel

4.10.1. Einleitung / Methodik des Fachbereichs

Für die UVE als Teil der Einreichunterlagen wurde der Ist-Zustand der Schutzgüter Vögel (Avifauna), ausgewählte Säugetiere – Ziesel und ausgewählte Wirbellose – Heuschrecken beschrieben, die zu erwartenden Auswirkungen darauf für Bau- und Betriebsphase wurden mittels UVE-Auswirkungsanalyse eingeschätzt, Maßnahmen zur Minderung nachteiliger Auswirkungen erarbeitet und Schlussfolgerungen zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens im Hinblick auf die Schutzgüter gezogen. Die Kartierung des Ist-Zustandes fand 1999/2000 und aktualisierend 2004-2006 statt. Vögel und Ziesel wurden flächendeckend auf dem bestehenden Flughafen und auf vom Vorhaben beanspruchten Grund sowie in kennzeichnenden Lebensraumeinheiten in der Umgebung (Auwald, Wald, Gewässer, Ackerland, Großtrappengebiet) kartiert, Heuschrecken auf den bestehenden Flughafenwiesen.

Betrachtete Auswirkungen waren (UVE):

- Flächeninanspruchnahme (v. a. Beanspruchung von Lebensräumen im Ackerland unter besonderer Berücksichtigung des Einstandsgebietes der Großtrappe auf der Rauchenwarther Platte)
- Trennwirkung
- Fernwirkungen: Lärm (Fluglärm, Straßen- und Schienenlärm), Licht, Schadstoffe, Störung
- Auswirkungen auf das Trappengebiet Rauchenwarther Platte: Flächeninanspruchnahme, Fernwirkungen

4.10.2. Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen

Auf Grundlage der ergänzend vorgelegten Flugverkehrsprognose (Unterlage 30.35) wurden die Fachbereiche Lärm, Verkehr sowie Luftschadstoffe einer ergänzenden Betrachtung unterzogen. Da Fernwirkungen ein wesentlicher Inhalt der Auswirkungsanalyse für das gegenständliche Vorhaben sind, war die Überprüfung der überarbeiteten Arbeitsgrundlagen hinsichtlich etwaiger Änderungen projektbedingter Auswirkungen notwendig. Dies betrifft vor allem den Fachteil Vögel (Avifauna). Für Vögel war zudem der aktuelle Wissensstand zu Auswirkungen von Lärm an Straßen auf Vögel zu berücksichtigen.

Wesentliche Wirkfaktoren sind: Fluglärm, Immissionen, Verkehr, Bodenschall sowie Schienen- und Straßenlärm inkl. Verlegung B10.

Da sich das Vorhaben nicht wesentlich geändert hat, gibt es keine Änderungen hinsichtlich Flächenverbrauch und Zäsurwirkung.

Für das zusätzliche Prognosejahr 2025 wurden keine detaillierten Differenzlärnkarten erstellt. Für die Vergleichbarkeit der Beurteilung der Auswirkungen des Wirkfaktors Lärm für die beiden Prognosejahre 2020 und 2025 wurden die Darstellungen der Lärmzonen L_{DEN} Nullvariante-Vorhabensvariante (siehe Kap. 4.9. und nachfolgende Abbildungen) herangezogen.

4.10.3. Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020

Verkehr und Verkehrslärm einschließlich Verlegung der B10

Gemäß dem überarbeiteten Fachbeitrag Verkehr (siehe Kapitel 4.20) ist für das Szenario 2020 eine Erhöhung der Verkehrszahlen im landseitigen Verkehr gegenüber der UVE zu erwarten. Für die Verlegung der B10 werden keine erhöhten Verkehrsfrequenzen prognostiziert.

Die prognostizierte vorhabensbedingte Erhöhung der Verkehrszahlen betrifft im Szenario 2020 die Zufahrten zum Flughafen über die Straßen S1 (Wiener Südrandstraße, westlich vom Flughafen), Ostautobahn A 4, B 9 und die anschließenden Straßen im Flughafengelände. Alle Zunahmen sind für das Schutzgut Vögel unerheblich (3.820 PKW auf der S1 bei prognostiziertem DTV von 78.200, 8.430 auf der B9 bei prognostiziertem DTV von 20.900, 6.060 auf der A4 bei prognostiziertem DTV von 121.300; nähere Erläuterungen s. unter Umweltauswirkungen 2025).

Daher sind durch verkehrsverursachte Auswirkungen wie Störung und Verkehrslärm keine zusätzlichen Auswirkungen, die über jene, die in der UVE beschrieben wurden, hinausgehen, zu erwarten.

Flugverkehr und Fluglärm

Die Lage der Flugrouten wurde seitens des Flughafens überarbeitet (siehe Sonstige Unterlagen 30.36 und Kapitel 4.1). Demnach ist, wie auch schon im Einreichprojekt, eine Zunahme von Flugbewegungen, vor allem Abflüge, von Piste 11L/29R und der Parallelpiste 11R/29L zu erwarten, während Flugbewegungen von und zur Piste 16/34 abnehmen. Die Überflughäufigkeit über den Donau-Auen wird nach dieser Prognose durch Verlagerung des Flugverkehrs auf die Piste 11L/29R und die Parallelpiste 11R/29L abnehmen. Ebenso wird eine Abnahme der Überflüge im Osten über den Neusiedler See prognostiziert, daher und aufgrund der großen Flughöhe sind nachteilige Auswirkungen auf den Nationalpark Neusiedler See-Seewinkel oder das Natura 2000-Gebiet Leithagebirge auszuschließen (

Tabelle 4.10-1).

PROJEKTWERBER: FLUGHAFEN WIEN AG

VERFASSEN: Büro Dr. H.P. Kollar, Wien

ERSTELLT: 20.07.2010

Kapitel 4.10. Avifauna, Heuschrecken und
Ziesel

SEITE 4

Tabelle 4.10-1: Flugbewegungen und –höhen über Schutzgebieten in der weiteren Umgebung des Flughafens

<u>Bereich</u>	<u>Höhe in ft MSL</u>	<u>DEP 11</u>	<u>DEP 16</u>	<u>DEP 29</u>	<u>DEP 34</u>	<u>ARR 11</u>	<u>ARR 16</u>	<u>ARR 29</u>	<u>ARR 34</u>
<u>südl. Seewinkel</u>	Durchschnittl. Höhe	-	12.900	-	-	-	-	-	5.200
	minimale Höhe	-	7.900	-	-	-	-	-	3.000
	maximale Höhe	-	19.900	-	-	-	-	-	9.900
	Überflugsanzahl 2008		417						13.161
<u>nördl. Seewinkel</u>	Durchschnittl. Höhe	-	11.000	-	-	-	-	-	5.600
	minimale Höhe	-	7.900	-	-	-	-	-	3.000
	maximale Höhe	-	15.900	-	-	-	-	-	13.700
	Überflugsanzahl 2008		22						2.415
<u>Donau-Auen im Bereich Orth</u>	Durchschnittl. Höhe	4.100	6.600	6.400	4.700	-	7.900	3.800	7.900
	minimale Höhe	2.600	1.700	3.500	2.100	-	2.800	1.400	3.000
	maximale Höhe	5.800	12.800	11.500	9.800	-	13.600	15.100	15.900
<u>Breitenfurt</u>	Durchschnittl. Höhe	-	-	10.100	-	6.300	-	-	-
	minimale Höhe	-	-	4.900	-	3.400	-	-	-
	maximale Höhe	-	-	20.000	-	11.700	-	-	-
<u>Lainzer Tiergarten</u>	Durchschnittl. Höhe	-	-	12.900	-	4.800	-	-	-
	minimale Höhe	-	-	7.900	-	3.300	-	-	-
	maximale Höhe	-	-	16.900	-	7.800	-	-	-

Auf Grund der geänderten Prognose der Flugrouten kommt es im Nahbereich des Flughafens zu Verschiebungen und Verlagerungen der Differenzlärmmzonen (Legende zu den Differenz-Isophonen in den folgenden Abbildungen siehe

Abbildung 4.10-1).

Tabelle 4.10-2: Prognostizierte Flugbewegungen über Schutzgebieten gemäß Dokument 30.36 für Null- und Planfall 2020 und 2025

Überflüge über Nationalpark Donauauen (prognostizierte Flugbewegungen pro Jahr)

	2008a	2020g	2020u	2025g	2025u
Start 34: alle Flugrouten	23.756	28.544	23.117	28.622	27.332
in % aller Starts	16,2%	17,0%	12,5%	17,0%	13,2%
Start 11L: WGM1A, KOVEL1A, LANUX1A, MIKOV2A, LEDVA1A	1.167	132	2.370	134	12.551
in % aller Starts	0,8%	0,1%	1,3%	0,1%	6,1%
Start 11R: WGM1K, KOVEL1K, LANUX1K, MIKOV1K, LEDVA1K			4.788,0		0,0
in % aller Starts			2,6%		0,0%
Start 16: WGM7B, KOVEL4B, LANUX4B, MIKOV4B, LEDVA1B	10.393	11.051	4.541	11.055	181
in % aller Starts	7,1%	6,6%	2,4%	6,6%	0,1%
Start 29R: WGM8C	295	2.452	2.408	2.358	2.809
in % aller Starts	0,2%	1,5%	1,3%	1,4%	1,4%
Landung 16:					
in % aller Landungen	32.281	36.515	20.614	36.710	4.597
	22,1%	21,8%	11,1%	21,9%	2,2%
Summe Abflugrouten	35.611	42.178	37.225	42.169	42.872
in % aller Starts	24,3%	25,2%	20,1%	25,1%	20,7%
Summe Landungen	32.281	36.515	20.614	36.710	4.597
in % aller Landungen	22,1%	21,8%	11,1%	21,9%	2,2%
Gesamtsumme Flugbewegungen	67.892	78.693	57.839	78.879	47.469
in % aller Bew	23,2%	23,5%	15,6%	23,5%	11,4%

Forts. Tabelle 4.10-2:

(knapp westlich) Trappenschutzgebiet Rauchenwarther Platte

	2008a	2020g	2020u	2025g	2025u
Starts 29L: ABL0M1L, SASAL1L, STEIN1L, SNU1L, OSPEN1L, UMBIL1L			43.715 23,6%		50.141 24,2%
Starts 29R: ABL0M3C, SASAL2C, STEIN2C, SNU2C, OSPEN1C, UMBIL1C	32.711 22,4%	51.557 30,8%	11.988 6,5%	51.807 30,8%	13.990 6,7%
Starts 34: STEIN1D, SASAL1D, SNU2D, OSPEN1D, UMBIL1D	0	0	0	0	0
Summe Abflugrouten in % aller Starts	32.711 22,4%	51.557 30,8%	55.702 30,0%	51.807 30,8%	64.131 30,9%

Neusiedler See:	2008a	2020g	2020u	2025g	2025u
Landungen 34	72.275	81.187	26.959	81.398	30.232
in % aller Landungen	49,4%	48,5%	14,6%	48,5%	14,6%

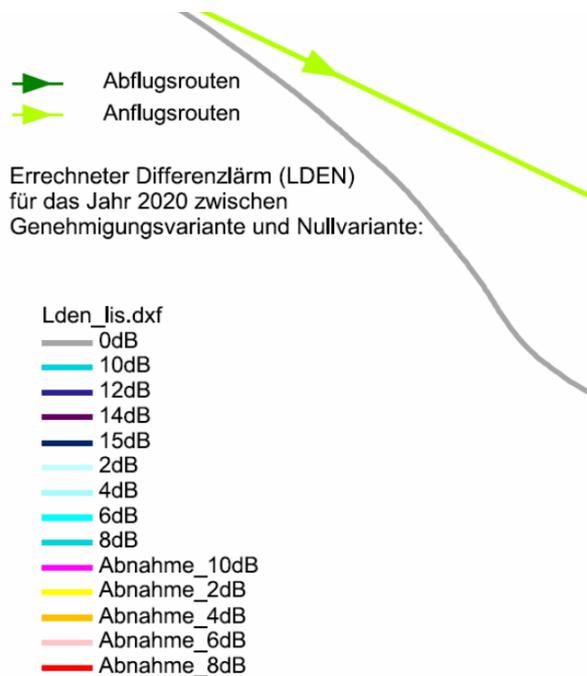


Abbildung 4.10-1: Legende zur Differenzlärmkarte.

Die Entlastung im Korridor über die Donau-Auen, von Götzendorf, Trautmannsdorf bis Nationalpark Donau-Auen, die Lobau bis Groß-Enzersdorf, ist im überarbeiteten Szenario allerdings zum Teil deutlich geringer (Abnahme um 2 dB, Abb. 2) als in der UVE (Götzendorf bis -12dB, Trautmannsdorf bis -6dB). Die Aussage, dass in diesem Bereich keine Zusatzbelastung durch Dauerlärm und Überflüge zu erwarten ist, bleibt aber gegenüber der UVE aufrecht.

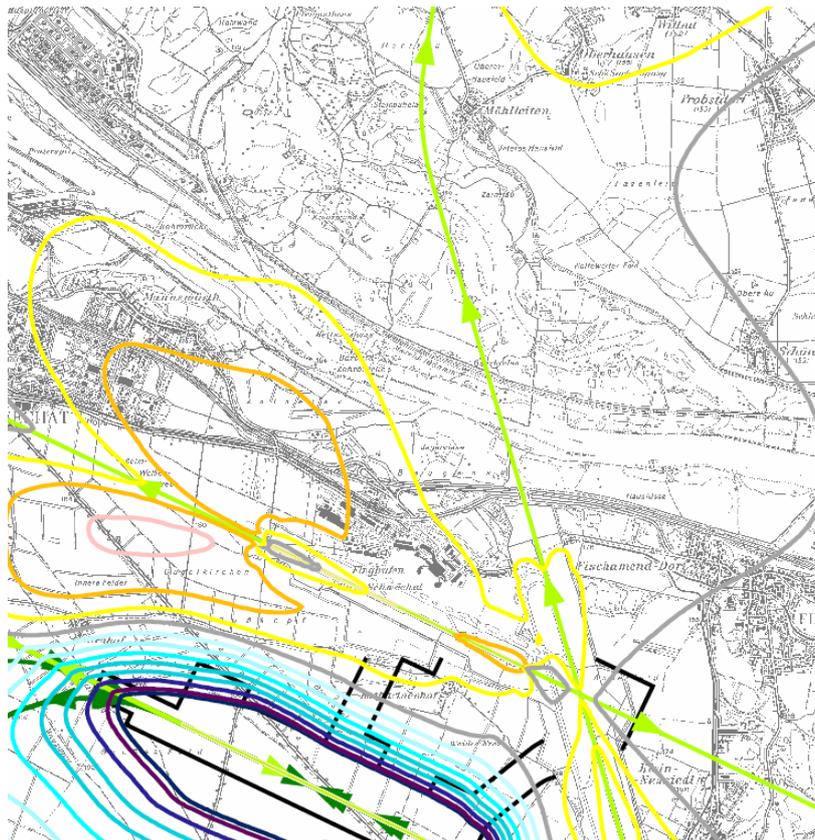


Abbildung 4.10-2: Ausschnitt aus der Differenzlärnkarte Bereich Donau auf Höhe Flughafen

Differenz-Isophonen siehe

Abbildung 4.10-1.

Durch An- und Abflüge von und zur gegenständlichen Parallelpiste ergibt sich, wie auch im Einreichprojekt beschrieben, ein Bereich mit vermehrten Überflügen über der Donau im Bereich Orth an der Donau (Abbildung 4.10-3).



Abbildung 4.10-3: Ausschnitt aus der Differenzlärnkarte bereich Donau bei Orth

Differenz-Isophonen siehe

Abbildung 4.10-1.

Die Zunahme in der Differenzlärnkarte beträgt 2 dB bis 4 dB. Wie bereits in der UVE für das Einreichprojekt ausgeführt, sind von diesen vermehrten Überflügen keine nachteiligen Auswirkungen auf Vögel oder andere Tiere zu erwarten, da sie in großer Höhe stattfinden (durchschnittlich 600 bis 2.300 m bei Landungen, 1.200 bis 2.100 m bei Starts, Juli-August 2009, FANOMOS-Auswertung für Maria Ellend, nach Flughafen Wien AG, Fachbereich Umweltcontrolling 03/2010) und daher keine Störwirkung oder relevanter Dauerlärm zu erwarten ist. Die Aussage bleibt gegenüber der UVE und der NVE für das Vogelschutzgebiet Donau-Auen unverändert.

Zusatzbelastungen sind im Bereich der An- und Abflüge von und zur Parallelpiste im Bereich Rainberg, Königsberg und Umgebung entlang der Fischa zu erwarten. Die Zunahme liegt gemäß der aktuellen Prognose bei bis zu 8 dB, während im Einreichprojekt Zunahmen bis zu 12dB errechnet wurden. Somit ist nach gegenständlicher neuer Prognose geringere Zusatzbelastung in diesem Teil des Natura-Gebietes zu erwarten, und die diesbezüglichen Aussagen aus der UVE bleiben unverändert.

Für das Bründlfeld, den zentralen Bereich des Großtrappengebietes auf der Rauchenwarther Platte, weist die Lärmdifferenzkarte nun eine Zunahme um 2dB im nördlichsten Teil, gleichbleibende Belastung im zentralen Teil und eine Verminderung um 2dB im Süden aus (Abbildung 4.10-4)

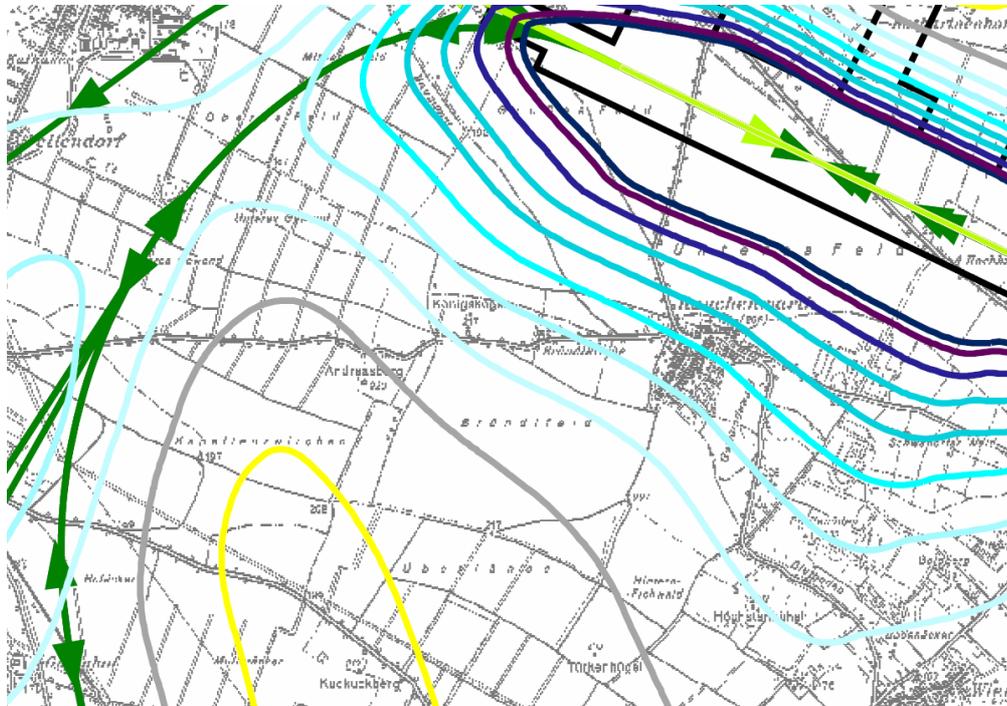


Abbildung 4.10-4: Ausschnitt der Differenzlärnkarte 2020 für das Trappengebiet (Bründlfeld).

Differenz-Isophonen siehe

Abbildung 4.10-1.

Insgesamt ist somit keine relevante Zusatzbelastung durch Überflüge zu erwarten, im südlichen Bereich eine geringfügige Entlastung. Die Aussage aus der UVE für das Einreichprojekt, dass die Überflüge infolge des Heranrückens der Parallelpiste von Norden her einen größeren Bogen um das Bründlfeld machen, bleibt somit unverändert.

Luftschadstoffe

In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation sind die maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO_x (JMW), NO₂ (TMW) und SO₂ (WMW, JMW) irrelevant. Auch die Grenzwerte hinsichtlich der 2. DFVO des Forstgesetzes liegen für die relevanten Stickstoff- und Schwefeldepositionen unter den Grenzwerten (siehe auch Kapitel 4.18).

Für die Vegetation bzw. Biotopstrukturen und somit für Lebensräume von Vögeln und anderen Tieren sind somit keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Immissionen zu erwarten, und die Aussagen aus der UVE bleiben unverändert. Insbesondere sind auch keine Auswirkungen durch Immissionen auf Lebensräume von Vögeln in den Vogelschutzgebieten Donau-Auen und Feuchte Ebene-Leitha-Auen zu erwarten, und die Aussagen aus der jeweiligen NVE bleiben aufrecht.

4.10.4. Beurteilung der Umweltauswirkungen 2025

Verkehr und Verkehrslärm einschließlich Verlegung der B10

Im neu berechneten Szenario 2025 werden vorhabensbedingte Erhöhungen der Verkehrszahlen im Umfeld des Flughafens für die Zufahrten zum Flughafen über die Straßen S1 (Wiener Südrandstraße, westlich vom Flughafen, in Abb. 1 der Bogen links oben), Ostautobahn A 4, B 9 und anschließenden Straßen im Flughafengelände sowie für die bis dahin voraussichtlich neu gebaute (als Ortsumfahrung verlegte) B60 östlich vom Flughafen prognostiziert. Als zu erwartende Verkehrszahlen (jeweils DTVw = durchschnittlicher Tagesverkehr werktags) ergeben sich für die S1 maximal 90.300 (davon maximal 2.100 vorhabensbedingt, gemäß Vergleich Planfall-Nullfall, Fachbeitrag 02.520 Verkehr), für die A4 123.400 (davon 1.900 vorhabensbedingt), für die B9 29.400 (davon 9.000 vorhabensbedingt), und für die neue B60 12.200 (davon 1.500 vorhabensbedingt; jeweils im Abschnitt mit den Maximalzahlen, siehe folgende Abbildung zu Lage und Dimensionen des Verkehrs auf Straßen um den Flughafen, Flughafenverkehr blau dargestellt).

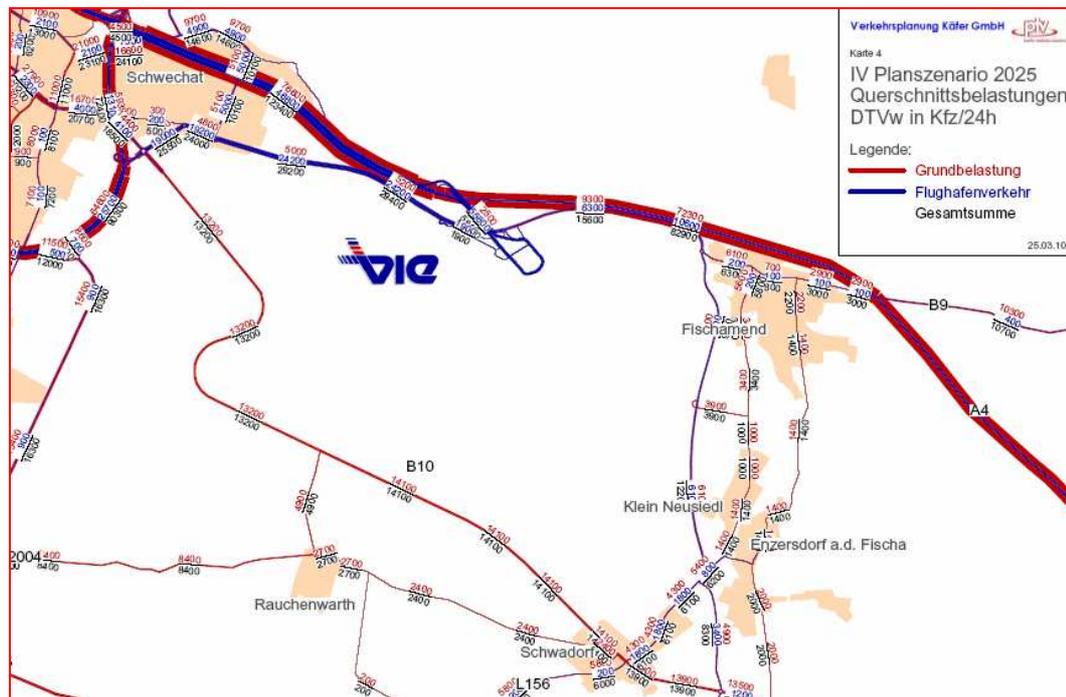


Abbildung 4.10-5: Verkehrsfrequenzen im Umfeld des Flughafens (Quelle: Kap. 4.21 Landseitiger Verkehr, Verkehrsplanung Käfer GmbH, 2010, Ausschnitt).

Nach heutigem Wissensstand zu Auswirkungen von Lärm auf Vögel sind:

Aktivitäts- und Brutdichteminderungen bei Dauerlärm an viel befahrenen Straßen ab einem DTV von 10.000 und bei Geschwindigkeiten über 80 km/h auf Teile der Waldavifauna und bestimmte Bodenbrüter des Offenlandes zu erwarten, (nicht aber auf Buschbrüter: Bieringer et al. 2010). Die Wirkdistanz des Lärms wird anhand DTV und Geschwindigkeit nach einer Tabelle aus Reijnen et al. 1995, angepasst in Bieringer et al. 2010 (S. 65) ermittelt. Für Offenlandvögel ist von einer Summenwirkung auszugehen, dies betrifft in diesem Fall vor allem die Feldlerche: Für diese Art wird Horizontüberhöhung als wesentlicher Teil dieser Summenwirkung angesehen (Bieringer et al. 2010), daher sind jeweils Tieflagen in Einschnitten, begleitende Dämme und andere Strukturen in die Auswirkungsanalyse einzubeziehen. Neben den in Bieringer et al. 2010 genannten Artengruppen sind grundsätzlich Auswirkungen von Lärm auf jene Vogelarten bekannt, die aufgrund ihrer Biologie und ihres Verhaltens lärmempfindlich sind (Garniel et al. 2007), wie z.B. Wachtelkönig, Triel und bestimmte Schilfvögel und Eulen. Diese Arten kommen im Auswirkungsbereich des Vorhabens nicht vor (siehe UVE-Fachbeitrag 02.220).

Für die Vogelarten entlang der Verkehrswege mit vorhabensbedingt erhöhter Verkehrsfrequenz bedeutet dies, dass nach aktuellem Wissensstand Wirkdistanzen (nach Bieringer et al. 2010) zu berücksichtigen sind (Tabelle 4.10-3).

Tabelle 4.10-3: Effektdistanzen aus Bieringer et al. (2010), in Metern.

durchschnittliche Geschwindigkeit (km/h)	Offenland						Wald					
	80	90	100	110	120	130	80	90	100	110	120	130
Verkehrsstärke (Kfz/24 Std.)												
10.000-15.000	136	155	195	225	270	335						
15.000-20.000	174	195	245	285	340	420	98	105	118	129	143	168
20.000-30.000	224	250	315	365	425	520	112	119	137	151	170	208
30.000-40.000							127	137	160	180	207	260
40.000-50.000							142	155	183	210	245	305
50.000-70.000							163	180	220	253	295	370

Die S1, Wiener Außenring Schnellstraße Vösendorf-Schwechat, und die A4, Ostautobahn, liegen mit einem DTV von jeweils über 70.000 jedenfalls bereits in der Größenklasse mit den maximalen errechneten Auswirkungsdistanzen für Offenlandvögel, das wären über 520m im Offenland und 370m im Wald (Bieringer et al. 2010), über diese Distanzen hinaus sind keine relevanten Auswirkungen mehr festgestellt worden. Vorhabensbedingt ändert sich daran nichts, da durch die Steigerung innerhalb der maximalen Auswirkungsklasse von etwa 88.200 auf 90.300 (S1) bzw. von etwa 121.500 auf 123.400 (A4) keine zusätzlichen Auswirkungen zu erwarten sind. (Zudem sind beide Straßen teils in Tieflage und mit begleitenden Dämmen und Wänden errichtet).

Die Bundesstraße B9 bleibt nach der Prognose 2025 in der Größenklasse 20.000-30.000 (Steigerung von 20.400 auf 29.400), das Vorhaben ändert also auch hier nichts an den Wirkdistanzen.

Jener Anteil an Verkehr auf der künftigen Straße B60, der dem Vorhaben zuzurechnen ist, beträgt 1.500 Fahrzeuge im DTVw von 12.200, damit bleibt die Straße in der Wirkdistanzklasse 10.000-15.000, und das Vorhaben hebt die Fernwirkung im Hinblick auf Vögel nicht in eine höhere Wirkdistanzklasse.

Somit sind auch unter Berücksichtigung des aktuellen Wissensstandes zu Auswirkungen von Lärm auf Vögel in der Prognose 2025 keine Auswirkungen durch Verkehrszunahme im Umfeld des Flughafens zu erwarten, die über jene in der UVE auf früherem Wissensstand und in der Prognose 2020 beschriebenen, hinausgehen.

Literatur:

Bieringer, G., Kollar, H.P. & G. Strohmayer (2010): Straßenlärm und Vögel. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Straßenforschung Heft 587, Wien, 85 S.

Garniel, A., Daunicht, W.D., Mierwald, U. & U. Ojowski (2007): Vögel und Verkehrslärm. Quantifizierung und Bewältigung entscheidungserheblicher Auswirkungen von Verkehrslärm auf die Avifauna.

Schlussbericht November 2007 / Kurzfassung. – FuEVorhaben 02.237/2003/LR des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Stadtentwicklung. 273 S.. – Bonn, Kiel.

In der Prognose 2025 kommt es durch die Verlegung der Straße B10 zu einer Verschiebung der Lärmzonen nach Süden. Prognostiziert wird ein DTV von 13.400, bei 100 km/h ergibt sich gemäß Bieringer et al. 2010 eine theoretische Wirkdistanz von 195 (rund 200) Metern, betroffene Vogelart wäre die Feldlerche, weil bei dieser von einer straßeninduzierten Summenwirkung auszugehen ist, wobei Horizontüberhöhung eine entscheidende Rolle spielt (s. Bieringer et al. 2010). Nach aktuellem Wissensstand wären demnach zusätzlich zum Flächenverbrauch durch die gegenständliche Piste einige weitere Brutpaare der Feldlerche durch Fernwirkung betroffen (bei angenommener hoher Brutdichte von 1Brutpaar/10ha ca. 12, bei Brutdichteminderung um die Hälfte also 6). Wie in der UVE für das Einreichprojekt beschrieben, werden aber Brutdichteminderungen im Intensivackerland (unter 1Brutpaar/10ha) durch die vorhabensbedingte Vergrößerung der Flughafenwiesen, die bereits im Ist-Zustand außergewöhnlich hohe Brutdichten der Feldlerche aufweisen (8-10BP/10ha, s. UVE), mehr als ausgeglichen: Die diesbezüglichen Aussagen aus der UVE bleiben somit unverändert.

Flugverkehr und Fluglärm

Die Unterschiede gegenüber der Prognose 2020 sind gering (Karte s. Bericht Natur- und Biotopschutz): Die Zonen mit erhöhten Lärmimmissionen konzentrieren sich in beiden Jahren auf die Pistenbereiche und sind fast gleich groß, die Lärmzonen verschieben sich vom Bereich der Piste 16/34 entsprechend den neuen Flugrouten nach Süden zur Piste 11/29 bzw. zur Parallelpiste. Die räumliche Anordnung von Lärmzonen und Überflugsbereichen entspricht jener, die aus der Differenzlärnkarte für 2020 ersichtlich ist, weshalb die dort getroffenen Aussagen und beschriebenen Wirkungen auch für die Prognose 2025 Geltung haben (z.B. Verlagerung des Fluggeschehens um das Trappengebiet herum, Verminderung der Überflüge über die Donau-Auen bei Piste 16/34). Die für das Szenario 2020 getroffenen Aussagen bleiben somit auch für das Szenario 2025 aufrecht: Durch die Verschiebungen der Überflüge ist eine Entlastung des Raums über den Donau-Auen bei Schwechat - Groß-Enzersdorf, aufgrund der Flughöhen nicht wirksamer vermehrter Überflug bei Orth und keine wirksame Zusatzbelastung bzw. geringfügige Entlastung des Vogelschutzgebiets an der Fische und des Trappengebiets zu erwarten. Die Aussagen aus der UVE und den NVEs für die jeweiligen

Natura 2000 Gebiete bleiben auch für die Prognose 2025 für das Vogelschutzgebiet Donau-Auen unverändert.

Luftschadstoffe

In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation sind die maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO_x (JMW), NO₂ (TMW) und SO₂ (WMW, JMW) irrelevant. Auch die Grenzwerte hinsichtlich der 2. DFVO des Forstgesetzes sind für die relevanten Stickstoff- und Schwefeldepositionen irrelevant (siehe Kapitel 4.18).

Für die Vegetation bzw. Biotopstrukturen und somit für Lebensräume von Vögeln und anderen Tieren sind somit keine lebensraumverändernden Auswirkungen durch Immissionen zu erwarten, und die Aussagen aus der UVE blieben unverändert.

4.10.5. Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs

Aus Sicht des Fachbereichs Avifauna sind durch andere Flugrouten Verlagerungen des Flugeschehens mit den Auswirkungen Lärm und Störwirkung zu erwarten, wobei die Entlastungen gegenüber der UVE für das Einreichprojekt teils geringer ausfallen, teils sind geringfügige Verbesserungen gegenüber den Prognosen aus dem Einreichprojekt zu erwarten. Insgesamt bleiben die Aussagen aus der UVE und den NVEs für die umliegenden Natura 2000-Gebiete für das Einreichprojekt aufrecht.

Bei Berücksichtigung der angeführten aktuellen Grundlagen (insb. Flugverkehrsprognose) ergibt sich keine wesentliche Änderung der fachlichen Beurteilung für das Prognosejahr 2020. Das Vorhaben ist aus Sicht des Fachbereichs Avifauna weiterhin als umweltverträglich zu beurteilen.

Bei Erweiterung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2025 bleibt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit aus der Sicht des Fachbereichs Avifauna unverändert.