

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

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

Zusammenfassung des UMWELTVERTRÄGLICHKEITSGUTACHTENS gemäß § 12 Abs. 6 UVP-G 2000

Verfasser:

Mag. Dr. Michael **Mayr**
DI Wolfgang **Schaar**
Ing. Franz **Schneeflock**
DI Josef **Millner**
Alfred **Seiterle** (Ing. HTL)
DI Gerd **Golja**
DI Franz **Wagenhofer**
DI Ernst **Bistricky**
Dr. Marcel **Häfliger**
Ing. Swen **Göring**
Reto **Hunger**
Alfred **Seiterle** (Ing. HTL)
Heinz **Wipf** dipl. Ing. HTL
Beat **Zimmermann**
Prof. Dr. Johannes **Reichmuth**
DI Markus **Persch**
Mag. Friedrich **Salzer**
Mag. Harald **Steininger**
DI Helmut **Gaubmann**
Dr. Christian **Mayer**
DI Helmut **Schretzmayer**
Ing. Dr. Edelbert **Schaffert**
DI Thomas **Liebert**
Ing. Andreas **Herndler**
Dr. Wolfgang **Schützner**
Ing. Helmut **Kager**
DI Peter **Einsiedler**
Univ. Prof. Dr. Erich **Mursch-Radlgruber**
Dr. Werner **Haas**
Dr. Remo **Probst**
DI Roman **Ivancsics**
Univ. Prof. Dr. Klaus **Scheuch**
DI Dr. Friedrich **Nadler**
DI Ernst **Beter**
DDr. Holger **Herbrüggen**
Dr. Conny **Thiel-Egenter**

Koordination:

DI Manuela **Maurer**
DI (FH) Wolfgang **Hackl**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302
St. Pölten, Mai 2011

Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	4
Vorwort:.....	6
1. Fragenbereich 1: Alternativen, Trassen- und Pistenvarianten und Nullvariante	12
1.1. Einleitung:	12
1.2. Schlussfolgerungen zu Fragenbereich 1:.....	13
2. Fragenbereich 2: Konkretisierte Fragen an die Gutachter zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle im Hinblick auf §§ 12 und 17 UVP-G 2000	15
2.1. Einleitung:	15
2.2. Ausarbeitungen zum Fragenbereich 2:.....	24
Schutzgut Grundwasser.....	26
Schutzgut Oberflächenwässer	28
Schutzgut Boden.....	30
Schutzgut Untergrund	33
Schutzgut Luft	35
Schutzgut Klima	38
Schutzgut Gesundheit/Wohlbefinden	39
Schutzgut Ortsbild	43
Schutzgut Sach-/Kulturgüter	45
Schutzgut Landschaftsbild	47
Schutzgut Gewässerschutz	49
Schutzgut Wohn- und Baulandnutzung.....	51
Schutzgut Freizeit/Erholung/Fremdenverkehr	54
Schutzgut Verkehr	57
Schutzgut Landwirtschaft	59
Schutzgut Forstwirtschaft.....	63
Schutzgut Wasserwirtschaft.....	66
Schutzgut Jagdwirtschaft	68
Schutzgut Abfallwirtschaft.....	71
Schutzgut Naturschutz	72
Schutzgut Landwirtschaftliche Nutztiere und Heimtiere	77
2.3. Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Befristungen:.....	79

3. Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes	80
3.1. Einleitung:	80
3.2. Schlussfolgerungen zum Fragenbereich 3:	82
4. Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen	85
5. Gesamtschlussfolgerungen und Fertigungen zum Umweltverträglichkeitsgutachten zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L:.....	86

Abkürzungsverzeichnis

Im Folgenden sind die am häufigsten verwendeten Abkürzungen erklärt:

AP	Aufpunkt
ASV	Amtsachverständige(r)
AWG	Abfallwirtschaftsgesetz
DVO	Deponieverordnung
DTV	durchschnittlicher täglicher Verkehr
DTV6Mo	durchschnittlicher täglicher Verkehr für sechs Monate
dzt.	derzeit
EASA	European Aviation Safety Agency
EEFAE	Efficient and Environmentally Friendly Aircraft Engine
EPA	U.S. Environmental Protection Agency
EK	Eisenbahnkreuzung
FB	Fragenbereich
ggst.	gegenständlich
GA	Gutachter
GAC	General Aviation Center
GWP	Global Warming Potential
GW	Grundwasser
HHGW	höchster gemessener GW-Spiegel
HMW	Halbstundenmittelwert
IG-L, IG-Luft	Immissionsschutzgesetz- Luft
ICAO	International Civil Aviation Organisation
IFR	Instrument Flight Rules
IPCC	Intergovernmental Panel on Climate Change
ISA	International Standard Atmosphere
JDTV	Jährlicher durchschnittlicher täglicher Verkehr
JMW	Jahresmittelwert
L _{A,95}	Basispegel, der in 95 % der Messzeit überschrittene A- bewertete Schall- druckpegel
L _{A,Gg}	Grundgeräuschpegel
L _{A,eq}	energieäquivalenter Dauerschallpegel
L _{A,max}	Maximalpegel
LFZ	Luftfahrzeug
LKW	Lastkraftwagen
lt.	laut
MIV	motorisierter Individualverkehr
MW1	Einstundenmittelwert
MW3	Dreistundenmittelwert
MW8	Achtstundenmittelwert (gleitende Auswertung, Schrittfolge eine halbe Stunde)
NM	nautische Meile
ÖV	öffentlicher Verkehr
ÖAW	Österreichische Akademie der Wissenschaft
PF	Planfall
RF	Risikofaktor
SV	Sachverständige(r)
tw.	teilweise
TMW	Tagesmittelwert
ü.A.	über Adria
UBA	Umweltbundesamt

UVE	Umweltverträglichkeitserklärung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVP-G	Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz
VFR	Visual Flight Rules
WMW	Wintermittelwert
WVA	Wasserversorgungsanlage

Schadstoffe

CH4	Methan
CO	Kohlenstoffmonoxid
CO2	Kohlenstoffdioxid
HC	Kohlenwasserstoffe
N	Stickstoff
NO	Stickstoffmonoxid
N2O	Lachgas
NO2	Stickstoffdioxid
NH3	Ammoniak
NMHC	Nicht-Methan-Kohlenwasserstoffe
NOx	Stickstoffoxide (Summe aus NO und NO2, angegeben als NO2)
PM10	Feinstaub, Partikel, die einen Lufteinlass passieren, der für einen Partikel- durchmesser von 10 µm eine Abscheidewirksamkeit von 50 % aufweist
PM (A)	Partikelemissionen von Kfz durch Abrieb und Wiederaufwirbelung
PM (M)	Motorbezogenen Partikelemissionen, im Wesentlichen Ruß und daran adsor- bierte Verbindungen, PM (M) ist zur Gänze der Fraktion PM10 zuzuordnen
S	Schwefel
SO2	Schwefeldioxid
TSP	Total Suspended Particles (= Gesamtstaub)

Vorwort:

Beschreibung des Vorhabens

Die Flughafen Wien AG beantragte den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung einer 3. Start- und Landebahn (Piste 11R/29L) mit einer Gesamtlänge von 3.680 m und begründet dies mit den weltweit massiv gestiegenen Zahlen bei Flugbewegungen sowie Flugpassagieren und des prognostizierten weiteren Anstieges dieser Zahlen. Zur Realisierung dieses Planes bedarf es auch, beginnend bei Str.-km 20,480 und auf einer Länge von 7,420 km, der Verlegung der Landesstraße B10 Budapester Straße. Für diesen Vorhabensbestandteil ist das Land Niederösterreich als zuständiger Straßenerrichter bzw. -erhalter dem Verfahren als Antragsteller beigetreten.

Vom gesamten Vorhaben sind unter anderem noch erfasst:

- ❖ Errichtung und Betrieb einer Bodenaushubdeponie
- ❖ Geländeanpassungen
- ❖ Rodungen und Ersatzaufforstungen
- ❖ Errichtung von Rollwegen, Wegen und Betriebsstraßen
- ❖ Ausführung von Flugsicherungseinrichtungen, Markierungen und Beschilderungen
- ❖ Errichtung von Betriebsgebäuden und -einrichtungen im Bereich der neuen Piste (z.B. Winterdiensthalle, Werkstattegebäude, Beleuchtungsanlagen, Schneelagerplatz)
- ❖ Ver- und Entsorgungseinrichtungen (z.B. Wasserversorgungs- bzw. Abwasserentsorgungsanlagen, Gas-, elektro- und nachrichtentechnische Versorgungsanlagen)
- ❖ technische Lärmschutzmaßnahmen
- ❖ landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Begleitmaßnahmen.

Der Vorhabensstandort erstreckt sich über Bereiche der Gemeindegebiete von Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat und liegt in einem gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesenen Gebiet.

Als Grundlagen zur Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens wurden die Umweltverträglichkeitserklärung sowie die technischen Projektunterlagen der Projektwerber und die im Auftrag der UVP-Behörde erstellten Teilgutachten herangezogen.

Die vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung enthält umweltrelevante Aussagen zu folgenden Themenbereichen:

Mensch und dessen Lebensräume

- Lärm
- Medizin und Umwelthygiene
- Flugsicherheit
- Raumplanung
- Nutzungen – Landwirtschaft, Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft, Fischerei
- Sach- und Kulturgüter
- Verkehr

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

- Natur- und Biotopschutz
- Avifauna, Heuschrecken, Ziesel
- Gewässerökologie
- Forstwirtschaft
- Jagdwirtschaft und Wildökologie
- Boden, Landwirtschaft und Fischerei

Boden, Geologie und Wasser

- Boden, Landwirtschaft und Fischerei
- Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik
- Oberflächenwasser
- Seismik
- Altlasten und Kampfmittel

Luft und Klima

- Immissionsberechnung
- Klima
- Luftschadstoffe

Landschaftsbild

Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Mensch und dessen Lebensräume
Sach- und Kulturgüter
Pflanzen und deren Lebensräume
Boden
Wasser
Luft
Klima
Landschaft

Im Auftrag der UVP-Behörde wurden Teilgutachten für folgende Fachgebiete erstellt:

<u>Fachgebiet:</u>	<u>Code:</u>
Abfallchemie	C
Abwassertechnik	A
Anlagentechnischer Brandschutz	
Bautechnik inkl. bautechnischer Brandschutz	
Befeuerung	
Deponietechnik	D
Eisenbahntechnik	E
Elektrotechnik	
Flugmeteorologie	
Flugplatzbetriebsangelegenheiten	
Flugsicherungsbetrieb	
Flugsicherungstechnik	
Flugsicherungsverfahren	
Flugverkehrsprognose	FP
Forst- und Jagdwirtschaft	F/J
Geohydrologie	H
Geologie	G
Gewässerökologie	Gw
Kulturgüter	K
Landwirtschaft	La
Lärmschutz	L

Luftfahrttechnik allgemein

Luftfahrt Security

Luftreinhaltetechnik Lu

Maschinenbautechnik

Meteorologie M

Naturschutz N

Ornithologie O

Raumordnung/Landschaftsbild R

Umwelthygiene U

Verkehrsplanung Vp

Verkehrstechnik Vt

Veterinärmedizin Ve

Wildlife Hazards

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP-Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 2: Wie sind die Stellungnahmen, die gemäß § 5 Abs. 3 und 4 sowie § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 eingelangt sind, aus fachlicher Sicht zu bewerten?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 4: Was sind die Vor- und Nachteile der von den Projektwerbern geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens?

Sind die Angaben der Projektwerber vollständig, richtig und plausibel, entspricht die von ihnen ausgewählte Variante dem Stand der Technik?

- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 5: Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu beurteilen?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 6: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können? Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der

Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

Auf Basis dieser gesetzlichen Vorgaben wurde von der Behörde ein Untersuchungsrahmen erarbeitet, welcher den Sachverständigen vorgelegt wurde.

Die konkretisierten Fragestellungen wurden in **vier Bereiche** geteilt:

Fragenbereich 1: Alternativen, Standortvarianten und Nullvariante

Fragenbereich 2: Konkretisierte Fragen an die Gutachter zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle

Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes

Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen - siehe Anhang.

1. Fragenbereich 1: Alternativen, Trassen- und Pistenvarianten und Nullvariante

1.1. Einleitung:

Wie im Vorwort erläutert, sind die Vor- und Nachteile der von den Projektwerbern geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens zu begutachten. Es ist zu überprüfen, ob die von den Projektwerbern ausgewählte Variante dem Stand der Technik entspricht. Weiters sind die Angaben der Projektwerber im Hinblick auf Plausibilität, Richtigkeit und Vollständigkeit zu überprüfen.

Tabelle Fragenbereich 1: Alternativen, Trassen- und Pistenvarianten und Nullvariante im Hinblick auf § 12 Abs. 5 Z 1 und 4 UVP-G 2000:

Gutachter	Fragestellungen FB 1
Vp, R	1. Wurde die Vorgangsweise der Projektwerber bei der Auswahl der bevorzugten Trassen- bzw. Pistenvariante entsprechend beschrieben?
Vp, R	2. Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassen- und Pistenwahl durch die Projektwerber zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt? Sind die in den Unterlagen enthaltenen Angaben richtig, plausibel und vollständig?
Vp, R	3. Wird die Auswahl der Trassen- bzw. Pistenvariante schlüssig begründet?
Vp, R	4. Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerber betreffend die ausgewählte Trasse bzw. Piste bezüglich der von den Projektwerbern geprüften Alternativen?
Vp, R	5. Entspricht die von den Projektwerbern ausgewählte Trassen- bzw. Pistenvariante dem Stand der Technik und Wissenschaft?
A, D, FJ, FP, H, Gw, L, La, M, N, Lu, O, R, Vp	6. Werden die erwarteten Umweltauswirkungen des Projektes mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) verglichen und sind die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig?

1.2. Schlussfolgerungen zu Fragenbereich 1:

Die Vorgangsweise der Projektwerber bei der Auswahl der bevorzugten Trassen- bzw. Pistenvariante wurde im Fachbeitrag 03.100 UVE- Variantenvergleich entsprechend beschrieben.

In den dargestellten Tabellen werden die einzelnen Teilaspekte für jedes Schutzgut dargestellt. Die Darstellung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten erfolgt schutzgutbezogen, eine Gewichtung einzelner Kriterien ist gemäß Aussage des Verfassers nicht unmittelbar möglich. Die Varianten werden für jedes Schutzgut als Ergebnis gereiht nach Qualität und, soweit möglich, nach Quantität der Betroffenheit.

Die vergleichende Betrachtung der Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung allfälliger Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen.

Für die Varianten wurde eine Wirkungsanalyse erstellt. Die günstigste Variante wurde dem gegenständlichen Einreichprojekt zugrunde gelegt.

Die fachlichen Unterlagen, die der Trassen- und Pistenauswahl durch die Projektwerber zugrunde gelegt wurden, werden entsprechend dokumentiert und die Ergebnisse dargelegt. Die in den Unterlagen enthaltenen Angaben sind aus Sicht der Raumplanung richtig, plausibel und vollständig.

Die Auswahl der Pisten- und Trassenvariante ist im Fachbeitrag 03.100 UVE- Variantenvergleich schlüssig begründet:

Für die wesentlichen konzeptionellen Standortvarianten (Szenario B und G) wurden vertiefte Detailuntersuchungen veranlasst, und dem Mediationsergebnis und der Nullvariante gegenübergestellt. Neben dem im Mediationsverfahren zentral behandelten Thema Fluglärm wurden insbesondere die naturräumlichen Auswirkungen betrachtet.

Zur Darstellung und Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens wurden die für das jeweilige Schutzgut relevanten Auswirkungen betrachtet. Die Varianten wurden einander vergleichend gegenüber gestellt.

Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerber betreffend die ausgewählte Trasse bzw. Piste bezüglich der von den Projektwerbern geprüften Alternativen.

Die von den Projektwerbern ausgewählte Trassen- bzw. Pistenvariante entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft.

Die erwarteten Umweltauswirkungen des Projektes werden in Bezug auf die Pistenwahl mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) bzw. mit dem Ist-Zustand verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.

2. Fragenbereich 2: Konkretisierte Fragen an die Gutachter zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle im Hinblick auf §§ 12 und 17 UVP-G 2000

2.1. Einleitung:

Die Inhalte des Fragenbereiches 2 basieren auf der Beeinflussungstabelle und der Relevanzmatrix sowie auf den Genehmigungstatbeständen des UVP-G 2000 und der Materien-gesetze. Die in der Relevanzmatrix und in der Beeinflussungstabelle dargestellten direkten und indirekten Umweltauswirkungen werden in der Folge als Risikofaktoren bezeichnet.

Im Fragenbereich 2 wurden die umweltrelevanten Auswirkungen des Projektes geprüft sowie die Maßnahmen zur Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-Gesetz 2000 erarbeitet. Aufgrund der Vielzahl der anzuwendenden Materien-gesetze ist das Prinzip, nach dem die Fragestellungen erfolgten, besonders hervorzuheben.

Wesentlich ist, dass die Fragen nach folgendem Muster gestellt wurden, wobei je nach Art der Beeinflussung die Fragestellungen aufgrund der jeweils anzuwendenden Materien-gesetze anzupassen waren:

- ❖ Frage nach der Relevanz der Beeinflussung
- ❖ Frage nach der fachlichen Beurteilung der Beeinflussung
- ❖ Frage nach der fachlichen Beurteilung der Wirksamkeit der von den Projektwerbern vorgeschlagenen Verminderungs-, Ersatz- oder Ausgleichsmaßnahmen
- ❖ Fragestellungen nach § 17 UVP-Gesetz 2000
- ❖ Fragestellungen nach den Materien-gesetzen (Genehmigungstatbestände)
- ❖ Frage nach zusätzlichen/anderen Maßnahmenvorschlägen
- ❖ Frage nach der fachlichen Beurteilung der zu erwartenden Restbelastung durch Emissionen
- ❖ Frage nach Kontroll-, Beweissicherungs- (bei Emissionen) bzw. Ausgleichsmaßnahmen.

Im Rahmen der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens für das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ wurden folgende Schutzgüter geprüft:

Umweltmedien

Grundwasser
Oberflächenwasser
Boden
Untergrund
Luft
Klima

Bevölkerung

Schutzinteressen der Bevölkerung

Gesundheit/Wohlbefinden
Ortsbild
Sach-/Kulturgüter
Landschaftsbild
Gewässerschutz

Nutzungsinteressen der Bevölkerung

Wohn- und Baulandnutzung
Freizeit/Erholung/Fremdenverkehr
Verkehr
Landwirtschaft
Forstwirtschaft
Wasserwirtschaft
Jagd
Abfallwirtschaft

Tiere/Pflanzen/Ökosysteme

Ökosysteme/Flora/Fauna
Landwirtschaftliche Nutztiere und Heimtiere

Den Schutzgütern gegenübergestellt werden die unmittelbaren und mittelbaren Beeinflussungen:

Emissionen:

Luftschadstoffe
Abwasser
Abfall
Lärm

elektromagnetische Felder

Standortveränderungen:

- Geländeveränderungen
- Flächeninanspruchnahme
- Grundwasserveränderungen
- Barrierewirkung - klimatisch
- Zerschneidung der Landschaft
- Visuelle Störung

Relevanzmatrix für den Fragenbereich 2:

Im Untersuchungsrahmen wurde eine Relevanzmatrix erstellt, die im Hinblick auf das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ die möglichen, relevanten, mittelbaren und unmittelbaren Beeinflussungen der Schutzgüter darstellt. Die Relevanzmatrix ermöglicht eine Analyse der Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen Umweltauswirkungen und Schutzgütern.

Aufgrund der Relevanzmatrix ergaben sich Themenbereiche und Fragestellungen, die in der Beeinflussungstabelle aufgelistet wurden. Jeder Risikofaktor wurde einem oder mehreren Gutachtern zur Bearbeitung im Teilgutachten vorgelegt.

Beeinflussungstabelle				
RF.Nr.	Art der Beeinflussung	Schutzgut	Phase	Gutachter
1.	Beeinflussung des Grundwassers durch Abwässer/Sickerwässer	Grundwasser	E/B/Z	H/A
2.	Beeinflussung des Grundwassers durch Abfälle	Grundwasser	E/B/Z	C/D
3.	Beeinflussung des Grundwassers durch Gelände- veränderungen	Grundwasser	E/B	H/D
4.	Beeinflussung des Grundwassers durch Flächen- inanspruchnahme	Grundwasser	E/B	H/D
5.	Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Abwässer/ Sickerwässer	Oberflächen- wasser	E/B/Z	Gw/A
6.	Beeinflussung von Oberflächenwässern durch Flächen- inanspruchnahme	Oberflächen- wasser	E/B	Gw

7.	Beeinflussung von Oberflächenwässern durch Grundwasserveränderungen	Oberflächenwasser	E/B	Gw/H
8.	Beeinflussung des Bodens durch Abwässer/ Sickerwässer	Boden	E/B/Z	A
9.	Beeinflussung des Bodens durch Abfälle	Boden	E/B/Z	C
10.	Beeinflussung des Bodens durch Geländeänderungen	Boden	E/B	D
11.	Beeinflussung des Bodens durch Flächeninanspruchnahme	Boden	E/B	La/F
12.	Beeinflussung des Bodens durch Grundwasserveränderungen	Boden	E/B	H
13.	Beeinflussung des Untergrunds durch Abwässer/ Sickerwässer	Untergrund	E/B/Z	G/A
14.	Beeinflussung des Untergrunds durch Geländeänderungen	Untergrund	E/B	G
15.	Beeinflussung des Untergrunds durch Flächeninanspruchnahme	Untergrund	E/B	G
16.	Beeinträchtigung der Luft durch Luftschadstoffe	Luft	E/B/Z	Lu
17.	Beeinflussung der Luft durch Lärm (Ausbreitungsmedium)	Luft	E/B/Z	L
18.	Beeinträchtigung des Klimas durch Luftschadstoffe	Klima	E/B/Z	M
19.	Beeinträchtigung des Klimas durch Flächeninanspruchnahme	Klima	E/B	M
20.	Beeinträchtigung des Klimas durch Barrierewirkung	Klima	E/B	M
21.	Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Luftschadstoffe	Gesundheit/ Wohlbefinden	E/B/Z	U/Lu
22.	Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Abwässer/ Sickerwässer	Gesundheit/ Wohlbefinden	E/B/Z	U/A
23.	Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Lärmeinwirkungen	Gesundheit/ Wohlbefinden	E/B/Z	U/L
24.	Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Barrierewirkung (klimatisch)	Gesundheit/ Wohlbefinden	E/B/Z	U/M
25.	Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeänderungen	Ortsbild	E/B	R
26.	Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Flächeninanspruchnahme	Ortsbild	E/B	R
27.	Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Zerschneidung der Landschaft	Ortsbild	E/B	R
28.	Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen	Ortsbild	E/B	R
29.	Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Luftschadstoffe	Sach- u. Kulturgüter	E/B/Z	R/K/Lu
30.	Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Geländeänderungen	Sach- u. Kulturgüter	E/B	R/K
31.	Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme	Sach- u. Kulturgüter	E/B	R/K
32.	Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft	Sach- u. Kulturgüter	E/B	R/K

33.	Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch visuelle Störungen	Sach- u. Kulturgüter	E/B	R/K
34.	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen	Landschaftsbild	E/B	R
35.	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme	Landschaftsbild	E/B	R
36.	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft	Landschaftsbild	E/B	R
37.	Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen	Landschaftsbild	E/B	R
38.	Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Abwässer/ Sickerwässer	Gewässerschutz	E/B/Z	A/H
39.	Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Geländeänderungen	Gewässerschutz	E/B	D/H
40.	Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Flächeninanspruchnahme	Gewässerschutz	E/B	D/H
41.	Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Grundwasseränderungen	Gewässerschutz	E/B	H
42.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe	Baulandnutzung	E/B/Z	R/Lu
43.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwässer/ Sickerwässer	Baulandnutzung	E/B/Z	R/A
44.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung	Baulandnutzung	E/B/Z	R/L
45.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeänderungen	Baulandnutzung	E/B	R
46.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme	Baulandnutzung	E/B	R
47.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft	Baulandnutzung	E/B	R
48.	Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen	Baulandnutzung	E/B	R
49.	Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe	Freizeit/ Erholung	E/B/Z	R/Lu
50.	Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärmeinwirkung	Freizeit/ Erholung	E/B/Z	R/L

51. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeänderungen	Freizeit/ Erholung	E/B	R
52. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme	Freizeit/ Erholung	E/B	R
53. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft	Freizeit/ Erholung	E/B	R
54. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen	Freizeit/ Erholung	E/B	R
55. Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme	Verkehr	E/B	Vp/Vt/E
56. Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Zerschneidung der Landschaft	Verkehr	E/B	Vp/Vt
57. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Kulturen durch Luftschadstoffe	Landwirtschaft	E/B/Z	La/Lu
58. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Kulturen durch Abwässer/ Sickerwässer	Landwirtschaft	E/B/Z	La/A
59. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Geländeänderungen	Landwirtschaft	E/B	La
60. Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Flächeninanspruchnahme	Landwirtschaft	E/B	La
61. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Grundwasseränderungen	Landwirtschaft	E/B	La/H
62. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Barrierewirkung (klimatisch)	Landwirtschaft	E/B	La/M
63. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Zerschneidung der Landschaft	Landwirtschaft	E/B	La
64. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Luftschadstoffe	Forstwirtschaft	E/B/Z	F/Lu
65. Beeinträchtigung von forstwirtschaftlichen Flächen durch Abwässer/Sickerwässer	Forstwirtschaft	E/B/Z	F/A
66. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Geländeänderungen	Forstwirtschaft	E/B	F
67. Verlust von Forstflächen durch Flächeninanspruchnahme	Forstwirtschaft	E/B	F
68. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Grundwasseränderungen	Forstwirtschaft	E/B	F/H
69. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Barrierewirkung (klimatisch)	Forstwirtschaft	E/B	F/M

70.	Beeinträchtigung der Nutzung von forstwirtschaftlichen Flächen durch Zerschneidung der Landschaft	Forstwirtschaft	E/B	F
71.	Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Abwässer/ Sickerwässer	Wasserwirtschaft	E/B/Z	A/H
72.	Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Geländeänderungen	Wasserwirtschaft	E/B	D/H
73.	Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Flächeninanspruchnahme	Wasserwirtschaft	E/B	D/H
74.	Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Grundwasseränderungen	Wasserwirtschaft	E/B	H
75.	Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Luftschadstoffe	Jagd	E/B/Z	J/Lu
76.	Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Lärm	Jagd	E/B/Z	J/L
77.	Beeinträchtigungen der Jagdwirtschaft durch Geländeänderungen	Jagd	E/B	J
78.	Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Flächeninanspruchnahme	Jagd	E/B	J
79.	Beeinträchtigungen der Jagdwirtschaft durch Zerschneidung der Landschaft	Jagd	E/B	J
80.	Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft durch anfallende Abfälle	Abfallwirtschaft	E/B	C
81.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Luftschadstoffe	Naturschutz	E/B/Z	N/O/Lu
82.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Abwässer/ Sickerwässer	Naturschutz	E/B/Z	N/O/A
83.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Lärm	Naturschutz	E/B/Z	N//O/L
84.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Geländeänderungen	Naturschutz	E/B	N/O
85.	Verlust von aus der Sicht des Naturschutzes wertvollen Flächen bzw. Standorten	Naturschutz	E/B	N/O
86.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Barrierewirkung (klimatisch)	Naturschutz	E/B	N/O/M
87.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Zerschneidung der Landschaft	Naturschutz	E/B	N/O
88.	Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch visuelle Störungen (Licht)	Naturschutz	E/B	N/O
89.	Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutztieren sowie Heimtieren durch Luftschadstoffe	Landwirtschaftl. Nutztiere u. Heimtiere	E/B/Z	Ve

90. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutztieren sowie Heimtieren durch Lärmeinwirkung	Landwirt- schaftl. Nutz- tiere u. Heimtiere	E/B/Z	Ve
91. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch elektromagnetische Felder	Gesundheit/	E/B/Z	U

Abkürzungen:

Gutachter:

- A Abwassertechnik
- C Abfallchemie
- D Deponietechnik
- E Eisenbahntechnik
- F Forstwirtschaft
- FP Flugverkehrsprognose
- G Geologie
- Gw Gewässerökologie
- H Geohydrologie
- J Jagdwirtschaft
- K Kulturgüter
- L Lärmschutz
- La Landwirtschaft
- Lu Luftreinhaltetechnik
- M Meteorologie
- N Naturschutz
- O Ornithologie
- R Raumordnung/Landschaftsbild
- U Umwelthygiene
- Ve Veterinärmedizin
- Vp Verkehrsplanung
- Vt Verkehrstechnik

Vorhabensphase:

- E Errichtungsphase
- B Betriebsphase
- Z Zwischenfall/Unfall

2.2. Ausarbeitungen zum Fragenbereich 2:

Darstellung und Bewertung der im Hinblick auf das geplante Vorhaben relevanten Risikofaktoren:

Die Bewertung aller Risikofaktoren erfolgte in fachübergreifenden Gruppen im Rahmen einer Bewertungsklausur. Die Bewertung der Risikofaktoren erfolgte getrennt nach den einzelnen Projektphasen (Betriebsphase, Zwischenfall/Unfall).

Die Bewertungsmethode ist ein Instrument für die Gutachter, das die gesetzlich geforderte integrative Gesamtbewertung transparent macht. Die vorgeschlagene Methodik hat die verbale Bewertung jedoch nicht ersetzt. Die Beurteilung der Intensität der Beeinflussung durch die Gutachter stellt einen ersten Schritt der integrativen Bewertung dar. Die Beurteilung erfolgt für jeden Risikofaktor unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen; d.h. es wurde die projektsgemäß zu erwartende Belastung bewertet.

Die vier zugrunde gelegten Bewertungsstufen stellen sich wie folgt dar:

0/ keine/vernachlässigbare Auswirkungen: Das als Folge des Projektes anzunehmende Zusatzrisiko ist überhaupt nicht feststellbar oder so gering, dass es als völlig ohne Belang einzustufen ist. Auch im Falle einer positiven Auswirkung des Projektes im betrachteten Bewertungsbereich erfolgt diese Einstufung. Da kein relevantes Risiko festgestellt wurde, ist es nicht erforderlich, irgendwelche Änderungen des Vorhabens oder Kontroll-, Beweissicherungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.

1/ Geringe/mäßige Auswirkungen: Es ist zwar ein geringes, jedoch nicht mehr vernachlässigbares Zusatzrisiko durch das Vorhaben anzunehmen. Sofern dies möglich und sinnvoll ist, sollen im Falle dieser Einstufungen allfällige geringfügige Projektadaptionen, Maßnahmen zur Risikominderung sowie gegebenenfalls auch kleinere Kontroll-, Beweissicherungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen werden.

2/ Hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar: Das projektbedingte Zusatzrisiko ist vorhanden. Es ist anzunehmen, dass durch Projektwirkungen eine relevante Auswirkung in diesem Bewertungsbereich feststellbar sein wird. Das Ausmaß dieser Auswirkungen bzw. des Zusatzrisikos, ist für sich allein genommen zwar nicht groß genug, um einen Projektausschluss zu bewirken, jedoch geht dieses Faktum als Negativum in die Gesamtbewertung ein. Sofern sachlich begründbar und sinnvoll, sollen im Fall dieser Bewertung Vorschläge zu Projektmodifikationen formuliert werden, sowie auch Kontroll-, Beweissicherungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschrieben werden.

3/ Untragbare Auswirkungen, mit keinen Maßnahmen beherrschbar: Das projektbedingte Zusatzrisiko ist derart gravierend, dass bereits aus der alleinigen Sicht des Einzelrisikos - ohne Berücksichtigung der Ergebnisse in anderen Bereichen - ein Projektausschluss möglich ist. Das aufgezeigte Risiko kann auch mit keinerlei Kontroll-, Beweissicherungs- oder Ausgleichsmaßnahmen verringert werden.

Schutzgut Grundwasser

Bearbeitende Gutachter:

Abfallchemie – Dr. Mayr
Abwassertechnik – DI Schaar
Deponietechnik – DI Golja
Geohydrologie – Mag. Salzer

Risikofaktoren:

1. Beeinflussung des Grundwassers durch Abwässer/Sickerwässer
2. Beeinflussung des Grundwassers durch Abfälle
3. Beeinflussung des Grundwassers durch Geländeänderungen
4. Beeinflussung des Grundwassers durch Flächeninanspruchnahme

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Grundwasser:

Während der Betriebsphase des ggst. Vorhabens ist keine Beeinflussung des Grundwassers durch kontaminierte Wässer, Abwässer oder Sickerwässer zu erwarten. Während der Bau-phase kann es vereinzelt zu Trübungen im Grundwasser bzw. dem Versickern getrüberter Niederschlagswässer kommen. Diese Auswirkungen sind allerdings aus geohydrologischer Sicht als geringfügig bzw. vernachlässigbar einzustufen.

Zur Absicherung bzw. Feststellung allfälliger Auswirkungen auf das Grundwasser ist sowohl ein quantitatives, als auch ein qualitatives Beweissicherungsprogramm vorgesehen, das aus geohydrologischer Sicht ausreichend ist.

Im Bereich des gegenständlichen Vorhabens sollen nur Abfälle im Bereich der projektierten Bodenaushubdeponie belassen werden. Bei der Ablagerung handelt es sich dabei ausschließlich um nicht kontaminierte Bodenaushubmaterialien, Abfälle mit keinem oder sehr geringem Gefährdungspotenzial. Die Einhaltung der Qualität dieser Abfälle wird durch entsprechende optische Ansprachen und Untersuchungen sichergestellt.

Aus diesem Grund kann bei projekts- und deponieverordnungskonformen Betrieb der Bodenaushubdeponie durch Abfälle, welche auf Grund des Vorhabens anfallen, das Grundwasser nicht nachteilig qualitativ beeinträchtigt werden.

Sämtliche Vorhabensbestandteile im Bereich der neuen Piste und des Rollwegsystems sind deutlich über dem Grundwasserdruckniveau (20 – 30 m) situiert. Demnach ist eine Beeinflussung des Grundwasservorkommens infolge von Geländeveränderungen bzw. dem direkten Eingreifen in den Grundwasserkörper sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase von vorneherein auszuschließen.

Kleinräumige Eingriffe in allenfalls existierende Schichtwasserkörper in den quartären Kiesen und Sanden sind als vernachlässigbar einzustufen.

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

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

Gesamtbewertung zum Schutzgut Grundwasser:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Oberflächenwässer

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Geohydrologie – Mag. Salzer

Gewässerökologie – DI Gaubmann

Risikofaktoren:

5. Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Abwässer/Sickerwässer
6. Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Flächeninanspruchnahme
7. Beeinflussung der Oberflächenwässer durch Grundwasserveränderungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Oberflächenwässer:

Die geplante Behandlung der Abwässer entspricht dem Stand der Technik. Die Emissionen werden entsprechend dem Stand der Technik reduziert. Eine relevante Beeinträchtigung der Donau durch die geplanten Einleitungen wird nicht erwartet.

Eine indirekte Beeinträchtigung von Oberflächengewässer durch die Flächeninanspruchnahme erfolgt durch die Veränderung von Oberflächenabflussverhältnissen auf dem Areal. Durch die Änderung der topografischen Verhältnisse und die Versiegelung von Flächen sowie die Fassung und Ableitung von Niederschlagswasser kommt es zu einer Verringerung des nach Osten in Richtung Fischa oberflächlich, in Begleitgräben von Wegen oder Mulden abfließenden Oberflächenwassers. Für die Fischa ist dies unerheblich, andere ständig wasserführenden Gräben oder Gerinne sind davon nicht betroffen.

Die Beeinträchtigung von Oberflächengewässer durch die Flächeninanspruchnahme aus diesem Aspekt ist daher vernachlässigbar.

Durch den Bau des Ableitungskanals zur Donau sind sowohl das Vorland als auch das Donauufer betroffen. Die Flächeninanspruchnahme des Donauufers beschränkt sich auf den unmittelbaren Bereich des Auslaufbauwerkes und umfasst die Rohraumündung mit DN 2000, die Abspundung im Sohlbereich und den in Zementmörtel verlegten Blockwurf rund

um die Rohrausmündung und somit wenige Quadratmeter sowohl in Bauphase (abgespundete Baugrube) als auch in der Betriebsphase.

Es erfolgt dadurch keine Änderung des ökomorphologischen Zustandes der Donau oder des Donauufers.

Im Gebiet existieren keine durch Grundwasseröffnung entstandene oder durch Grundwasser dotierte Oberflächengewässer. Eine direkte relevante Beeinflussung von Oberflächengewässern durch Grundwasserveränderungen ist daher nicht zu erwarten.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Oberflächenwässer:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Boden

Bearbeitende Gutachter:

Abfallchemie – Dr. Mayr
Abwassertechnik – DI Schaar
Deponietechnik – DI Golja
Geohydrologie – Mag. Salzer
Gewässerökologie – DI Gaubmann
Landwirtschaft – DI Schretzmayer
Forstwirtschaft – DI Perschl

Risikofaktoren:

8. Beeinflussung des Bodens durch Abwässer/Sickerwässer
9. Beeinflussung des Bodens durch Abfälle
10. Beeinflussung des Bodens durch Geländeänderungen
11. Beeinflussung des Bodens durch Flächeninanspruchnahme
12. Beeinflussung des Bodens durch Grundwasseränderungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Boden:

Zusammenfassend wird festgehalten, dass durch die geplante großflächige Versickerung des Niederschlagswassers von Straßenflächen und von den asphaltierten Schultern der geplanten Piste und Rollwege, das auch flugbetriebsbedingte Verunreinigungen aufweisen kann, der Boden nicht beeinträchtigt wird.

Im Bereich des gegenständlichen Vorhabens sollen nur Abfälle im Bereich der projektierten Bodenaushubdeponie belassen werden. Bei der Ablagerung handelt es sich dabei ausschließlich um nicht kontaminierte Bodenaushubmaterialien, Abfälle mit keinem oder sehr geringem Gefährdungspotenzial. Aus diesem Grund kann bei projekts- und deponieverordnungskonformen Betrieb der Bodenaushubdeponie durch Abfälle, welche auf Grund des Vorhabens anfallen, der Boden nicht nachteilig qualitativ beeinträchtigt werden.

Die zum „Schutzgut Grundwasser“ beschriebenen Auswirkungen auf das Grundwasser durch Geländeänderungen betreffen auch den anstehenden Boden, da abgelagerte Schadstoffe dem natürlichen Lauf der Dinge folgend über den Boden in das Grundwasser eingetragen werden.

Im Untersuchungsgebiet handelt es sich um anthropogen überprägte Kulturböden mit überwiegend intensiver Ackernutzung. Dadurch bedingt ergeben sich keine schützenswerten Aspekte für die in Anspruch genommenen Flächen.

Laut Projekt ist vorgesehen, die überwiegende Fläche (mit Ausnahme geringer Anteile von Ökoflächen) wieder in der natürlichen Abfolge und Ausgestaltung herzustellen (Mächtigkeiten des A-Horizontes mind. 30 cm – 50 cm, Lößschichte darunter mind. 70 cm). Material dafür ist ausreichend vorhanden, da durch die Versiegelung von Flächen erheblicher Überschuss verbleibt. Auf diesen Flächen wird die Funktionsfähigkeit in Bezug auf die betrachteten Aspekte wieder hergestellt.

Jene Flächen, welche versiegelt werden (ca. 225 ha), können diese Aufgaben - soweit notwendig – nicht mehr erfüllen. Für Schadstoffe von diesen Flächen, welche nicht mehr unmittelbar über das Bodensystem in den Untergrund gelangen können (Schulterflächen, Betriebsstraßen, internes und externes Wegenetz im Ausmaß von ca. 51 ha werden dezentral versickert), ist eine entsprechende Vorsorge im Abwassersystem dieser Anlagen vorzusehen.

Die forstfachlichen Ausführungen beziehen sich lediglich auf die nur befristet gerodeten Waldflächen, da die dauernden Rodeflächen nicht mehr Waldboden darstellen und auch die Funktionen des Waldbodens nicht mehr erfüllen müssen.

Die rd. 2,6 ha befristeten Rodungen sind im Bereich des Arbeitsstreifens für eine Kabeltrasse und im Bereich von Böschungen während der Aufschüttung erforderlich und werden sich vielfach lediglich als Abstockung des Bewuchses darstellen, um ein ungehindertes Arbeiten auf den eigentlichen Baustellen zu ermöglichen.

Abgesehen von der grundsätzlich notwendigen Flächeninanspruchnahme sind die Beeinträchtigungen des Waldbodens als gering zu werten.

Aufgrund des großen Abstandes zwischen Boden und Grundwasser im Bereich der neu geplanten Piste und der Rollwege von mehreren Zehnermetern ist eine Beeinflussung des Bodens durch Grundwasserveränderungen in diesen Bereichen nicht zu erwarten.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Boden:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Untergrund

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Geologie – Mag. Steininger

Risikofaktoren:

13. Beeinflussung des Untergrunds durch Abwässer/Sickerwässer
14. Beeinflussung des Untergrunds durch Geländeänderungen
15. Beeinflussung des Untergrunds durch Flächeninanspruchnahme

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Untergrund:

Der Untergrund wird durch Abwässer/Sickerwässer aus dem Vorhaben nicht beeinträchtigt. Es wird projektsgemäß eine Oberflächenwasserfassung im Bereich aller genutzten Flächen (Gebäude, Verkehrswege) errichtet. Eine Windverfrachtung von Auftaumitteln könnte die Böschungen an der Rollbahn betreffen; die verwendeten Auftaumittel werden im Humushorizont weitestgehend abgebaut und können den Untergrund selbst nicht in Mitleidenschaft ziehen.

Die Piste und das begleitende Rollwegesystem werden im zentralen Teil im Einschnitt hergestellt, im östlichen sowie im westlichen Teil durch Anschüttung. Der Einschnitt erreicht eine Tiefe von bis zu 24 Metern, die Anschüttungen erreichen Höhen von 18 Metern im Osten sowie 24 Metern im Westen.

Weiters ist ein großflächiger Materialabtrag auf einer Fläche von 80 ha vorgesehen, der die Herstellung der erforderlichen Sichtbeziehungen auf dem Flughafen zum Zweck hat. Dieser Abtrag erreicht Tiefen von bis zu 10 Metern. Auf dieser Fläche wird nach dem Abtrag der Oberboden durch Aufbringung von Löss und Humus wieder hergestellt, um die Funktionen des Bodens zu gewährleisten. Dies geschieht unter landschaftspflegerischer Begleitplanung. Das abgetragene Material wird zum (kleineren) Teil für die Herstellung von Dämmen und Anschüttungen im Zusammenhang der Errichtung der 3. Piste verwendet, es verbleibt aber ein Überhang von 29,7 Mio. m³, die großflächig auf 120 ha Fläche aufgeschüttet werden. Die

Schütthöhen erreichen bis zu 41 Meter. Diese Bodenaushubdeponie ist Projektbestandteil und wird nach deponietechnischen Vorgaben (u. a. betreffend Materialqualität, Böschungstabilität) errichtet und betreut.

Der Einbau des Materials und die Herstellung der Oberfläche erfolgen so, dass die Durchlässigkeit und das Sickervermögen in etwa den anstehenden Bodenarten entsprechen.

Eine Nachnutzung der Fläche soll entsprechend der umgebenden Nutzung überwiegend als Grünland- Landwirtschaft erfolgen.

Der Untergrund wird nur insofern beeinflusst, als im Zuge der Bauführung teilweise Material entfernt wird und teilweise Material aufgeschüttet wird.

Die Flächeninanspruchnahme durch die Errichtung von Rollwegen, Piste, Verkehrswegen, Gebäuden und Bodenaushubdeponie wird lediglich die Belastungssituation im jeweiligen Gründungsbereich etwas verändern, im Gesamten wird dies für den Schutz des Untergrundes jedoch keine Auswirkungen haben. Auch auf die Bodenfeuchte oder Materialqualität des Untergrundes werden sich bei projektsgemäßer Ausführung kaum Auswirkungen ergeben.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Untergrund:

0 keine, vernachlässigbare Auswirkungen

Schutzgut Luft

Bearbeitende Gutachter:

Lärmschutz – Dr. Schaffert

Luftreinhalte-technik – Ing. Kager

Risikofaktoren:

16. Beeinträchtigung der Luft durch Luftschadstoffe

17. Beeinflussung der Luft durch Lärm (Ausbreitungsmedium)

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Luft:

Luftschadstoffe – Bauphase:

Während der Bauphase sind durch die Bau- und Arbeitsmaschinen, durch die LKW-Transporte sowie durch Winderosion Emissionen und daraus resultierend Immissionen gegeben. Während der Ausbaustufe 1 ist ein hohes Bauaufkommen und erhöhte Bauintensität gegeben. Wie die Berechnungen im Fachbericht Luftschadstoffe zeigen, werden in keinem der berechneten Aufpunkte die JMW-Grenzwerte für NO₂ und PM₁₀ gemäß IG-L überschritten. Auch für die Staubdeposition kann von der Einhaltung des Grenzwertes von 0,21 g/m²d im Jahresmittel ausgegangen werden.

Für den NO₂-Kurzzeitwert (HMW) ist in den Aufpunkten mit der höchsten Zusatzbelastung mit einer Gesamtbelastung von rund 180 µg/m³ zu rechnen. Der NO₂-HMW-Grenzwert des IG-L von 200 µg/m³ wird nicht überschritten werden.

Während der Bauphase 5 und 6 können je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM₁₀ im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Um die Zusatzimmissionen möglichst gering zu halten, sind während der Erdbauarbeiten staubmindernde Maßnahmen zu treffen.

Luftschadstoffe – Betriebsphase:

Die Emissionen des gegenständlichen Projektes wirken sich für die Prognosejahre 2020 und 2025 im irrelevanten Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.

Als irrelevant ist ein Immissionsbeitrag von < 3% des jeweiligen Grenzwertes bzw. < 1% bei Sanierungsgebieten zum Schutz des Menschen anzusehen. Geringfügig wird eine maximale Zusatzbelastung von < 10% des Grenzwertes bezeichnet. In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO₂ (JMW), SO₂ (HMW, TMW), CO (MW1 und MW8), Schwebestaub PM₁₀ (TMW, JMW), PM_{2,5} (JMW), Benzol (JMW), sowie von Staubniederschlag und Staubinhaltsstoffe (JMW), Schwermetalle im PM₁₀ (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) als irrelevant, von NO₂ (HMW) teils geringfügig, bei Einhaltung der Grenzwerte, einzustufen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Ozonbelastung im zu beurteilenden Raum sind im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungszentrum Wien als sehr gering anzusehen.

Durch das Vorhaben kommt es zu Geräuschemissionen durch:

- Flugverkehr (Geräusche durch Flugzeuge in der Luft und am Boden sowie durch sonstigen Fahrzeuge auf dem Gelände des Flughafens),
- Straßenverkehr,
- Bauarbeiten.

Die hierdurch erzeugten Lärmimmissionen (Geräuschimmissionen) im Untersuchungsraum müssen zum einen nach den vorstehend genannten Geräuscharten sowie in Bezug auf den Flugverkehr auch nach Regionen differenziert werden.

Straßenverkehr:

Die vorhabensbedingten Veränderungen der Straßenverkehrsgeräusche sind überall so klein, dass sich nirgendwo wesentliche Geräuscherhöhungen ergeben. Die Auswirkungen sind somit als neutral anzusehen.

Bauarbeiten:

Werden die vorgeschlagenen Auflagen umgesetzt, so ist nirgendwo im Untersuchungsraum von einer wesentlichen Beeinträchtigung während der Bauphase auszugehen. Die Auswirkungen des Baulärms sind somit als neutral anzusehen.

Flugverkehr:

In Bezug auf den Flugverkehr ergeben sich in den Regionen, in denen vorher kein Flugverkehr stattgefunden hat (insbesondere im Nahbereich der neuen Piste) naturgemäß die größ-

ten Veränderungen. Daneben gibt es aber auch Bereiche, in denen es durch das Vorhaben zu einer Geräuschkinderung kommen kann.

Eine wesentliche Beeinflussung der Beschäftigten am Flughafen sowie in dessen Umgebung ist nirgendwo erkennbar. Die Beschäftigten am Flughafen Wien sind auch ohne Ausbau annähernd den gleichen Geräuschemissionen ausgesetzt. Durch entsprechende passive Schallschutzmaßnahmen werden negative Auswirkungen in den Bürobereichen vermieden. Negative Auswirkungen auf die in der Umgebung des Flughafens beschäftigten Personen sind ebenfalls nicht zu erkennen.

Für die Bewertung im Rahmen dieses Gutachtens wird von der folgenden Abstufung ausgegangen:

Treten durch die Planungen nur marginale Veränderungen ein oder ergibt sich eine Reduktion der Geräusche, so wird dies als vernachlässigbare oder vorteilhafte Auswirkung angesehen.

Sofern es zu einer nicht nur marginalen Geräuscherhöhung kommt, ist diese als mäßig einzustufen, sofern die lärmmedizinischen Kriterien tags und nachts eingehalten werden. Werden hingegen die lärmmedizinischen Kriterien überschritten, so ist von einer bedeutenden Auswirkung auszugehen. Diese ist im vorliegenden Fall jedoch überall als tragbar einzustufen, da durch die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen eine übermäßige oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ausgeschlossen ist.

Klimatische Einflüsse:

Durch besondere klimatische Bedingungen im Untersuchungsraum werden die Ausbreitungsbedingungen von Lärm nicht wesentlich beeinflusst. Die von Jahr zu Jahr unterschiedlichen klimatischen Bedingungen haben jedoch eine von Jahr zu Jahr unterschiedliche Verteilung der Windrichtung zur Folge. Hierdurch verschiebt sich die Häufigkeit des Auftretens einer bestimmten Betriebsrichtung am Flughafen Wien und somit das Verhältnis von Starts und Landungen, die über einen bestimmten Bereich abgewickelt werden. Dieser Effekt tritt jedoch völlig unabhängig von dem Ausbau des Flughafens auf. Die hierdurch auftretenden Unsicherheiten hinsichtlich der auftretenden Geräuschemissionen werden durch das vorgeschlagene Geräuschmonitoring mit erfasst.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Luft:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen für den Fachbereich Luftreinhaltetechnik
- 2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar für den Fachbereich Lärmschutz

Schutzgut Klima

Bearbeitender Gutachter:

Meteorologie – Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber

Risikofaktoren:

18. Beeinträchtigung des Klimas durch Luftschadstoffe
19. Beeinträchtigung des Klimas durch Flächeninanspruchnahme
20. Beeinträchtigung des Klimas durch Barrierewirkung

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Klima:

Im Bezug auf die Fragestellung nach den Auswirkungen von Luftschadstoffen auf das Klima, muss festgestellt werden, dass keine Auswirkungen durch Luftschadstoffe zu erwarten sind.

Die Flächenveränderungen durch Geländeumgestaltung, Straßen, Wege, Rollwege, Pisten und Sonstiges sowie Gebäude wurden in Abb.13 des Fachbeitrags Klima dargestellt.

Diese Darstellungen und Diskussionen sind vollständig, insbesondere da im Teil 1 (sonstige Unterlagen) Flugklimatologisches und -meteorologisches Gutachten (30.33) die Aussagen im Bezug auf den Flugbetrieb und den dabei relevanten klimatologischen und meteorologischen Faktoren in keinem Widerspruch stehen.

Die mikroklimatischen Auswirkungen (Strahlungshaushalt, Windfeld, Kaltluftlagerung und Wärmebilanz) bleiben auf den unmittelbaren Nahbereich (<100m) beschränkt.

Die Barrierewirkung wird im Fachbeitrag Klima ausführlich dargestellt. Aus fachlicher Sicht sind keine wesentlichen Änderungen des Klimas aufgrund der in der UVE diskutierten Barrierewirkung zu erwarten.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Klima:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Gesundheit/Wohlbefinden

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Lärmschutz – Dr. Schaffert

Luftreinhalte-technik – Ing. Kager

Meteorologie – Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber

Umwelthygiene – Univ. Prof. Dr. Scheuch

Risikofaktoren:

21. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Luftschadstoffe
22. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Sickerwasser/Abwasser
23. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Lärmeinwirkungen
24. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch Barrierewirkung (klimatisch)
91. Beeinträchtigung der Gesundheit/des Wohlbefindens durch elektromagnetische Felder

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Gesundheit/ Wohlbefinden:

Es ist zusammenfassend für die Beeinträchtigung der Luft im Untersuchungsraum durch Luftschadstoffe und damit für die Anwohner, Beschäftigten am Flughafen und Beschäftigten bei den Baumaßnahmen festzustellen, dass die Beeinträchtigungen für die Betriebsphase „keine“ oder „vernachlässigbare“ Auswirkungen haben und während der Bauphase geringe bis mäßige Auswirkungen zu erwarten sind. Die Unterschiede der Immissionen von Luftschadstoffen zwischen Ist-, Null- und Planungsszenarien sind unter gesundheitlichen Aspekten nicht wesentlich.

Das eingereichte Projekt kann unter dem Gesichtspunkt Luftverunreinigungen sowohl für das Planszenario 2020 als auch 2025 als umweltverträglich eingeschätzt werden.

Es resultieren über Abwässer/Sickerwässer durch die geplante Maßnahme keine Beeinträchtigungen der Gesundheit/des Wohlbefindens der Anwohner oder anderer sich in diesem Bereich aufhaltender Menschen. Dies trifft zu für eine mögliche direkte Beeinflussung als auch

über eine indirekte durch Veränderungen im Grundwasser, in den Oberflächenwässern, im Boden, im Untergrund, in der Wasserversorgung, in den landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Flächen.

Zur Bewertung des Vorhabens – Betrieb der Parallelpiste 11R29/L – im Planungsszenario 2020 und 2025 sind Lärmimmissionen des Flug- und Bodenlärms, des Straßen- und Schienenverkehrslärms und des Baulärms herangezogen worden. Die Auswirkungen für die Wohn- und schutzbedürftigen Bereiche sind differenziert nach den entsprechenden Regionen zu betrachten.

Als Beurteilungskriterien werden in dem Fachbeitrag UVE 02.170 „Medizin und Umwelthygiene“ für den Tag 62 dB(A) außen und 40 dB(A) innen, für die Nacht 32 dB(A) innen und 13 x 68 dB(A) sowie 1 x 80 dB(A) außen, das bedeutet 13 x 53 dB(A) / 1 x 65 dB(A) innen, herangezogen. Damit liegen diese Beurteilungskriterien günstiger als in der Bundesumgebungslärmschutzverordnung. Sie sind als umweltverträglich zu bewerten. Das Prinzip der weitgehenden Lärminderung entsprechend der Möglichkeiten und nach Abwägung bleibt trotz der für die Anwohner günstigeren Beurteilungskriterien weiter bestehen. Die gewählten Beurteilungskriterien für die schutzbedürftigen Bereiche sind als zusätzliche Beurteilungsmaßstäbe besonders zu unterstreichen. Höhe und Art der Lärmbelastung (sowohl Dauerschallpegel als auch Maximalpegel) für diese Bereiche sind als umweltverträglich einzustufen.

Durch die neue Piste werden bisher wenig belastete Gebiete stärker, andere Gebiete geringer belastet. Die Lärmemissionsquellen sind unterschiedlich zu bewerten. So werden durch den Flugverkehr an einzelnen Immissionsorten die Beurteilungskriterien für die Tag- und Nachtzeit des lärmmedizinischen Gutachtens überschritten. Vereinzelt werden auch die Werte der Bundesumgebungslärmschutzverordnung nicht eingehalten. Dies trifft vor allem für die IO AI010, AI020, AI0030, EK010, EK060, EK070, KT010, MP04, MP09-MP12, FI010 zu. Hier sind Maßnahmen erforderlich. Für den Bodenlärm betrifft das den IO Katharinenhof und Eichhof in Klein-Neusiedl sowie den BE060 und den KT020. Dabei ist nochmals zu betonen, dass die Beurteilungskriterien durch das lärmmedizinische Gutachten Vorsorgeaspekte beinhalten und auch vordergründig Innenwerte als Zielwerte vorsehen.

Die vorhabensbedingten Veränderungen des Straßenverkehrslärms sind sehr gering, negative Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Für die Durchführung der Bauarbeiten wurde eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, bei Realisierung sind keine Auswirkungen auf Gesundheit und Leben zu erwarten. Entsprechend des Baufortschrittes sind Belästigungen an einzelnen Bereichen möglich.

Eine besondere Betrachtung erfahren schutzbedürftige Bereiche, wofür ebenfalls Beurteilungskriterien festgelegt wurden, die Vorsorgeaspekte beinhalten. Durch den Flugverkehr

und den Bodenlärm kommt es an einzelnen Kindergärten und Schulen zur Überschreitung dieser Werte. Hier sind Maßnahmen erforderlich. Dabei ist zu prüfen, dass insbesondere die Innenraumpegel eingehalten werden. Für die schutzbedürftigen Bereiche Kindergärten und Schulen spielt der vorhabensunabhängige Straßenlärm eine deutlich größere Rolle.

An den Alten- und Pflegeheimen sind aufgrund der Angaben zu den Lärmimmissionen keine vorhabensbedingten zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Krankenhäuser liegen nicht in diesem Bereich.

Arbeitnehmer sind insbesondere während der Bautätigkeit durch Lärm betroffen. Bei Einhaltung der üblichen Schutzvorschriften ist keine Beeinträchtigung von Leben und Gesundheit durch den Baulärm zu erwarten. Dies trifft auch für Arbeitnehmer des Flughafens zu. Während des Betriebs in den Planungsszenarien wird sich der Lärm direkt für die Arbeitnehmer des Flughafens unwesentlich ändern. Hier müssen evtl. konkrete Bedingungen eingeschätzt werden und Schallschutz zur Erfüllung der Aufgabenstellungen gewährt werden, eine Gefährdung für Gesundheit und Leben ist durch Lärm nicht für die Beschäftigten am Flughafen zu erwarten.

Die Lärmimmissionsberechnung der verschiedenen Lärmquellen werden nach dem Stand der Technik durchgeführt, es wird eine Reihe von worst-case-Annahmen vorgenommen, so dass anzunehmen ist, dass es bei den verschiedenen Lärmquellen durchaus zu einer Überschätzung der berechneten Lärmbelastung kommt. Es erfolgte auch eine Reihe von Nachberechnungen, die die Sicherheit erhöhen, die Ausbreitungsverhältnisse wurden berücksichtigt, eine besondere Rolle spielte die Vermeidung eines direkten Überfluges des Stadtgebietes von Wien. Auch die Flugrouten wurden so projektiert, dass die Lärmbelastung bewohnter Gebiete minimiert wird.

Bei allen Lärmquellen werden die Immissionen nach dem derzeitigen bekannten Stand zur Lärminderung reduziert. Es werden organisatorische Maßnahmen, Schallschutz, Begrenzungen der Emissionen eingesetzt und bewertet. Dem Gutachter sind keine Maßnahmen bekannt, die nicht berücksichtigt bzw. wenigstens auf ihre Anwendbarkeit diskutiert wurden.

Ein Vermeiden von Schallimmissionen ist bei diesem Vorhaben nicht möglich. Wenn bestimmte Beurteilungswerte durch Lärm überschritten werden, sind und werden Maßnahmen zur Herabsetzung der Lärmbelastung getroffen. Es wird sich vordergründig um Maßnahmen des passiven Schallschutzes handeln. Für Arbeitnehmer in der Bauphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Für Arbeitnehmer am Flughafen während des Betriebes sind die Belastungen konkret zu ermitteln und evtl. Maßnahmen festzulegen.

An einzelnen Immissionsorten werden verbindliche Grenzwerte wie auch vorgeschlagene Beurteilungswerte im lärmmedizinischen Gutachten überschritten. Diese Überschreitungen werden in den jeweiligen Gutachten adäquat bewertet. Es werden technische Maßnahmen zur Reduzierung der Lärmbelastung insbesondere in den Innenräumen empfohlen. Im Fachbeitrag „Medizin und Umwelthygiene“ wird eingeschätzt, dass durch die technischen Maßnahmen die genannten Beurteilungswerte eingehalten werden. Dem ist zuzustimmen. Es wird weiterhin darauf verwiesen, dass durch ein entsprechendes Lärmmanagement (Mediationsvertrag) auch die nichtakustischen Faktoren der Lärmbelastung berücksichtigt werden. Es wird geschlossen, dass aus medizinisch-umwelthygienischer Sicht eine Gesundheitsgefährdung und eine unzumutbare Belästigung ausgeschlossen werden kann. Es wird auch darauf verwiesen, dass in dem speziellen Fall des Flughafens Wien-Schwechat ein verstärkter Schutz der Bevölkerung durch den privatrechtlichen Mediationsvertrag mit den erfolgten Festlegungen gegeben ist.

Insgesamt ist festzustellen, dass keine wesentlichen Änderungen der bodennahen meteorologischen und klimatologischen Bedingungen durch das Vorhaben zu erwarten sind. Das trifft insbesondere für den Menschen, seine Gesundheit und sein Wohlbefinden sowohl für die Planungsszenarien 2020 als auch 2025 zu. Die Unterschiede zu den Nullszenarien sind weitgehend vernachlässigbar.

Zusammenfassend sind nach gegenwärtigem Stand der Wissenschaft keine gesundheitsrelevanten Auswirkungen durch elektromagnetische Felder zu erwarten. Auch relevante Kombinationswirkungen sind nicht zu erwarten. Die Auflagen sind zu erfüllen und stellen einen weiteren Sicherheitsfaktor dar.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Gesundheit/Wohlbefinden:

2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Schutzgut Ortsbild

Bearbeitender Gutachter:

Raumordnung/Landschaftsbild – DI Ivancsics

Risikofaktoren:

- 25. Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeänderungen
- 26. Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Flächeninanspruchnahme
- 27. Beeinträchtigung des Ortsbildes durch die Zerschneidung der Landschaft
- 28. Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Ortsbild:

Das Ortsbild im engeren Sinne wird durch Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Die Ortsbilder im weiteren Sinne werden durch Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase nicht bzw. vernachlässigbar beeinträchtigt.

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Begleitdämme im Verlauf des südlichen Vorfelddrands und der Straße B 10, Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen, Sicht- und Lärmschutzdämme in Verbindung mit Baum- und Waldpflanzungen nördlich der Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf sowie Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Ortsbild im engeren Sinne und im weiteren Sinne wird durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Da die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm, die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeangepassungen sowie die Ausschlitungsfläche und die Bodenaushubdeponie keine Zerschneidung der Landschaft darstellen, werden die Ortsbilder weder in der Errich-

tungs- noch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt.

Das Ortsbild im engeren Sinne wird durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Die Ortsbilder im weiteren Sinne der Gemeinden Schwechat, Zwölfaxing, Himberg, Enzersdorf an der Fischa, Klein-Neusiedl und Fischamend werden durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens ebenfalls weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Die Beeinträchtigungen in der Errichtungs- und der Betriebsphase auf das Ortsbild im weiteren Sinne der Gemeinde Rauchenwarth durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens werden als hoch eingestuft, jene auf Schwadorf als geringfügig.

Somit werden die Beeinträchtigungen sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase auf das Ortsbild in Summe durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens als mäßig eingestuft.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Ortsbild:

1 geringe Auswirkungen

Schutzgut Sach-/Kulturgüter

Bearbeitende Gutachter:

Luftreinhaltetechnik – Ing. Kager

Kulturgüter – Dr. Mayer

Raumordnung/Landschaftsbild – DI Ivancsics

Risikofaktoren:

- 29. Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe
- 30. Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeänderungen
- 31. Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme
- 32. Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft
- 33. Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch visuelle Störungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Sach-/Kulturgüter:

Sach-/Kulturgüter werden durch Luftschadstoffe aus dem Vorhaben nicht beeinträchtigt.

Kulturgüter in Prüfgebiet des vorliegenden Projektes sind durch Geländeänderungen dahingehend betroffen, dass sie wegen des Flächenverbrauchs dieser Veränderungen nicht an ihrem gegenwärtigen Aufstellungsort verbleiben können.

Sachgüter werden durch Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Auf Grund des Flächenverbrauches des gegenständlichen Projektes entstehen während der Bauphase Auswirkungen auf Kulturgüter in hohem Ausmaß, weil die einzelnen Objekte nicht an ihrem jetzigen Aufstellungsort verbleiben können. Während Kleindenkmale (Wegkreuze, Marterl, Kapellen u.ä.) versetzt werden können, werden archäologische Fundstellen bei Ausführung des Projektes zerstört.

Der Konsenswerber hat Maßnahmen vorgeschlagen, die die negativen Auswirkungen des Projektes auf Kulturgüter minimieren. Zur Erhöhung der Wirksamkeit dieser Maßnahmen werden einige zusätzliche Auflagen vorgeschrieben.

Sachgüter werden durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Von den im Projektgebiet vorhandenen Kulturgütern sind lediglich Kleindenkmäler von der Zerschneidung der Landschaft betroffen, da die bestehenden Wegverbindungen nachhaltig verändert werden. Dies kann durch geeignete Maßnahmen verhindert werden.

Sachgüter werden in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens geringfügig beeinträchtigt.

Archäologische Fundstellen im Prüfgebiet sind durch visuelle Beeinträchtigungen nicht betroffen. Die in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verhinderung visueller Beeinträchtigungen von Kleindenkmälern sind ausreichend.

Sachgüter werden in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens mäßig beeinträchtigt.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Sach-/Kulturgüter:

1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Landschaftsbild

Bearbeitender Gutachter:

Raumordnung/Landschaftsbild – DI Ivancsics

Risikofaktoren:

- 34. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen
- 35. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme
- 36. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft
- 37. Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störung

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Landschaftsbild:

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeänderungen und durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens werden sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Begleitdämme im Verlauf des südlichen Vorfeldrands und der Straße B 10, Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen, Sicht- und Lärmschutzdämme in Verbindung mit Baum- und Waldpflanzungen nördlich der Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf sowie Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Das Rollwegesystem, aber auch die B 10 Budapester Straße im Anfangs- und Endbereich, die nicht unmittelbar an die neu geplante Piste 11R/29L mit Pistenvorfeld und dgl. anschließt, führen zu geringfügigen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft, da die freie Einsehbarkeit dahinter liegender Landschaftsteile nicht oder nur unwesentlich behindert wird und diese daher auch erfahrbar sind.

Das Landschaftsbild wird in der Errichtungs- wie auch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens geringfügig beeinträchtigt.

Die bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste stellen überwiegend eine Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis. Dadurch ergibt sich eine hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

Die Errichtung des Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße stellt eine Sichtbarriere dar, die mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt ist und durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis. Dadurch ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

Durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme ergeben sich ebenfalls Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen.

In den Unterlagen sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen (siehe Landschaftspflegerische Begleitplanung). Es werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Landschaftsbild:

- 1 mäßige Auswirkungen

Schutzgut Gewässerschutz

Bearbeitende Gutachter:

Geohydrologie – Mag. Salzer

Abwassertechnik – DI Schaar

Deponietechnik – DI Golja

Risikofaktoren:

38. Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Abwässer/Sickerwässer
39. Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Geländeänderungen
40. Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Flächeninanspruchnahme
41. Beeinträchtigung von wasserrechtlich besonders geschützten sowie wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten durch Grundwasseränderungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Gewässerschutz:

Wasserrechtlich besonders geschützte Gebiete sind im ggst. Projektsareal nicht vorhanden. Zu den wasserwirtschaftlich sensiblen Gebieten wäre der Bereich des Grundwasserkörpers in den Donauauen zu zählen.

Bei der Errichtung des Ableitungskanals DN 2000 im Bereich der Donauauen kann es aufgrund des geringen Grundwasserflurabstandes kurzfristig zum Versickern getrübler Niederschlagswässer kommen. Aufgrund der geplanten Bauweise mit etwa 50 m langen Abschnitten, einer Spundwandumschließung mit gleichzeitiger Wasserhaltung, ist ein Austreten getrübler Wasser aus dem Baustellenbereich ins Grundwasser nicht zu erwarten.

Geländeänderungen finden im Bereich der neuen Piste, des Rollwegsystems, der Bodenaushubdeponie bzw. des Bodenabtragungsbereiches zur freien Towersicht statt. In diesen Bereich sind weder wasserrechtlich besonders geschützte noch wasserwirtschaftlich sensible Gebiete vorhanden.

Im wasserwirtschaftlich sensiblen Gebiet der Donauauen sind nur vorübergehende Gelände-
veränderungen durch den Künettenaushub für den Kanalbau zu erwarten.

Die Auswirkungen dieser Geländeänderungen auf das wasserwirtschaftlich sensible Ge-
biet der Donauauen sind als geringfügig bzw. vernachlässigbar einzustufen.

Die Inanspruchnahme der Flächen für die Errichtung des Ableitungskanals in den Donauau-
en stellt aus geohydrologischer Sicht einen vorübergehenden Eingriff in den natürlichen Un-
tergrundaufbau dar. Da diese Flächen aber wieder rekultiviert werden, und der Bodenhori-
zont wieder hergestellt wird, ist aus geohydrologischer Sicht durch die Flächeninanspruch-
nahme eine Beeinträchtigung wasserwirtschaftlich sensibler Gebiete als gering bzw. ver-
nachlässigbar zu bezeichnen.

Infolge der abschnittswisen, in den Grundwasserstauer einbindenden, Spundwandum-
schließung ist mit geringfügigen Stau- bzw. Sunkeffekten in der Bauphase zu rechnen. In
Anbetracht des natürlichen Grundwasserspiegelgefälles von ca. 1 ‰ können diese Stau-
bzw. Sunkeffekte bei einer Anströmung normal zur Kanalachse, unmittelbar an der Um-
schließung, in Abschnittsmittle mit wenigen cm angeschätzt werden. Diese temporären
Grundwasserspiegelschwankungen liegen erheblich unterhalb der natürlichen Grundwasser-
spiegelschwankungen (mehrere Meter Schwankungsbreite bei den nächstgelegenen
Grundwassermessstellen des hydrographischen Dienstes) für diesen Bereich und werden
daher als geringfügig eingestuft.

In der Betriebsphase sind aufgrund des freibleibenden Durchflussquerschnittes unterhalb
des Kanalbauwerkes von mehreren Metern bis über zehn Meter keine nennenswerten Aus-
wirkungen auf den Grundwasserabstrom im Aubereich zu erwarten. Die Auswirkungen des
Kanals auf den Grundwasserabstrom sind daher als vernachlässigbar einzustufen.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Gewässerschutz:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Wohn- und Baulandnutzung

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Lärmschutz – Dr. Schaffert

Luftreinhaltechnik – Ing. Kager

Raumordnung/Landschaftsbild – DI Ivancsics

Risikofaktoren:

42. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe
43. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Sickerwasser/Abwasser
44. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung
45. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeänderungen
46. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme
47. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch die Zerschneidung der Landschaft
48. Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Wohn- und Baulandnutzung:

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltechnik werden die Beeinträchtigungen auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Luftschadstoffe in der Betriebsphase als keine oder vernachlässigbar und in der Errichtungsphase gering bis mäßig eingestuft. Die zur Beurteilung herangezogenen Grenzwerte gemäß IG-L werden sowohl in der Errichtungsphase als auch in der Betriebsphase mit Ausnahme in der Bauphase 5 und 6 nicht überschritten. Während der Bauphase 5 und 6 können je nach den herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM₁₀ im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Eine Überschreitung des Jahresmittelwertes für PM₁₀ und PM_{2,5} kann jedoch ausgeschlossen werden.

Die Baumaßnahmen finden außerhalb von gewidmeten Siedlungsgebieten statt. Da mit dem Projekt keine relevante Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser in Zusammenhang steht, ist eine Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwasser/Sickerwässer nicht zu erwarten.

Vor allem in Enzersdorf an der Fischa (Tag), Gramatneusiedl (Nacht) und Schwadorf (Tag) wird gewidmetes Wohnbauland von Fluglärm (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) entlastet.

Vor allem in Himberg (Nacht), Lanzendorf (Tag), Mitterndorf an der Fischa (Nacht), Moosbrunn (Nacht), Schwechat (Tag) und Zwölfaxing (Tag und Nacht) wird gewidmetes Wohnbauland durch Fluglärm (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) belastet.

Gesamträumlich wird durch das Vorhaben sowohl 2020 als auch 2025 und sowohl bei Tag als auch bei Nacht weniger gewidmetes Wohnbauland durch Fluglärm (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) betroffen sein als im Ist-Zustand 2003. Es findet daher gesamträumlich bezogen auf 2025 eine Entlastung um rund 25 % bei Tag und um rund 4 % bei Nacht statt.

Auf Grund des allgemein hohen Lärmniveaus kann mit Bezug auf LGBl 8000/4-0 Stammverordnung 27/98 vom 1998-02-13 von einem „ortsüblichen Maß“ von 60 dB Tag und 50 dB Nacht (jeweils entsprechend „Kerngebiet“ auch nach ÖNORM S 5021-1 vom 2010-04-01) ausgegangen werden. Die Bilanz der durch das Vorhaben 2025 im Vergleich zur Nullvariante 2025 in dieser Kategorie be- und entlasteten gewidmeten Wohnbaulandflächen ergibt dabei sowohl für Tag als auch Nacht einen Wert der Zunahme von <1 % der hier gesamt betrachteten Flächen.

Gemäß Teilgutachten Lärmschutz ergeben sich punktuell und bereichsweise Überschreitungen der lärmmedizinischen Kriterien. Für diese Fälle sind passive Schallschutzmaßnahmen vorgesehen, sodass damit übermäßige oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbelastungen ausgeschlossen werden können.

Die Beeinträchtigungen in der Errichtungsphase auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung im Zuge des Vorhabens werden als vernachlässigbar eingestuft. Die Beeinträchtigungen in der Betriebsphase auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung im Zuge des Vorhabens werden in Summe als bedeutend, jedoch tragbar eingestuft.

Es bestehen weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.

Es bestehen weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.

Aufgrund der vorhandenen Distanz zwischen den Vorhabensbestandteilen sowie ihrer geringfügigen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft sowie der Maßnahmen zur Minderung der raumstrukturellen Trennwirkung des Vorhabens, werden gewidmete Siedlungsgebiete weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt.

Die gewidmeten Siedlungsgebiete der Gemeinden Schwechat, Zwölfaxing, Himberg, Enzersdorf an der Fischa, Klein-Neusiedl und Fischamend werden durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

Die Beeinträchtigungen in der Errichtungs- und der Betriebsphase auf gewidmete Siedlungsgebiete der Gemeinde Rauchenwarth durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens werden als hoch eingestuft und jene auf Schwadorf als geringfügig.

Somit werden die Beeinträchtigungen sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase auf das gewidmete Siedlungsgebiet durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens als mäßig eingestuft.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Wohn- und Baulandnutzung:

2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Schutzgut Freizeit/Erholung/Fremdenverkehr

Bearbeitende Gutachter:

Lärmschutz – Dr. Schaffert

Luftreinhaltetechnik – Ing. Kager

Raumordnung/Landschaftsbild – DI Ivancsics

Risikofaktoren:

49. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe
50. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärmeinwirkung
51. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeänderungen
52. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme
53. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft
54. Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Freizeit/Erholung/ Fremdenverkehr:

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik werden die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr durch Luftschadstoffe geringfügig beeinflusst. Diese Beeinflussungen sind für die Betriebsphase als keine oder vernachlässigbar und während der Errichtungsphase als gering bis mäßig zu betrachten.

Die zur Beurteilung herangezogenen Grenzwerte gemäß IG-L werden sowohl in der Errichtungsphase als auch in der Betriebsphase mit Ausnahme in der Bauphase 5 und 6 nicht überschritten. Während der Bauphase 5 und 6 können je nach den herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der

nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Eine Überschreitung des Jahresmittelwertes für PM10 und PM2,5 kann jedoch ausgeschlossen werden.

Die Beeinträchtigungen in der Errichtungsphase auf die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr durch Lärmeinwirkung im Zuge des Vorhabens werden als vernachlässigbar eingestuft. Die Beeinträchtigungen in der Betriebsphase auf die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr durch Lärmeinwirkung im Zuge des Vorhabens werden in Summe als mäßig eingestuft.

Im Teilgutachten Lärmschutz werden zahlreiche Auflagen vorgeschrieben. Es sind keine zusätzlichen bzw. anderen Maßnahmen erforderlich.

Durch die gesetzten Maßnahmen bestehen weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase Beeinträchtigungen von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch Geländeveränderungen bzw. Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Schließen bzw. Wiederherstellen von zerschnittenen Wegeverbindungen, keine Unterbrechungen durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Wegabschnitte, Errichtung eigener Baustraßen, Bewässerung zur Hintanhaltung von Staubentwicklung, an die Erdarbeiten unmittelbar angeschlossene Versiegelung bzw. Humusierung mit sofortiger Wiederbesämung) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen.

Aufgrund der gesetzten Maßnahmen bestehen weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase Beeinträchtigungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens.

Es bestehen weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase Beeinträchtigungen von innerörtlichen Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts in Projektnähe bestehen sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase mäßige Beeinträchtigungen von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs der freien Landschaft durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Freizeit/Erholung/Fremdenverkehr:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Verkehr

Bearbeitende Gutachter:

Eisenbahntechnik – DI Wagenhofer

Verkehrsplanung – DI Dr. Nadler

Verkehrstechnik – DI Beter

Risikofaktoren:

55. Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme

56. Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Zerschneidung der Landschaft

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Verkehr:

Es wird die Verkehrsinfrastruktur durch das Vorhaben mit Ausnahme einer Straßenumlegung der B 10 nicht verändert. Die verkehrstechnischen Auslastungswerte der Straßen werden (zum Teil bis zur Überlastung) erhöht. Die Reisezeiten für die Verkehrsteilnehmer verlängern sich. Für einzelne Teilabschnitte, Kreuzungen und Verkehrslichtsignalanlagen sind Maßnahmen erforderlich, um die erforderliche Leistungsfähigkeit des Straßennetzes zu garantieren.

Der prognostizierte Baustellenverkehr ist verkehrstechnisch ohne zusätzliche Maßnahmen abwickelbar. Die Leistungsfähigkeit des Straßennetzes in der Errichtungsphase ist ausreichend, da der Baustellenverkehr nur einen geringen Anteil am Gesamtverkehr und daher nur eine geringe Verkehrssteigerung betrifft.

Der Auslastungsgrad des bestehenden Straßennetzes wird in Spitzenzeiten aufgrund der prognostizierten Verkehrssteigerungen des Vorhabens in der Betriebsphase zum Teil deutlich höher. Aufgrund der wesentlichen Mehrbelastungen durch den Prognoseverkehr in Spitzenzeiten sind einzelne Abschnitte des Straßennetzes an der Grenze der Leistungsfähigkeit oder überlastet. In Zeiten mit Überlastungen weicht der Verkehr laut Fachbeitrag Verkehr vor allem auf das Landesstraßennetz aus. Es sind geeignete Maßnahmen im Straßennetz erforderlich, um die erforderliche Leistungsfähigkeit in den Spitzenzeiten zu sichern.

Die im Fachbeitrag Verkehr angeführten Umsetzungs- und Umgestaltungsmaßnahmen an Straßen und Kreuzungen laut Fachbericht Verkehr sind erforderlich, teilweise sind zusätzliche Maßnahmen notwendig.

Die vorgelegten Unterlagen des Fachbeitrages Verkehr sind ausreichend, um eine Beurteilung entsprechend dem Stand der Technik durchzuführen.

Die im Fachbeitrag Verkehr vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen sind positiv zu bewerten, zusätzliche Maßnahmen sind jedoch erforderlich.

Die Verkehrsinfrastruktur wird durch Zerschneidungseffekte nicht beeinträchtigt, da keine wesentlichen Änderungen geplant sind.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Verkehr:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Landwirtschaft

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar
Geohydrologie – Mag. Salzer
Landwirtschaft – DI Schretzmayer
Luftreinhaltetechnik – Ing. Kager
Meteorologie – Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber

Risikofaktoren:

57. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Kulturen durch Luftschadstoffe
58. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Kulturen durch Abwässer/Sickerwässer
59. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Geländeänderungen
60. Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Flächeninanspruchnahme
61. Beeinträchtigung der Landwirtschaft durch Grundwasserveränderungen
62. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Barrierewirkung (klimatisch)
63. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Zerschneidung der Landschaft

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Landwirtschaft:

Die Konzentrationen an Arsen, Cadmium, Kobalt, Chrom, Kupfer, Quecksilber, Nickel, Blei, Thallium, Vanadium, Zink und PAH in landwirtschaftlichen Kulturpflanzen der Messstellen außerhalb des Flughafenareals liegen im Durchschnitt (Mittelwert aller 18 Pflanzenproben) im Bereich natürlicher nicht belasteter Pflanzen. Der bisherige Flugbetrieb hatte somit keinen Einfluss auf die Konzentration an anorganischen und organischen Schadstoffen in landwirtschaftlichen Kulturpflanzen im Umfeld des bestehenden Flughafens. Die Zusatzbelastung ist nur in unmittelbarer Nähe der Pisten relevant, nicht aber im Bereich landwirtschaftlich genutzter Flächen. Eine Beeinträchtigung der Qualität des Ernteguts durch Ablagerungen von Schadstoffen aus der Atmosphäre an oberirdischen Organen landwirtschaftlicher Kulturpflanzen ist somit ebenfalls auszuschließen.

Messbare Zusatzbelastungen beschränken sich auf Kupfer- und PAH- Akkumulation in Oberböden innerhalb von 150 m Abstand von den bestehenden Pisten (innerhalb des Flug-

hafengeländes). Da innerhalb dieses Bereichs auch für die Parallelpiste 11R/29L keine landwirtschaftliche Nutzung vorgesehen ist, kann ein negativer Einfluss auf die landwirtschaftliche Produktion durch Schadstoffe ausgeschlossen werden.

Die Belastung in Pistennähe muss durch ein entsprechendes Monitoring überprüft werden, um die mögliche Erschöpfung der Filter- und Pufferkapazität des pistennahen Bodens rechtzeitig zu erkennen.

Abwässer gelangen nicht auf landwirtschaftliche Nutzflächen, eine Beeinträchtigung landwirtschaftlicher Kulturen ist daher auszuschließen.

Da eine Beeinträchtigung des Grundwassers auszuschließen ist, kann auch eine indirekte Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Kulturen über eine Beregnung mit Grundwasser ausgeschlossen werden.

Während der Bauphase sind Teile der landwirtschaftlichen Nutzfläche, auch über die tatsächlich verbrauchte Fläche hinaus, nicht nutzbar. Die nach Fertigstellung für die landwirtschaftliche Nutzung vorgesehenen Flächen werden jedoch dergestalt rekultiviert, dass Gelände und Bodenaufbau eine uneingeschränkte Nutzung zulassen.

In den vom Vorhaben betroffenen Gemeinden ist bereits seit Jahren ein erhöhter Druck auf landwirtschaftliche Flächen zu erkennen. So wurden laut eigenen Erhebungen in den Katastralgemeinden Wienerherberg, Enzersdorf/Fischa, Magareten/Moos, Fischamend Markt, Rauchenwarth, Schwadorf, Mannswörth und Kleinneusiedl seit 1994 von der Flughafen Wien AG in 40 Geschäftsfällen 156 ha landwirtschaftliche Nutzflächen erworben. Dem gegenüber wurden in den genannten Katastralgemeinden im gleichen Zeitraum nur 53 ha in 85 Geschäftsfällen an andere verkauft. Aber nicht nur durch den Flughafen besteht hoher Druck auf landwirtschaftliche Flächen, sondern auch durch den hohen Siedlungsdruck im Umfeld der Großstadt Wien, und im Gefolge davon durch intensiven Bedarf an Infrastruktureinrichtungen und sonstigen Flächen (Gewerbe- und Industriegebiete, Straßen, öffentlicher Verkehr, Schottergewinnung u.v.m.).

Einzelbetrieblich kann ein Ausgleich der Flächenbeanspruchung nur durch entsprechende Ablösezahlungen herbeigeführt werden.

Wie bedeutend die beanspruchte Fläche von 661 ha Ackerland zu sehen ist, ist eine Frage des Bezuges. In den Jahren 2005 und 2006 wurden in Österreich pro Tag ca. 11,5 ha Land für Verkehrs- und Bauflächen verbraucht, 5 ha davon wurden versiegelt. 661 ha entsprechen daher dem Verbrauch von etwa 2 Monaten. Tatsächlich ist nicht der einmalige konkrete Verbrauch von 661 ha Fläche ein Problem, sondern, wie in vielen anderen Bereichen auch, die kumulative Wirkung, der Verbrauch von 4.200 ha Jahr für Jahr in Österreich, aber wahr-

scheinlich in ähnlicher Dimension gleichfalls in den anderen EU-Staaten und darüber hinaus. Eine Lösung kann daher nicht im einzelnen Anlassfall gefunden werden, sondern muss in strategischer Planung erfolgen („EU-Strategie für nachhaltige Entwicklung“, „Die Österreichische Strategie zur Nachhaltigen Entwicklung“).

Aufgrund des großen Flurabstandes des Grundwassers von mehreren Zehnermetern im Bereich der neu geplanten Piste und der Rollwege, d. h. in jenen Bereich, wo derzeit Landwirtschaft betrieben wird, ist eine Beeinflussung der Landwirtschaft durch Grundwasserveränderungen nicht zu erwarten.

Aufgrund der vorherrschenden hohen Windgeschwindigkeiten im Untersuchungsraum sind landwirtschaftliche Ackerflächen der Gefahr der Winderosion ausgesetzt. Hier kann eine Änderung der Oberflächenstrukturierung sogar einen positiven Effekt ausüben, da eine gewisse Erosionsschutzwirkung gegeben ist. In der Praxis werden für diesen Zweck in der Region Bodenschutzanlagen in Form von mit heimischen Bäumen und/oder Sträuchern bestockten Streifen angelegt.

Bezüglich des künftigen umschlossenen Bereiches ist mit einer durchschnittlichen Erhöhung der Fahrstrecke aus dem Raum Rauchenwarth/Schwadorf um ca. 7 km zu rechnen. Die tatsächlichen Auswirkungen werden allerdings dadurch gemildert, dass 85% der Gesamtfläche des künftigen umschlossenen Bereiches vom Katharinenhof bewirtschaftet werden. Da sich die Betriebsgebäude des Katharinenhofes im künftigen umschlossenen Bereich befinden, trifft die oben genannte Erschwernis in der Erreichbarkeit für einen wesentlichen Teil dieser Flächen nicht zu.

Die Eigentümer der Grundstücke der restlichen Fläche befinden sich in Rauchenwarth, Schwadorf, Enzersdorf und Kleinneusiedl. Einzelne Grundstücke befinden sich im Eigentum der Flughafen Wien AG. Für die Eigentümer aus Rauchenwarth, Schwadorf, Enzersdorf und Kleinneusiedl kommt die Erschwernis bezüglich der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen des künftigen umschlossenen Bereiches im Sinne von längeren Fahrstrecken tatsächlich zum Tragen.

Eine Verlängerung der Fahrstrecke zu den landwirtschaftlichen Grundstücken von ca. 2 km bzw. ca. 7 km stellt eine dauerhafte Erschwernis in der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Grundstücke dar. Es ist nur eine finanzielle Abgeltung dieses Mehraufwandes möglich.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Landwirtschaft:

2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Schutzgut Forstwirtschaft

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar
Geohydrologie – Mag. Salzer
Forstwirtschaft – DI Perschl
Luftreinhaltetechnik – Ing. Kager
Meteorologie – Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber

Risikofaktoren:

64. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Luftschadstoffe
65. Beeinträchtigung von forstwirtschaftlichen Flächen durch Abwässer/Sickerwässer
66. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Geländeänderungen
67. Verlust von Forstflächen durch Flächeninanspruchnahme
68. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft Grundwasserveränderungen
69. Beeinträchtigung der Forstwirtschaft durch Barrierewirkung (klimatisch)
70. Beeinträchtigung der Nutzung von forstwirtschaftlichen Flächen durch Zerschneidung der Landschaft

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Forstwirtschaft:

Aus forstfachlicher Sicht wird die Forstwirtschaft durch Luftschadstoffe aus dem Vorhaben nicht oder nur unwesentlich beeinflusst, allfällige Beeinträchtigungen sind während der Bau-phase als lediglich gering und in der Betriebsphase als vernachlässigbar anzusehen.

Forstlich relevante verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte werden nicht überschritten.

Die Luftschadstoffimmissionen werden derart gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, dass eine nachhaltige Schädigung der Forstwirtschaft im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden kann.

Die Darstellung der Verhältnisse in den Fachbeiträgen weist plausibel und nachvollziehbar nach, dass eine Beeinträchtigung forstwirtschaftlicher Flächen durch Abwässer oder Sicker-

wässer nicht zu erwarten ist, da mit dem Projekt keine relevante Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser in Zusammenhang steht.

Aus der Kombination der Kriterien für die Einschätzung und Bewertung des öffentlichen Interesses an der Walderhaltung geht hervor, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung vorliegt.

Daraus ist schlüssig abzuleiten, dass bei Vorliegen eines öffentlichen Interesses an der Rodung (Luft- und Straßenverkehr), dieses das öffentliche Interesse an der Walderhaltung in jedem Fall überwiegen muss. In der Projektsbegründung wurde das öffentliche Interesse an der Rodung schlüssig und plausibel dargestellt.

Andererseits sind zum Ausgleich der negativen Auswirkungen der Waldflächenverluste zwingend Kompensationsmaßnahmen in Form von Ersatzpflanzungen im Verhältnis von mindestens 1:3 erforderlich.

Nachdem der Flurabstand des Grundwassers zumeist sehr groß ist, weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase große Wasserhaltungen geplant sind und die Bauweise des Ableitungskanals im Bereich der Donauauen nur lokal und sehr befristet allenfalls kleinräumige Auswirkungen haben kann, ist mit keiner negativen Beeinflussung von Waldbeständen durch Grundwasserveränderungen zu rechnen.

Aufgrund der vorherrschenden hohen Windgeschwindigkeiten im Untersuchungsraum ist Wald, insbesondere in Windschutzanlagen und Feldgehölzen, auch selbst der Beeinträchtigung durch Winderosion ausgesetzt. Eine Erhöhung der Bodenrauhigkeit kann grundsätzlich sogar einen positiven Effekt ausüben, da eine gewisse Windbremsung erreicht wird.

Auch unter Berücksichtigung des Teilgutachtens Meteorologie kann davon ausgegangen werden, dass keine negativen Auswirkungen auf die Forstwirtschaft durch allfällige klimatische Barrierewirkungen zu erwarten sind.

Da sich keine größeren forstwirtschaftlich relevanten Waldflächen innerhalb des künftigen Zaunes des Flughafenareals befinden, stellt eine allenfalls verlängerte Zufahrt auch in Anbetracht der geringen erforderlichen Pflegeintensität im Falle der bestehenden Waldflächen keine bedeutende Erschwernis in der Bewirtschaftung dar.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Forstwirtschaft:

2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Schutzgut Wasserwirtschaft

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Deponietechnik – DI Golja

Geohydrologie – Mag. Salzer

Risikofaktoren:

71. Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Abwässer/Sickerwässer
72. Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Geländeveränderungen
73. Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Flächeninanspruchnahme
74. Beeinträchtigung von bestehenden/geplanten Wasserversorgungsanlagen durch Grundwasseränderungen

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Wasserwirtschaft:

Bereits zum Schutzgut Grundwasser wurde ausgeführt, dass während der Betriebsphase des ggst. Vorhabens keine Beeinflussung des Grundwassers durch kontaminierte Wässer, Abwässer oder Sickerwässer zu erwarten ist. Gleiches gilt daher auch für Grundwasserentnahmen bzw. Wasserversorgungsanlagen in diesem Grundwasservorkommen.

In der Bauphase ist eine Versickerung getriebter Wässer nach Niederschlagsereignissen nicht völlig auszuschließen. Aufgrund der hohen Flurabstände im Bereich der Parallelpiste bzw. des Rollwegesystems und der generell guten Filterwirkung des Untergrundes (tertiärer Ton und Schluff) ist ein Vordringen derartiger getriebter Wässer bis in den Grundwasserkörper allerdings nicht zu erwarten.

Zur Absicherung bzw. Feststellung allfälliger Auswirkungen auf das Grundwasser ist sowohl ein quantitatives, als auch ein qualitatives Beweissicherungsprogramm vorgesehen, das aus geohydrologischer Sicht ausreichend ist und in Auflagenform konkretisiert wird.

Sämtliche Vorhabensbestandteile im Bereich der neuen Piste und des Rollwegsystems sind deutlich über dem Grundwasserdruckniveau (20 – 30 m) situiert. Demnach ist eine Beeinflussung des Grundwasservorkommens bzw. der darin befindlichen Wasserversorgungsanlagen infolge von Geländeänderungen bzw. dem direkten Eingriffen in den Grundwasserkörper sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase von vorneherein auszuschließen. Infolge der abschnittswisen, in den Grundwasserstauer einbindenden, Spundwandumschließung ist mit geringfügigen Stau- bzw. Senkeffekten in der Bauphase zu rechnen. Diese temporären Grundwasserspiegelschwankungen liegen erheblich unterhalb der natürlichen Grundwasserspiegelschwankungen für diesen Bereich und werden daher als geringfügig eingestuft.

In der Betriebsphase sind aufgrund des freibleibenden Durchflussquerschnittes unterhalb des Kanalbauwerkes von mehreren Metern bis über zehn Meter keine nennenswerten Auswirkungen auf das Grundwasservorkommen im Aubereich zu erwarten.

Die Auswirkungen des Ableitungskanals auf das Grundwasservorkommen im Aubereich sowie allfälliger dort situierter Wasserversorgungsanlagen sind daher als vernachlässigbar einzustufen.

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.

Da durch das geplante Vorhaben grundsätzlich weder eine qualitative noch eine mehr als geringfügige quantitative Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten ist, ist auch davon auszugehen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der in diesem Grundwasservorkommen befindlichen bzw. geplanten Wasserversorgungsanlagen kommen wird.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Wasserwirtschaft:

1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Jagdwirtschaft

Bearbeitende Gutachter:

Jagdwirtschaft– DI Perschl
Lärmschutz – Dr. Schaffert
Luftreinhalte-technik – Ing. Kager

Risikofaktoren:

- 75. Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Luftschadstoffe
- 76. Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Lärm
- 77. Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Geländeänderungen
- 78. Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Flächeninanspruchnahme
- 79. Beeinträchtigung der Jagdwirtschaft durch Zerschneidung der Landschaft

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Jagdwirtschaft:

Mit Ausnahme des unmittelbaren Randbereiches der Pisten, des Vorfeldes und von sehr stark frequentierten Straßenabschnitten sind keine für das jagdbare Wild ökotoxikologisch relevanten Schadstoffgehalte in Boden, Pflanzen oder der Luft zu erwarten. Der weitaus überwiegende Teil der vom Vorhaben tangierten Jagdgebiete ist nicht von erheblichen Schadstoffbelastungen betroffen. Daher ist aus jagdfachlicher Sicht davon auszugehen, dass keine immissionsbedingten Auswirkungen auf die Jagdwirtschaft zu erwarten sind.

Da ohnehin staubvermindernde Maßnahmen nach dem Stand der Technik als Auflage vorgeschrieben werden, werden aus jagdfachlicher Sicht die Luftschadstoffimmissionen derart gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, dass eine nachhaltige Schädigung der Jagdwirtschaft im Untersuchungsgebiet ausgeschlossen werden kann.

Zusammenfassend ist anzuführen, dass die Lebensraumnutzung und Qualität des Wildhabitats weniger vom zu erwartenden Lärm abhängig sind, sondern hauptsächlich von der Lebensraumausstattung mit möglichst vielen unterschiedlichen Strukturen sowie geringer Beunruhigung durch Naherholungssuchende, welche vielfach auch in den Dämmerungszeiten aktiv sind. In diesem Zusammenhang wird davon ausgegangen, dass die Vielzahl an ohnehin

vorgesehenen ökologischen Ausgleichsmaßnahmen jedenfalls auch für das jagdbare Wild die Attraktivität so weit erhöhen wird, dass auch intensivere Verlärmung in Kauf genommen wird.

Alle Gehölzstrukturen (Wald, Windschutzanlage, Feldgehölz, etc.) stellen für alle Wildarten insbesondere nach der Ernte Einstands- und auch Äsungsbereiche dar. Nachdem diese Strukturen schon im IST-Bestand im Minimum sind, wirken sich Verluste dieser Habitatqualität besonders ungünstig aus.

Es ist daher zwingend erforderlich, dass die im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Maßnahmen, seien es die vorrangig für die Bereiche Naturschutz und Ornithologie erforderlichen Kompensationsmaßnahmen, seien es die aus forstfachlicher Sicht erforderlichen Ersatzaufforstungen, auch umgesetzt werden. Bei Umsetzung dieser - zweifelsfrei auch für das jagdbare Wild und somit die betroffenen Jagdgebiete positiven - Maßnahmen können die negativen Auswirkungen des Projektes durch Flächeninanspruchnahme mittel- bis langfristig kompensiert werden.

Im Sinne der RVS 04.03.12 stellt das Projekt wegen der Verlegung der B10 in Verbindung mit der vorgesehenen Errichtung eines Wildschutzzauns entlang der B10 sowie der Zäunung des erweiterten Flughafengeländes eine Vollbarriere dar.

Grundsätzlich ergibt sich aus jagdfachlicher Sicht die Situation, dass durch das Projekt ein zumindest regional bedeutender Korridor unterbrochen wird, bzw. Stellen entstehen, die nur sehr eingeschränkt passierbar sind.

Die RVS 04.03.12 sieht für regionale Wildwechsel eine Breite von mindestens 50 m mit einer Höhe von mindestens 4 m vor. Die geplante Wildquerung über die B10 ist aus fachlicher Sicht hinsichtlich des Wanderungskorridors grundsätzlich gut positioniert.

Sollte die Sicherung der Hauptroute des Wildwechselkorridors im Bereich der Fischabrücke infolge Nichtverfügbarkeit der für die Pflanzung von Leitlinien und -strukturen vorgeschlagenen Fläche östlich der Fischamender Straße - wie im Fachbeitrag angesprochen - nur teilweise oder gar nicht mehr aufrechterhalten werden können, müssten als Alternative die beiden "Ausweichrouten" südlich von Schwadorf, sowie zwischen Klein Neusiedl und Fischamend, als Ersatz der Hauptroute des ursprünglichen Wildkorridors realisiert werden.

Im Bereich der südlichen Ausweichroute wären diesfalls Wildquerungen an der Kreuzung des Hauptwechslers mit der LH 156 südlich von Schwadorf sowie für die Kreuzung des Wechslers mit der B 10 östlich von Schwadorf zu realisieren. Bei der nördlichen Ausweichroute zwischen Klein Neusiedl und Fischamend wären 3 Durchlässe für die Wildquerungen an Kreuzungspunkten mit Straßen vorzusehen.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Jagdwirtschaft:

2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Schutzgut Abfallwirtschaft

Bearbeitender Gutachter:

Abfallchemie – Mag. Dr. Mayr

Risikofaktoren:

80. Auswirkungen auf die Abfallwirtschaft durch anfallende Abfälle

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Abfallwirtschaft:

Durch die vorgesehenen Maßnahmen, einen Großteil der anfallenden Bodenaushubmaterialien für bautechnische Zwecke zu verwenden, wird der Anteil der zu entsorgenden Abfälle wesentlich verringert und daher die Abfallwirtschaft positiv beeinflusst.

Die erwarteten Beeinflussungen durch abfallwirtschaftliche Maßnahmen, die sich im Wesentlichen aus der Errichtung und den Betrieb der Bodenaushubdeponie ergeben, werden aus fachlicher Sicht als gering bewertet.

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen entsprechen den abfallwirtschaftlichen Zielvorstellungen und werden daher als ausreichend bewertet.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Abfallwirtschaft:

1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Naturschutz

Bearbeitende Gutachter:

Abwassertechnik – DI Schaar

Lärmschutz – Dr. Schaffert

Luftreinhalte-technik – Ing. Kager

Meteorologie – Univ. Prof. Dr. Mursch-Radlgruber

Naturschutz – Dr. Haas

Ornithologie – Dr. Probst

Risikofaktoren:

81. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Luftschadstoffe
82. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Abwässer/Sickerwässer
83. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Lärm
84. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Gelände- veränderungen
85. Verlust von aus der Sicht des Naturschutzes wertvollen Flächen bzw. Standorten
86. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Barrierewirkung (klimatisch)
87. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Zerschneidung der Landschaft
88. Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch visuelle Störungen (Licht)

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Naturschutz:

Die zum Schutz der Vegetation und von Ökosystemen geltenden Grenz- und Zielwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft von NO_x (JMW), NO₂ (TMW) und auch SO₂ (WMW, JMW) wurden bei den Messungen nicht überschritten und es konnte für den Fall der Umsetzung des Einreichvorhabens auch keine relevante Zusatzbelastung prognostiziert werden. Zudem ist anzumerken, dass besonders sensible Lebensräume wie Hochmoore im Betrachtungsraum überhaupt nicht vorkommen bzw. sich Trockenrasen nur linksufrig der Donau (Lobau), also außerhalb des Wirkungsbereiches der Zusatzdepositionen befinden. Auch die Grenzwerte hinsichtlich der 2. DFVO des Forstgesetzes liegen für die relevanten Depositionsstoffe unterhalb der Grenzwerte.

Die Beeinträchtigung von Naturschutzbelangen durch Abwässer bzw. Sickerwässer ist nicht zu erwarten, da mit dem Projekt keine relevante Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser in Zusammenhang steht.

Für die freie Flur sind Vögel nach derzeitigem Wissenstand der beste Indikator, um Beeinträchtigungen durch Lärmwirkungen zu prüfen.

Pistennahe wird in der Betriebsphase die hypothetische "Feldlerchen-Wirkschwelle" von 47 dB bei Weiten überschritten und mit einer durchschnittlichen Frequenz von einer pro Minute startenden oder landenden Maschine auch ein Dauerlärmcharakter erzeugt. In der UVE "Avifauna" wird aber schlüssig dargelegt, dass dies auf die Aktivitätsdichten (der Feldlerche) in Pistennähe keinen Einfluss hat, was auch durch neuere Forschungsergebnisse anderswo (in Österreich) bestätigt wird. Durch den Baubetrieb der Parallelpiste wird insbesondere das sensible Rebhuhn gestört, der Bau des Abwasserkanals wird eine akzeptable Störung im Umfeld des NP Donau-Auen bewirken.

Es kann davon ausgegangen werden, dass die Überflüge über den NP Donau-Auen im Bereich der Piste 16/34 zukünftig reduziert werden. Dies gilt auch für besondere meteorologische Umstände, wo nur 16/34 benutzbar ist, da für diese Spitzenstunden schon jetzt eine Vollauslastung der Piste 16/34 gegeben ist. Allerdings sind solche Verhältnisse äußerst selten, der Benützungsfaktor der Pisten 11/29 bzw. 11R/29L liegt (bzw. wird liegen) bei (bzw. im Bereich von) 99,623 %. Die alleinige Benützung der Piste 16/34 im Sanierungsfall ist im Nullszenario wahrscheinlicher als im Planszenario, da dann keine alternative Piste zur Verfügung steht. Entsprechend wird auch korrekt eine Entlastung der Störwirkung durch Lärm in diesem Bereich der Donauauen erwartet. Dies trifft auch auf die Vogelgemeinschaft jener Probestfläche zu, die im Rahmen der NVE "Donauauen" im Einflugschneisenbereich 16/34 erhoben wurde.

Luftverkehr verursacht optische und akustische Störreize, deren Auswirkungen (Verhaltensänderung wie z. B. Auffliegen bzw. Reaktionsintensität wie z. B. kurzes Auffliegen oder Abfliegen in andere Gebiete) von sehr vielen Faktoren wie intra-spezifischer Prädisposition (Vogelart, -gruppe), inter-spezifischen Interaktionen (z. B. Prädationsrisiko), Habitattyp, Anzahl Vögel, saisonalen Aspekten (Brutzeit, Zug, Überwinterung), Störquelle (Flugzeug, Hubschrauber etc.), Bewegungsrichtung, Fluggeschwindigkeit usw. abhängig ist. Für die Beurteilung des vermehrten Überfluges bei Orth/Donau sind folgende Parameter entscheidend: Überflughöhen durch größere Verkehrsflugzeuge bei Landungen in 600 m bis 2.300 m, bei Starts in 1.200 m bis 2.100 m Höhe, im Wesentlichen immer mit derselben Flugkurve und ohne Erzeugung von Dauerlärm.

Das Trappengebietes "Bründlfeld" wird nicht direkt überflogen, infolge des Heranrückens der Parallelpiste von Norden her kommt es sogar zu einem größeren Flugbogen um das Gebiet herum. Es gibt derzeit keine wissenschaftlichen Hinweise, dass die Zunahme des Lärms um 2 dB im nördlichsten "Bründlfeld"-Bereich eine negative Auswirkung auf diese Art (oder andere Offenlandarten) haben könnte. Dazu stellten Quaisser & Hüppop (1995) eine (für ihre Größe vergleichsweise) geringe Störanfälligkeit der Großtrappe gegenüber Flugzeugen fest (vgl. auch Plücken 2005b).

Die vorhabensbedingten Erhöhungen der Verkehrsfrequenzen führen bei keinem Straßenzug (S 1, A 4, B 9, B 60) zu einer Verschiebung in eine andere Effektdistanzklasse (siehe Rev. 05, 4.10, Tab. 4. 10-3) und damit in einen erhöhten Auswirkungsbereich. Durch die Verlegung der B10 verloren gehende Feldlerchen-Reviere sind nicht populationsrelevant und werden durch vorhabensbedingte habitatverbessernde Maßnahmen (Vergrößerung der Flughafenwiesen) jedenfalls ausgeglichen.

Die einzige Sensibilität in Hinblick auf die Fernwirkung von Geländeveränderungen besteht durch die beabsichtigten Änderungen der Horizontlinie. Der Lebensraum der Großtrappe wird u.a. durch Horizontüberhöhungen beeinträchtigt. Das Projekt sieht hierfür sowohl konstruktive Lösungen in Form von flachen der B10 vorgelagerten Dammverläufen als auch Ausgleichmaßnahmen vor.

Im Zuge des Projektes sind umfangreiche Geländeveränderungen bzw. Flächeninanspruchnahmen vorgesehen, die eine Reihe von anhand der Ausprägung des Vegetationskleides gering- bis mittelwertige Standorte betreffen. Hochwertige Flächen sind lediglich im Teilraum „Trockental Ziegelgrube“ (Trockenbrache mit Trockenrasen Aspekten) und mit Abstrichen im Bereich der „Donauauen“ (Auwald) betroffen. Die meisten ökologisch relevanten Flächen/Standorte sind untereinander vernetzt. In Kombination mit anderen Einflussfaktoren ist allerdings anzumerken, dass es durch das Projektvorhaben zur Aufgabe des gesamten verbleibenden Ackerlandes zwischen dem Ort Rauchenwarth und dem Flughafen / der B 10 kommen wird. Damit gehen für die Großtrappe durch Störung (Art mit sehr hoher Fluchtdistanz!), Veränderung des Horizonts durch den Damm an der B 10 (Verlust der Übersichtlichkeit) und Flächenverlust (Versiegelung, Umwandlung in nicht trappentauglichen Lebensraum) etwa zwei Drittel der lokalen Einstandsfläche verloren. Ohne Berücksichtigung von Maßnahmen wird daher eine "sehr hohe" Auswirkungserheblichkeit konstatiert, weil die Möglichkeit eines erfolgreichen Brütens vor Ort in Frage gestellt wird und negative Auswirkungen auf das Meta-Populationsgefüge (Westpannonikum) abgeleitet werden.

Bei Umsetzung der Kompensationsplanung sind nach Erreichung der Ausgleichsziele Beeinträchtigungen der ökologischen Funktionstüchtigkeit in Summe nicht zu erwarten, da trotz der großen Flächenbeanspruchungen und der Materialumlagerungen ein annehmbarer Ausgleich erzielt werden kann. Es verbleiben aber dennoch ein kleines Restrisiko und notwendige Auflagen, um zu gewährleisten, dass die Zielsetzungen des Projektes auch erreicht werden.

Makroklimatische Auswirkungen des Planvorhabens können auf Basis der vorliegenden Gutachten ausgeschlossen werden. Daher ist es nicht zu erwarten, dass insbesondere bei Zugvögel durch großflächige klimatische Veränderungen, etwa durch ein erhöhtes, flächiges Nebel- und Wolkenaufkommen (= Barrierewirkung), zu einer Erhöhung der Birdstrike-Raten oder zu einer Herabsetzung der Orientierungsleistung kommen wird.

Der Fragmentierungsgrad der Landschaft im Bereich des, für das Vorhaben maßgeblichen, Landschaftsraumes ist bereits aktuell hoch. Mit der Ostautobahn im Norden, der L156 und der B60 im Osten sowie der im Süden verlaufenden B9 sind bereits mehrere Barrieren zwischen Donauauen und Rauchenwarther Platte gegeben. Im gesamten Verlauf ist die Wechselmöglichkeit für alle bodengebundenen Arten unterbrochen.

Ohne die ökologischen Begleitmaßnahmen bzw. Kompensationsmaßnahmen käme es in Bezug auf das Schutzgut Tiere und deren Lebensräume zu erheblichen umweltrelevanten Beeinträchtigungen.

Bei rechtzeitiger Herstellung der Querungshilfen, Leitelemente, Vernetzungsstrukturen sowie der Rücknahme der Zäunung im Bereich des nordöstlichen Eckes des Flughafengeländes, kann davon ausgegangen werden, dass die Erheblichkeitsschwelle bei Weitem nicht erreicht wird. Durch die Querungshilfen im Bereich der B10 kommt es langfristig zu einer Verbesserung der Situation, die besonders dann wirksam wird, wenn sich die Lebensräume im Bereich der vom Projekt beanspruchten Flächen sowie der Kompensationsflächen etabliert haben.

Es ist seit langem bekannt, dass Licht im kurzwelligen und ultravioletten Bereich starke Lockwirkungen auf Insekten aber auch auf Vögel ausüben kann.

Im Planvorhaben werden keine isoliert stehenden, hohen Gebäude errichtet, es werden keine Skybeamer installiert, und es kommt zu keiner Veränderung der gesamten Beleuchtungssituation im Großraum Wien. Entsprechend sind vom Planvorhaben keine negativen Auswirkungen auf die Avifauna zu erwarten.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Naturschutz:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Schutzgut Landwirtschaftliche Nutztiere und Heimtiere

Bearbeitender Gutachter:

Veterinärmedizin – DDr. Herbrüggen

Risikofaktoren:

- 89. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutztieren sowie Heimtieren durch Luftschadstoffe
- 90. Beeinträchtigung von landwirtschaftlichen Nutztieren sowie Heimtieren durch Lärm

Zusammenfassende Schlussfolgerungen zum Schutzgut Landwirtschaftliche Nutztiere und Heimtiere:

Landwirtschaftliche Nutztiere sowie Heimtiere werden durch Luftschadstoffimmissionen nicht oder nur in vernachlässigbarem Umfang beeinträchtigt.

Die möglichen Auswirkungen der mit nur sehr geringer Wahrscheinlichkeit zu erwartenden olfaktorischen Einflüsse auf einzelne Tierarten haben aus fachlicher Sicht nur sehr geringe oder gar keine Auswirkungen auf das Wohlbefinden der Tiere.

Landwirtschaftliche Nutztiere sowie Heimtiere werden durch Lärmimmissionen in geringem Ausmaß beeinträchtigt.

Beeinträchtigungen sind vor allem hinsichtlich von Schweinen zu erwarten, die bereits durch andere Lebensumstände, insbesondere wegen der strohlosen und engen Haltung sowie Mangel an Beschäftigungsmaterial vorbelastet sind. Weiters können Pferde beeinträchtigt werden, die bisher von Fluglärm nicht betroffen waren und durch diesen erschrecken und scheuen.

An zusätzlichen Maßnahmen wird empfohlen, in den möglicherweise betroffenen Schweinebetrieben die Einhaltung der gesetzlichen Mindestanforderungen zu kontrollieren und die möglicherweise betroffenen Pferdehalter auf die zusätzlichen Lärmimmissionen hinzuweisen.

Gesamtbewertung zum Schutzgut Landwirtschaftliche Nutztiere und Heimtiere:

- 1 geringe/mäßige Auswirkungen

2.3. Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Befristungen:

Im Zuge der Erstellung der Teilgutachten und im Rahmen von Gutachtersitzungen wurden durch die Sachverständigen der UVP- Behörde folgende Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Befristungen formuliert.

Diese sind dem Anhang zu entnehmen.

3. Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes

3.1. Einleitung:

In der folgenden Tabelle sind die Fragestellungen bezüglich des Schutzgutes „Übergeordnete Planungen“ dargestellt. Gemäß § 12 Abs. 5 Z 5 hat das Umweltverträglichkeitsgutachten fachliche Aussagen zu den erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung der öffentlichen Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten.

Um auch für diesen Bereich einen integrativen Bewertungsansatz sicherzustellen, wurden dem Gutachter für den Fachbereich Raumordnung zur Bearbeitung einiger Fragen Gutachter aus anderen Bereichen zur Seite gestellt.

Tabelle Fragenbereich 3:

GA 1	GA 2	Fragestellung FB 3
R	A	1. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf die Entstehung von Abwässern/Sickerwässern unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Pläne etc. zu beurteilen?
R	Lu	2. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?
R		3. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf die Lärmeinwirkungen in der Umgebung des Vorhabens zu bewerten?

R		4. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Geländeänderungen im Zuge des Vorhabens zu bewerten?
R		5. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme zu bewerten?
R	M	6. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Barrierewirkung (klimatisch) zu bewerten?
R		7. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Zerschneidung der Landschaft zu bewerten?
R		8. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf visuelle Störungen zu bewerten?
R	F	9. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Pläne (Waldentwicklungsplan, Waldentwicklungsplan etc.) zu bewerten?
R	N,O	10. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Pläne zu beurteilen?
Vp		11. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?

3.2. Schlussfolgerungen zum Fragenbereich 3:

Für das Projektgebiet sind derzeit keine wasserwirtschaftlichen Pläne, beispielsweise Nationaler Gewässerbewirtschaftungsplan, verlautbart. Nachdem mit dem Projekt keine relevante Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser in Zusammenhang steht, sind diesbezüglich keine Konflikte zu erwarten.

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe.

Das Projekt hat auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Lärmeinwirkung aus dem Vorhaben bedeutende, jedoch tragbare Auswirkungen.

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Geländeänderungen.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme werden als mäßig eingestuft.

Aus Sicht des Fachbereichs Meteorologie und Klima sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes als vernachlässigbar zu bezeichnen. Die klimatischen Wirkungen durch Barrierewirkung bleiben auf den Nahbereich (<100m) beschränkt und stellen keine wesentliche Änderung zum Bestand dar.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Zerschneidung der Landschaft werden als gering eingestuft.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf visuelle Störungen werden als mäßig eingestuft.

Abgesehen von einer geringfügigen Erhöhung der Waldausstattung bedingt durch die Ersatzaufforstungen, sowie von einer im Zuge der nächsten WEP-Revision vorzunehmenden Änderung der Funktionsflächen 14 (Flughafengelände) und 17 (Stadtwald Schwechat), welche grundsätzlich als mäßig zu bewerten sind, werden aus Sicht der forstlichen Raumplanung keine Auswirkungen des Projektes erwartet.

Folgende naturschutzrechtlich relevante Schutzgebiete sind im Betrachtungsraum festgelegt:

- Natura 2000-Gebiete
 - Natura 2000-Gebiet „Donau Auen östlich von Wien“
 - Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene – Leitha-Auen“
- Nationalparks
 - Nationalpark „Donau – Auen“
- Naturschutzgebiete:
 - Naturschutzgebiet (Niederösterreich)
 - Naturschutzgebiet „Pischelsdorfer Wiesen“
- Landschaftsschutzgebiete
 - Landschaftsschutzgebiet LSG „Donau-March-Thaya-Auen“
- Naturdenkmal

Im Untersuchungsgebiet finden sich zahlreiche Naturdenkmäler; es liegt allerdings kein Naturdenkmal in jenem Bereich, der von Pistenvarianten direkt tangiert wird.

Soweit bekannt, ist derzeit nicht geplant, Änderungen an der bestehenden Schutzgebietskulisse vorzunehmen. In der Vergangenheit gab es Anläufe den Höchstenbühel bei Wienerherberg unter Schutz zu stellen. Die Schutzbemühungen haben aber keinen aktuellen Charakter. Darüber hinaus wäre der Schutzgegenstand, eine in Österreich seltene eupannonische Eichenwaldgesellschaft, durch das Projekt nicht gefährdet. Ob ein Fortbestand des Naturschutzgebietes "Lobau-Schüttelau-Schönauer Haufen" noch sinnvoll ist, kann hinterfragt werden, da es mittlerweile zur Gänze in den Nationalpark Donauauen integriert ist.

Es kann zusammenfassend aus naturschutzfachlicher Sicht festgestellt werden, dass derzeit keine Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Pläne erkennbar sind.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass durch die Bedeutung des Flughafens sowohl für den motorisierten Individualverkehr als auch den Öffentlichen Verkehr das Verkehrsnetz und die Entwicklung des Raumes wesentliche Abhängigkeiten besitzen. Diese Entwicklung ist aufgrund der kontinuierlichen Steigerung der Verkehrsstärken gegeben, durch das Projekt der 3. Piste erfolgt eine zusätzliche Entwicklung, sowohl für den Passagierverkehr als auch für den Beschäftigtenverkehr des Flughafens. Direkt und ausschließlich

dem Projekt zuordenbare Auswirkungen auf die Entwicklung im Bereich der öffentlichen Verkehrsplanungen sind in der Gesamtbetrachtung nur im geringen Ausmaß feststellbar. Ein wesentlicher Teil der Auswirkungen wird aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung auch ohne Realisierung des Projektes entstehen.

4. Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen

Eine Aufstellung der eingelangten Stellungnahmen sowie die fachliche Auseinandersetzung und Beurteilung durch die Sachverständigen der UVP- Behörde sind als eigener Band erstellt worden und dem Anhang zu entnehmen.

Dieser Anhang ist Bestandteil des Umweltverträglichkeitsgutachtens.

5. Gesamtschlussfolgerungen und Fertigungen zum Umweltverträglichkeitsgutachten zum Vorhaben Parallelpiste 11R/29L:

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der Teilgutachten und der Einreichunterlagen erstellt.

Unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den unterfertigten Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen im Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden, liegt im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau eine Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes vor.