

Inhaltsverzeichnis

| | | |
|-------------|------------------------------------------------------------------------------|----------|
| 4.9. | Natur- und Biotopschutz | 2 |
| 4.9.1. | Einleitung / Methodik des Fachbereichs | 2 |
| 4.9.2. | Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen | 2 |
| 4.9.3. | Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020 | 3 |
| 4.9.4. | Beurteilung der Umweltauswirkungen 2025 | 6 |
| 4.9.5. | Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs | 9 |

Abbildungsverzeichnis:

| | | |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------|---|
| Abbildung 4.9-1: | Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen | 4 |
| Abbildung 4.9-2: | Darstellung L_{DEN} 2020 Nullvariante-Vorhabensvariante | 5 |
| Abbildung 4.9-3: | Darstellung L_{DEN} Null- und Vorhabensvariante, Prognosejahr 2025 | 8 |

4.9. Natur- und Biotopschutz

4.9.1. Einleitung / Methodik des Fachbereichs

Im Zuge der UVE wurde eine Darstellung des Ist-Zustands (rechtliche Festlegungen, fachliche Zielvorstellungen, Biotopstruktur, Herpetofauna, Säugetiere und Vegetation) gegeben, die wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens in Bau- und Betriebsphase dargelegt sowie Maßnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich möglicher nachteiliger Auswirkungen entwickelt.

Folgende Wirkfaktoren wurden dabei berücksichtigt:

- Flächenverbrauch (Beanspruchung von Biotopstrukturen und botanisch wertvollen Landschaftselementen, Beanspruchung von Lebensräumen der Herpetofauna und der Säugetierfauna)
- Zäsurwirkung (Funktionale Gliederung des Landschaftsraumes)
- Fluglärmwirkung
- Immissionen
- Licht
- Verkehr
- Bodenlärm
- Schienen- und Straßenlärm

4.9.2. Geänderte Grundlagen / Voraussetzungen

Auf Grundlage der ergänzend vorgelegten Flugverkehrsprognose Intraplan (Unterlage 30.35) wurden die UVE-Fachbereiche Lärm, Verkehr sowie Luftschadstoffe einer ergänzenden Betrachtung unterzogen. Da diese als Grundlage für die Auswirkungsanalyse des Fachbereiches Natur- und Biotopschutz dienen, war eine Überprüfung der überarbeiteten Arbeitsgrundlagen hinsichtlich etwaiger Änderungen projektbedingter Wirkungen notwendig.

Dies betrifft die Wirkfaktoren Fluglärm, Immissionen, Verkehr, Bodenlärm 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 Differenzlärmkarten erstellt. Für die Vergleichbarkeit der Beurteilung der Auswirkungen des Wirkfaktors Lärm für die beiden Prognosejahre 2020 und 2025 wurden Darstellungen der Lärmzonen L_{DEN} Nullvariante-Vorhabensvariante erstellt (siehe nachfolgende Abbildungen).

4.9.3. Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020

Für die in den Einreichunterlagen beurteilten Wirkfaktoren Fluglärm, Immissionen, Verkehr, Bodenlärm sowie Schienen- und Straßenlärm wurde eine Evaluierung der Auswirkungen auf Basis der geänderten Rahmenbedingungen vorgenommen.

Verkehr

Hinsichtlich des landseitigen Verkehrs konnte gezeigt werden, dass sich durch die Aktualisierung der verwendeten Eingangsdaten die Verkehrszahlen zum / vom Flughafen nicht erhöhen (erhöhter Anteil an Passagieren, aber niedrigerer Anteil an Beschäftigten) bzw. die Differenz zwischen Null- und Planszenario geringer als in den Einreichunterlagen (höhere Anzahl an PKW-Fahrten zum / vom Flughafen im überarbeiteten Nullszenario gegenüber den Einreichunterlagen) ist, wodurch die Prognosen des FB Verkehrs somit auf der sicheren Seite liegen. Es sind daher keine zusätzlichen Auswirkungen, welche über jene der UVE hinausgehen, zu prognostizieren.

Straßen- und Schienenlärm

Schienenlärm: Die aus dem Schienennetz resultierenden Lärmimmissionen bleiben, wie bereits in der UVE zwischen Nullfall und Planfall unverändert, wodurch keine projektbedingten Auswirkungen zu erwarten sind.

Straßenlärm Verlegung B10

Auf Grund der tendenziell geringeren Verkehrszahlen liegen die Werte im Vergleich Ist/Planszenario für das Jahr 2020 auf der sicheren Seite, wodurch auch in Bezug auf den Straßenlärm keine zusätzlichen negativen Auswirkungen als jene, die in der UVE dargelegt sind, zu erwarten sind.

Fluglärm

Aus dem ergänzend vorgelegten Dokument 30.36 ist ersichtlich, dass vor allem die Routen im Osten über den Neusiedler See reduziert sind, während die Abflüge parallel zur Piste 11R/29L zunehmen. Auf Grund dieser Änderungen in den prognostizierten Flugrouten kommt es auch zu Verschiebungen und Verlagerungen der Differenzlärmmzonen. Durch die Inbetriebnahme der Parallelpiste und die Entlastung der Piste 16/34 kommt es zu einer geringeren Lärmbelastung in diesem Korridor (von Götzendorf, Trautmannsdorf bis Nationalpark Donau-Auen, die Lobau bis Groß-Enzersdorf). Die Differenz ist im ergänzten Szenario allerdings zum Teil deutlich geringer (Abnahme um 2dB) als in der UVE (Götzendorf bis -12dB, Trautmannsdorf bis -6dB). Auch die Verteilung der Zonen mit keinen (0dB) sowie geringfügigen Änderungen bis 2dB erfahren durch die geänderten Flugrouten Verschiebungen, Vergrößerungen bzw. Verkleinerungen (siehe Abbildung 4.9-1: Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen). Tendenziell ist eine leichte Vergrößerung dieser Zonen zu beobachten. Im Ab-

bzw. Anflugbereich über Herrnberg/Rainberg liegt die Zunahme in der ggst. Prognose bei bis zu 8dB, während in der UVE Zunahmen bis zu 12dB errechnet wurden.

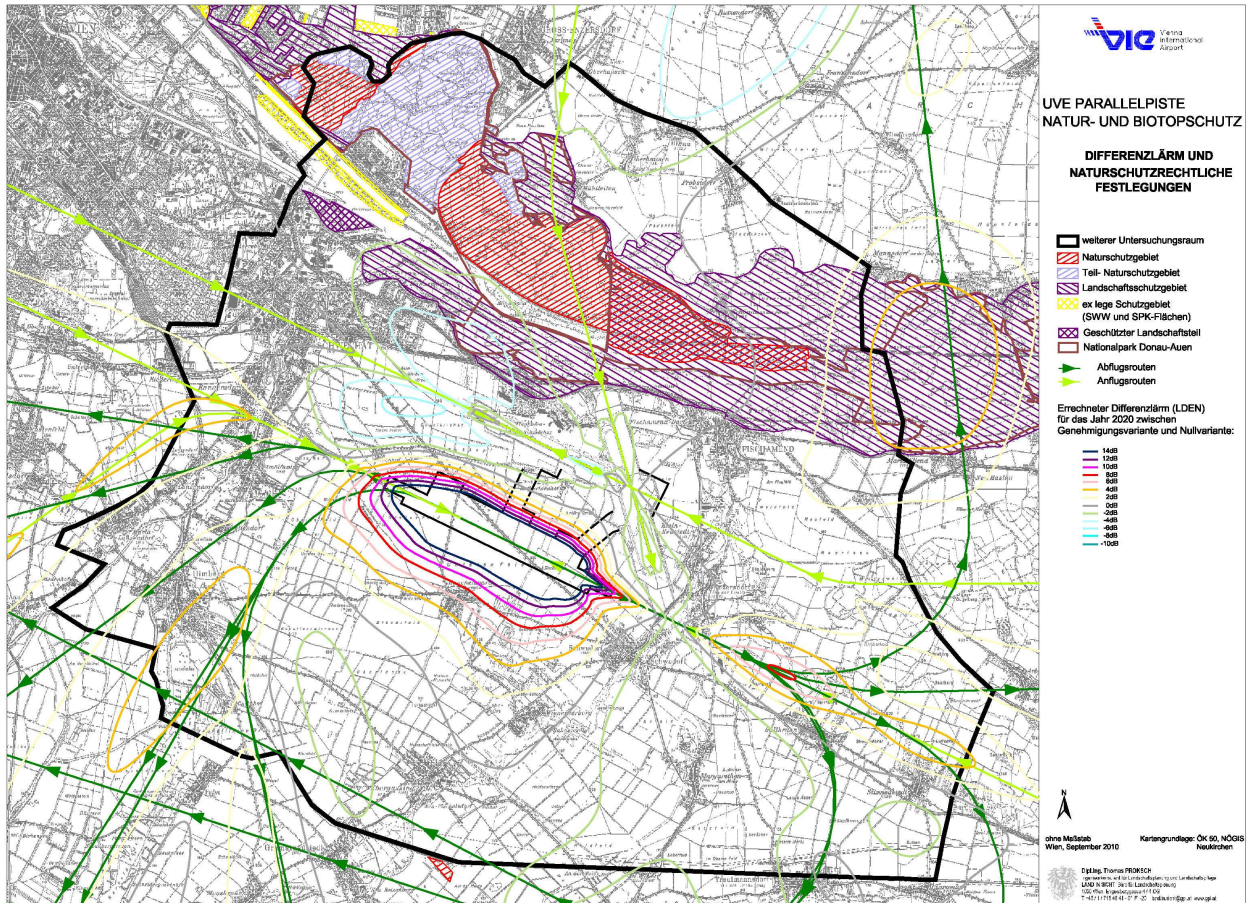


Abbildung 4.9-1: Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen

Zur Vergleichbarkeit der Prognosejahre 2020 und 2025 werden zusätzlich die Lärmzonen L_{DEN} Nullvariante-Vorhabensvariante dargestellt und bewertet. Im Bereich der Piste 16/34 verringern sich alle Lärmzonen im Vergleich Null-Vorhabensvariante mit Ausnahme der Zone „mehr als 75dB“, da diese sich im Vergleich fast decken (Bereich direkt über dem Rollfeld).

Durch die Errichtung der Parallelpiste sowie den damit verbundenen geänderten Flugrouten verschieben sich die Lärmzonen im direkten Vergleich der beiden Varianten. So erstreckt sich z.B. der südwestliche Schwerpunkt der 55dB-Zone in der Nullvariante zwischen Zwölfaxing-Pellendorf- Kienfeld-Andreasberg-Großes Feld, während dieser in der Vorhabensvariante etwas westlich und südlich verschoben ist (bis Mitterfeld im Westen bzw. über Himberg-Velm-Unterfeld-Königskogel-Rauchenwarth). Auch im Osten ergibt sich durch die Inbetriebnahme der Parallelpiste eine zweite Grenze der 55dB-Zone im An- bzw. Abflug über Herrnberg-

Weißes Kreuz. Auch die Zonen mit Lärmzonen über 60dB befinden sich entsprechend der Lage der neuen Piste weiter südlicher.

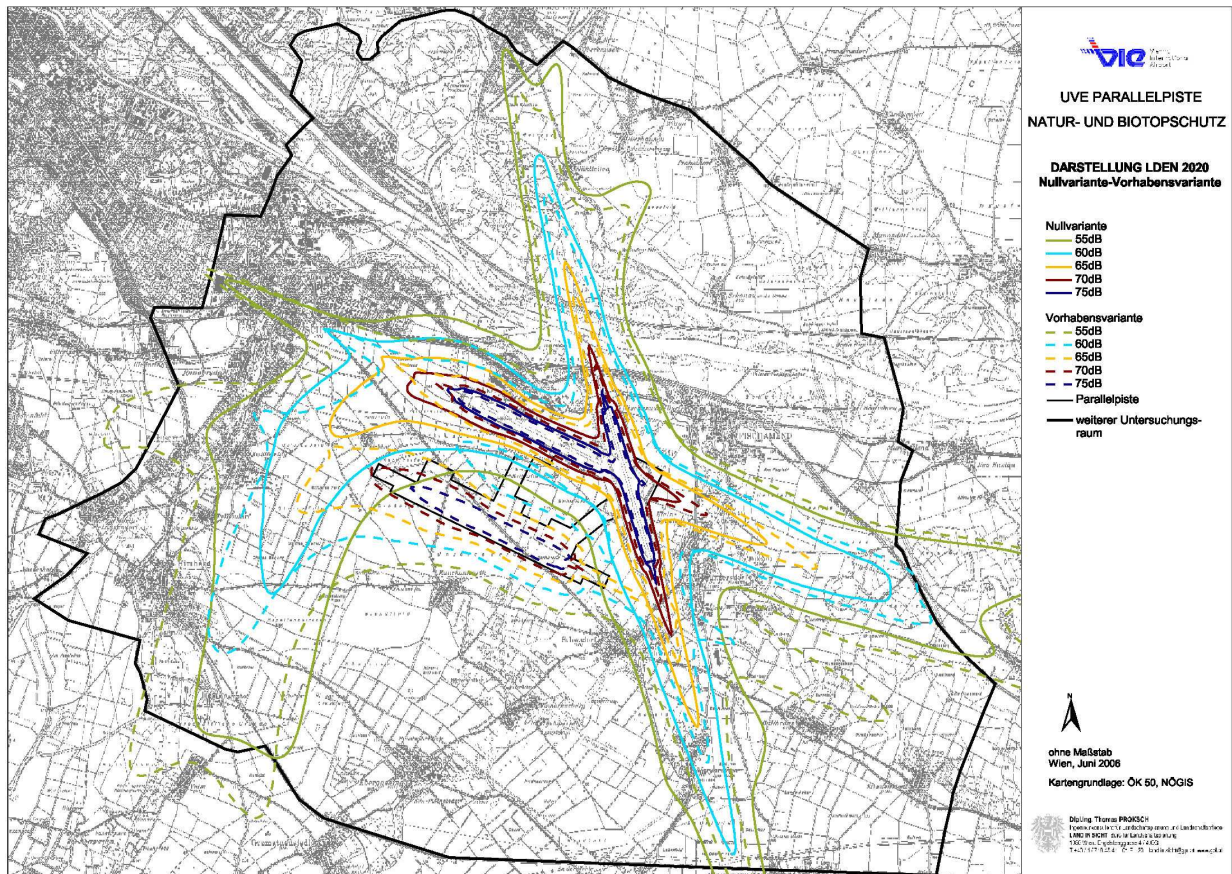


Abbildung 4.9-2: Darstellung L_{DEN} 2020 Nullvariante-Vorhabensvariante

Die behandelten Tiergruppen weisen – wie in der UVE dargelegt – keine bzw. nur geringe Beeinflussungen gegenüber Fluglärm auf, wobei bei einigen Arten ein gewisser Gewöhnungseffekt einsetzt bzw. andere keinerlei diesbezügliche Sensibilitäten aufzeigen.

Hinsichtlich des Nationalparks Donau-Auen, dem Naturschutzgebiet Lobau sowie dem Landschaftsschutzgebiet Donau-March-Thaya-Auen kommt es vor allem im westlichen Bereich zu großflächigeren Verringerungen bis -2dB Differenzlärmpegel bzw. einer Ausweitung des Bereiches mit gleich bleibenden Lärmimmissionen im Vergleich Null- und Genehmigungsvariante, wodurch gegenüber der Einreichunterlagen geringfügige Verbesserungen gegeben sind.

Hinsichtlich des Fluglärms sind keine weiteren Auswirkungen auf die ggst. Schutzgüter als jene, welche in der UVE dargelegt sind, zu erwarten.

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.

Für die Vegetation bzw. Biotopstrukturen sind keine Auswirkungen hinsichtlich der Immissionen zu erwarten, da die Grenzwerte eingehalten werden und nur lokal im Nahbereich der Piste höhere Konzentrationen zu erwarten sind. In der direkten Umgebung der Pisten sind allerdings keine naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen vorhanden.

4.9.4. Beurteilung der Umweltauswirkungen 2025

Straßen- und Schienenlärm

Hinsichtlich Schienenlärm ist bereits in der UVE ausgeführt, dass keine Unterschiede zwischen Planfall und Nullfall bestehen, sodass das Vorhaben keine Auswirkungen auf die ggst. Schutzgüter mit sich bringt. Auch im Prognosehorizont 2025 sind keine zusätzlichen Wirkungen zu erwarten.

Landseitiger Verkehr

Die Verkehrsströme im Prognosejahr 2025 zeigen deutliche Differenzen in der Herkunftsverteilung im Vergleich zu 2020, da sich das zugrunde gelegte Verkehrsnetz der beiden Jahre zum Teil deutlich unterscheidet. Auffallend ist die Zunahme des Verkehrs im Vergleich des Null- bzw. Planszenarios 2020 mit dem Null- bzw. Planszenario 2025. In der Gegenüberstellung der Nullvarianten 2020-2025 ist eine Verkehrszunahme von 5.600 Fahrten/Tag/Richtung von und zum Flughafen prognostiziert, während die Zunahme im Planszenario 2020-2025 deutlich geringer ausfällt (3.900 Fahrten/Tag/Richtung). Hinsichtlich der Auswirkungen sind keine, die über jenen in den Einreichunterlagen prognostizierten hinausgehen, zu erwarten.

Straßenlärm Verlegung B10

Hinsichtlich des Straßenlärms Verlegung B10 sind die Änderungen der Nullvarianten 2020 und 2025 nur geringfügig, in den Prognoseszenarien jedoch durch die Verlegung der B10 in einen in den Nullszenarien vergleichsweise wenig belasteten Bereich jedoch deutlich höher. Es kommt zur Verlagerung der Lärmzonen Richtung Süden, wobei jedoch bereits Maßnahmen zur Minderung der Lärmimmissionen (Lärm- und Sichtschutzdamm) in die Berechnungen eingeflossen sind.

Die Situation stellt sich für die ggst. Schutzgüter größtenteils entsprechend dem Ist-Zustand – nur parallel südwärts verschoben - dar, da gewisse Tiergruppen verlärmte Bereiche meiden, die meisten jedoch vergleichsweise tolerant gegenüber Lärmimmissionen sind.

Hinsichtlich des Straßenlärms durch die Verlegung der B10 sind daher keine weiteren Auswirkungen, als jene in der UVE bereits beschriebenen, zu erwarten.

Fluglärm

Die Nullvarianten der Szenarien 2020 und 2025 sind nahezu ident, mit Ausnahme der 55dB Kurve, welche 2025 im Norden (Piste 16/34) in einer Spitze bis Groß-Enzersdorf reicht, sowie geringfügigen größeren Bereichen im Osten der Piste 11/29 bei fast allen Lärmzonen. Auch hinsichtlich der Vorhabensvariante ergeben sich nur geringfügige Unterschiede der Zonen in den beiden Vergleichsjahren: die 55dB Zone erstreckt sich 2025 im Osten mit einer Spitze bis Rotenbergen, während 2020 zwei Spitzen über Arbesthal bzw. der Schottergrube im Domkapitelwald ausgebildet sind. Auch im Westen sind geringfügige Abweichungen der 55dB-Zonen vorhanden. Die 60dB Zone ist sowohl im Osten als auch im Westen im Vergleich der Prognosejahre tendenziell etwas verschoben. Die Zonen mit erhöhten Lärmimmissionen hingegen konzentrieren sich in beiden Jahren auf die Pistenbereiche und sind fast gleich groß. Im Vergleich von Null- und Genehmigungsvariante 2025 stellt sich ein ähnliches Bild wie im Jahr 2020 dar: Die Zonen im Bereich der Piste 16/34 sind kleiner, während vor allem die südwestlichen Lärmbereiche entsprechend den neuen Flugrouten verschoben sind. Zusätzlich kommen verlärmte Gebiete in der direkten Umgebung bzw. auf der Parallelpiste 11/29 hinzu.

Hinsichtlich der tangierten Schutzgüter weisen diese jedoch eine vergleichsweise geringe Sensibilität gegenüber Lärmbelastungen auf, wobei zu berücksichtigen ist, dass Fluglärm als Dauerlärm wahrgenommen wird und in Abhängigkeit des Empfindens als Einzelschallereignis, wie z.B. besonders laute Maschinen mit flachem Flugwinkel, störend wirkt. Generell setzt jedoch ein Gewöhnungseffekt der meisten Arten ein. Es ist mit keinen gegenüber den in den Einreichunterlagen dargelegten projektbedingten Wirkungen im Jahr 2025 durch den Fluglärm zu rechnen.

Bezüglich der Schutzgebiete sind ebenfalls keine Auswirkungen, welche über das in der UVE dargelegte Ausmaß gehen, zu erwarten.

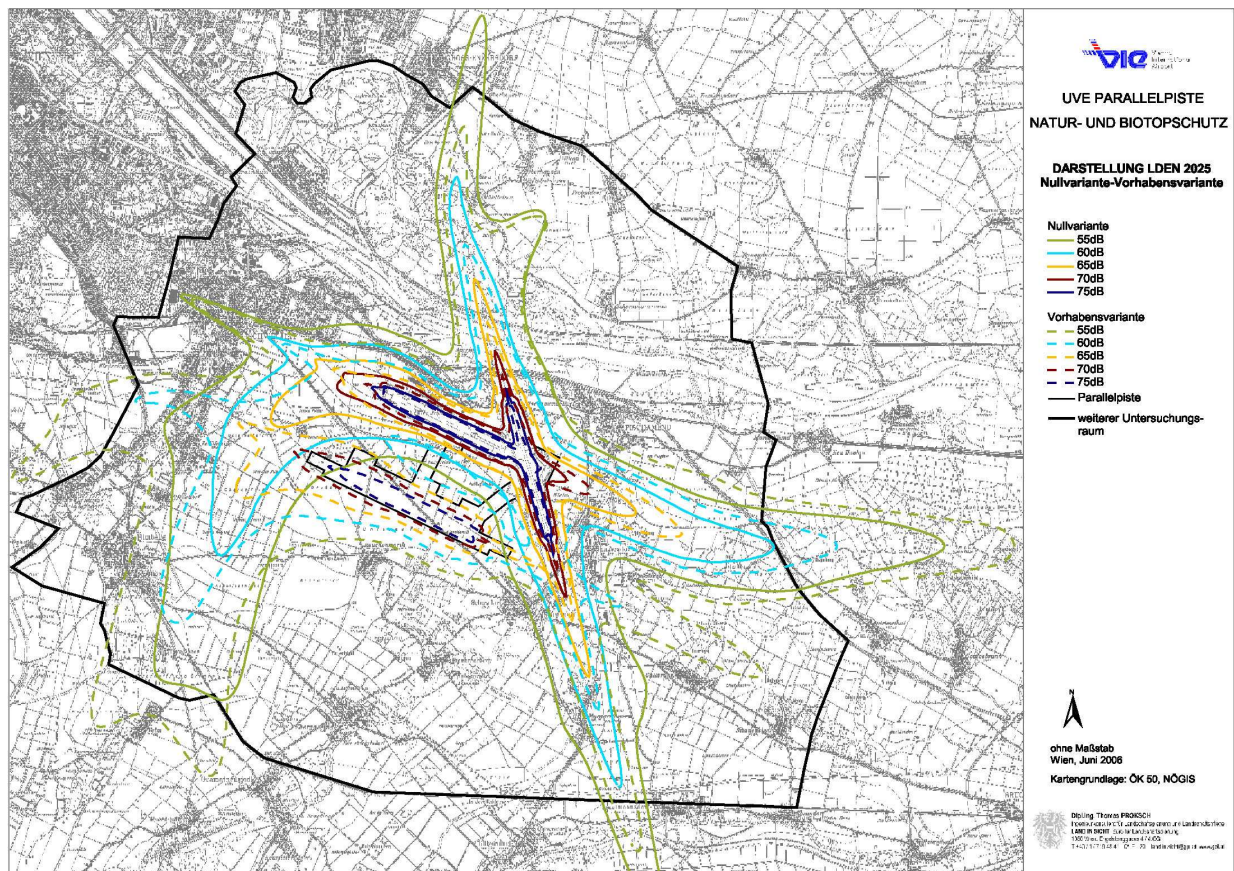


Abbildung 4.9-3: Darstellung L_{DEN} Null- und Vorhabensvariante, Prognosejahr 2025

Luftschadstoffe

Sowohl hinsichtlich der Grenzwerte des IG-L zum Schutz der Ökosysteme als auch der 2. DFVO des Forstgesetzes liegen die Immissionszusatzbelastungen für NO_2 , NO_x und SO_2 im irrelevanten Bereich. Nur im Nahbereich der Pisten kommt es zu einem lokalen Anstieg der Belastungen, wobei hier jedoch keine sensiblen, naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen vorhanden sind.

Es sind daher keine negativen Auswirkungen auf die Vegetation und Biotopstrukturen sowie Lebensräume der tangierten Fauna zu erwarten. Dies bedeutet keine Änderungen gegenüber der UVE.

4.9.5. Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit aus Sicht des Fachbereichs

Aus Sicht des Fachbereichs Natur- und Biotopschutz kommt es in der ergänzenden Beurteilung zu geringfügigen Verlagerungseffekten hinsichtlich des Wirkfaktors Fluglärm durch geänderte Flugrouten. Bei den berührten Tiergruppen handelt es sich jedoch um solche, die keine bzw. nur geringfügige Beeinflussungen durch Fluglärm aufweisen und teilweise in bereits vorbelasteten Gebieten nachgewiesen wurden. Zudem stellt sich ein gewisser Gewöhnungseffekt ein.

Hinsichtlich der Schutzgebiete kommt es zu geringfügigen Verbesserungen in Bezug auf die projektbedingten Lärmimmissionen gegenüber der UVE.

Bezüglich Vegetation bzw. der Biotopstrukturen sind keine zusätzlichen Immissionen, die ein Überschreiten der schutzgutbezogenen Irrelevanzschwellen nach sich ziehen, zu erwarten.

Zusammenfassend können aus Sicht des ggst. Fachbereiches weder für das Prognosejahr 2020 noch 2025 zusätzliche Auswirkungen, welche über das in der UVE dargelegte Ausmaß hinausgehen, prognostiziert werden.

Aus Sicht des Fachbereiches Natur- und Biotopschutz wird das Vorhaben daher weiterhin als umweltverträglich eingestuft.