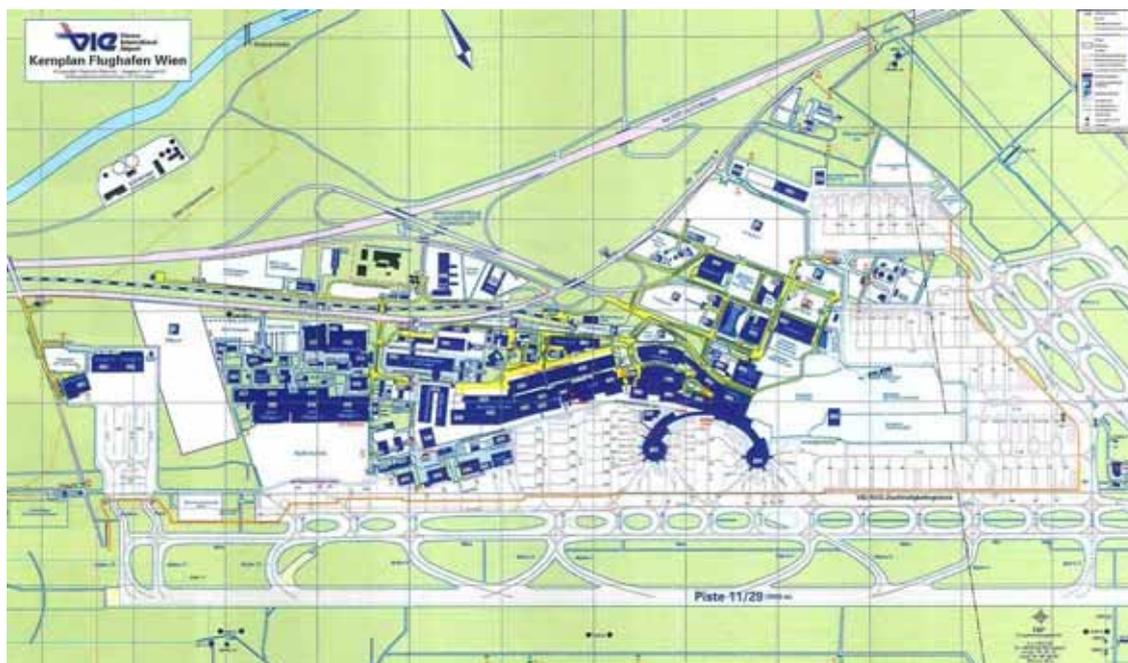


Flughafen Wien

Konzept für die Erstellung eines „ex-post Umweltverträglichkeitsberichtes“

zur Vorlage bei der Europäischen Kommission



Wien, 5.3.2008

Inhaltsverzeichnis

A Allgemeiner Teil	5
1 Bezug und Aufgabenstellung	5
2 Verwendete Unterlagen.....	8
3 Schutzgüter und Schutzziele.....	9
4 Methodische Grundstruktur für den Umweltverträglichkeitsbericht (UVB)	11
4.1 Inhalte des UVB	11
4.2 Bewertungsmethode im Umweltverträglichkeitsbericht.....	12
4.2.1 Beurteilung der sektoralen Eingriffsauswirkungen	12
4.2.2 Themenbereichs- bzw. schutzgutspezifische Bewertung der Eingriffserheblichkeit	14
4.2.3 Maßnahmenentwicklung und Maßnahmenwirkung	15
4.2.4 Verbleibende Auswirkungen	15
4.2.5 Gesamtbewertung der verbleibenden Auswirkungen.....	16
5 Beurteilung der Relevanzen für das Konzept zum UVB.....	19
5.1 Definition der Auswirkungen	19
5.2 Relevanzbeschreibung.....	21
B Spezieller Teil	22
6 Rechtliche Grundlagen und Rahmenbedingungen	22
7 Beschreibung der 15 Einzelprojekte.....	22
8 Untersuchungsumfang für den Umweltbericht	54
8.1 Arbeitspaket Schutzgut Mensch.....	56
8.1.1 Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestands.....	57
8.1.2 Auswirkungen	57
8.1.3 Maßnahmen im Rahmen des UVB.....	58
8.1.4 Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste	58
8.2 Arbeitspaket Schutzgut Flora und Fauna.....	63
8.2.1 Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestands.....	64
8.2.2 Auswirkungen	64
8.2.3 Maßnahmen im Rahmen des UVB.....	65
8.2.4 Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste	65
8.3 Arbeitspaket Schutzgut Boden	69
8.3.1 Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes	70
8.3.2 Auswirkungen	70

8.3.3	Maßnahmen im Rahmen des UVB	70
8.4	Arbeitspaket Schutzgut Wasser	71
8.4.1	Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes	72
8.4.2	Auswirkungen	72
8.4.3	Maßnahmen im Rahmen des UVB	72
8.4.4	Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste	72
8.5	Arbeitspaket Schutzgut Luft und Klima	74
8.5.1	Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes	75
8.5.2	Auswirkungen	75
8.5.3	Maßnahmen im Rahmen des UVB	75
8.5.4	Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste	75
8.6	Arbeitspaket Schutzgut Landschaft.....	77
8.6.1	Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestandes	78
8.6.2	Auswirkungen	78
8.6.3	Maßnahmen im Rahmen des UVB	78
8.6.4	Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste	79
8.7	Arbeitspaket Schutzgut Sachgüter und kulturelles Erbe	80
8.8	Entwicklung der Flugbewegungen	80
8.9	Entwicklung der Umweltsituation um den Flughafen Wien	81
8.10	Rechtliche Grundlagen der Massnahmen	82
9	UVP-Verfahren für die dritte Piste	84
9.1	Technische Daten zur Parallelpiste 11R/29L	85
9.2	Inhalt der UVE	86
9.3	Dialog mit der Bevölkerung	87
9.4	Ergebnisse der Umweltverträglichkeitserklärung	88
9.4.1	Mensch und dessen Lebensräume.....	88
9.4.2	Pflanzen und deren Lebensräume.....	90
9.4.3	Boden, Geologie und Wasser.....	90
9.4.4	Luft und Klima	90
9.4.5	Landschaft	91
9.4.6	Zusammenfassende Beurteilung der Umweltverträglichkeit	91
10	Mediation / Öffentlichkeitsbeteiligung	92
10.1	Mediation.....	92

10.2	Öffentlichkeitsbeteiligung	93
10.3	Abgrenzung zum UVP-Genehmigungsverfahren für die 3. Piste	94
11	Ausblick, weitere Vorgangsweise	95

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Grundschema zur Bewertung der Sensibilität	13
Tabelle 2:	Grundschema der Beurteilung der Eingriffsintensität	14
Tabelle 3:	Schema zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit (Belastung), Einstufung der Erheblichkeit der Auswirkungen	14
Tabelle 4:	Schema der Beurteilung der Maßnahmenwirkung	15
Tabelle 5:	Schema zur Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen, Einstufungen der verbleibenden Auswirkungen	16
Tabelle 6:	Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter	17
Tabelle 7:	Merkmale der potenziellen Auswirkungen	19
Tabelle 8:	Relevanzeinstufungen aufgrund der potenziellen Auswirkungen	21
Tabelle 9:	Relevanzmatrix - beispielhaft	21
Tabelle 10:	Übersicht über die 15 Einzelprojekte	23
Tabelle 11:	Grundwassermessstellen im Flughafenumfeld	73

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Prognoseszenario	6
Abbildung 2	Methodisches Grundkonzept zur Ermittlung der Umweltverträglichkeit	12
Abbildung 3:	Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit	18
Abbildung 3	Flugbewegungen von 1999-2003	81
Abbildung 4	Ablaufschema UVE	84
Abbildung 5	Pistenanlage lt. UVE	85
Abbildung 6	Projektstrukturplan zum UVB	95

A ALLGEMEINER TEIL

1 BEZUG UND AUFGABENSTELLUNG

In einem Mahnschreiben der Europäischen Kommission wird Österreich aufgefordert, die nach Ansicht der Europäischen Kommission gemäß UVP-Richtlinie der EU (85/337/EWG idgF) UVP-pflichtigen, nach österreichischer Gesetzeslage (UVP-G idgF) und dessen innerstaatlicher Auslegung nicht UVP-pflichtigen Projektteile aus einem sogenannten Masterplan für den Flughafen Wien einer UVP zu unterziehen. Der Masterplan wurde zwar im Jahr 1998 erarbeitet, mit der Umsetzung der Teilprojekte wurde 1999 begonnen. Daher wird das Jahr 1999 als Basisjahr für die Beurteilung herangezogen.

Da die Projektteile größtenteils schon umgesetzt, zumindest jedoch in ihrem Bau schon sehr weit fortgeschritten sind, kann dies nicht im Rahmen einer Standard-UVF erfolgen.

Daher wird ein „ex-post-Umweltverträglichkeitsbericht“ (kurz ex-post-UVB) erstellt und dieser einer behördlichen Prüfung und öffentlichen Erörterung entsprechend den Grundzügen einer UVP gemäß UVP-Richtlinie (nicht einer UVP gemäß österreichischem UVP-Gesetz) unterzogen. Dabei ist Folgendes zu beachten:

- Für die Kapazitätserweiterung des Flughafen Wien durch Errichtung einer 3. Piste ist derzeit ein UVP-Verfahren anhängig. In der dazu eingereichten Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) sind die maßgeblichen Veränderungen im Luftverkehr und im induzierten Kraftfahrzeugverkehr sowie die daraus resultierenden Emissionen und Immissionen von Schall und Luftschadstoffen dargestellt. Umfangreiche Basisdaten stehen für das Jahr 2003 zur Verfügung, für das Prognosejahr 2020 wurden die Auswirkungen als Prognose-Nullfall (Ausbau des Flughafens, jedoch ohne Errichtung 3. Piste) und als Prognose-Planfall (Ausbau Flughafen und Errichtung der 3. Piste als worst case Szenario) dargestellt. **Im Rahmen des „ex-post-UVB“ werden daher alle seit 1999 gesetzten Einzelprojekte einer Prüfung auf ihre Auswirkungen für Mensch und Natur unterzogen und Maßnahmen gegen nachteilige Entwicklungen erarbeitet.**

Entsprechend der gängigen UVP-Praxis stellt man einen Prognose-Nullfall (ohne Einzelprojekte/Ausbauten) einem Prognose-Planfall (mit Einzelprojekten/Ausbauten) gegenüber, in diesem Fall wäre das Prognosejahr das Jahr 2020 – immer jedoch ohne den Ausbau 3. Piste. Das Basisjahr für die Prognosen ist das Jahr 1999, für das gesicherte Daten bezüglich Flugbewegungen und Verkehr vorliegen.

- Basis für die Maßnahmenentwicklung ist das Delta zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose-Planfall für das Jahr 2020.
- Da die Flugzahlen für das Jahr 2020 ohne Einzelprojekte/Ausbauten sehr schwierig zu berechnen sind (es gibt ja auch ohne diese Einzelprojekte eine Steigerung; ein Teil der Einzelprojekte wurde zudem bereits umgesetzt), wurde das Jahr 2003, für das ebenfalls gesicherte Daten zu Flug- und Verkehrszahlen existieren, als Prognose-Nullfall herangezogen – ein für den Flughafen zwar ungünstiger, aber abgesicher-

ter Planfall.¹ Es wird daher die Entwicklung des Luft- und Kraftfahrzeugverkehrs sowie der dadurch bewirkten Emissionen und Immissionen von Schall und Luftschadstoffen durch eine Darstellung des Jahres 2003 (ohne Zuordnung zu den einzelnen Projektteilen) gesamthaft als **Prognose-Nullfall** konkretisiert, der **Prognose-Planfall** bildet die Situation „Ausbau des Flughafens ohne 3.Piste“, aber mit den verfahrensgegenständlichen Einzelprojekten/Ausbauten, im Jahr 2020.

- Aus dem Flugverkehr abzuleitende Auswirkungen sowie Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen können daher in Quervernetzung zur UVP 3.Piste beurteilt werden.
- Besonderes Augenmerk wird auf Flächenverbrauch, Flächenveränderung, Änderungen des Erscheinungsbildes und Emissionen der zu prüfenden Gebäude (Licht, Heizungs- und Lüftungsemissionen etc.) gelegt.
- Im Hinblick auf den Verwirklichungsstand der Projektteile werden die Errichtungsphase und die daraus resultierenden Auswirkungen nicht mehr näher behandelt.
- Sinnvolle Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und soweit wie möglich ausgeglichen werden, sollen entwickelt werden.
- Die im Rahmen des Mediationsverfahrens vereinbarten und derzeit weiterentwickelten Maßnahmen für die Entwicklung des Flughafens ohne Ausbau der 3. Piste in Hinblick auf Verkehr und Flugbewegungen werden im Rahmen des UVB evaluiert und gegebenenfalls adaptiert.

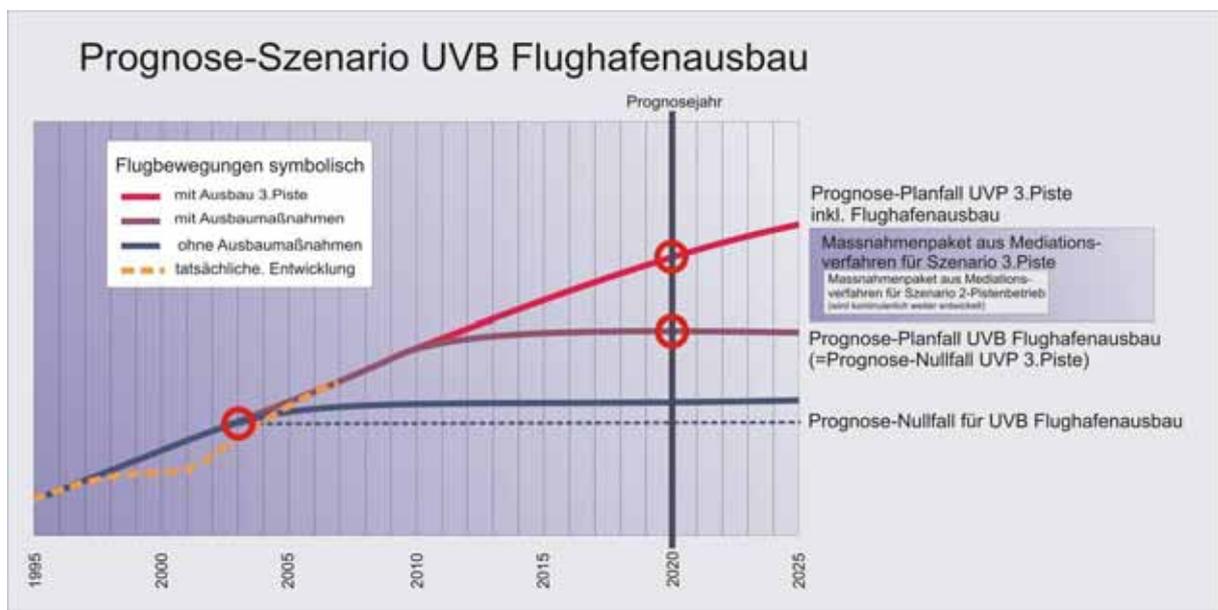


Abbildung 1 Prognoseszenario

¹ Der eigentliche Prognose-Nullfall wäre die Entwicklung des Flughafens ohne Ausbaumaßnahmen im Jahr 2020. Die damit verbundenen Flugbewegungs-, Passagier- und Verkehrszahlen wären sicherlich höher als die für 2003 bekannten Zahlen, jedoch nicht zuletzt wegen der teils bereits durchgeführten Maßnahmen sehr schwer zu prognostizieren. Daher geht der Flughafen Wien in Hinblick auf Prognosegenauigkeit von den für ihn ungünstigeren Zahlen (das Delta zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall wird größer, daher theoretisch mehr Maßnahmen notwendig) des Jahres 2003 aus.

Zur Erstellung dieses „ex-post-UVB“ ist nun in **einer ersten Phase** der Kommission ein **Konzept** für die Erarbeitung dieses Umweltberichtes vorzulegen, das

- übersichtlich und strukturiert die einzelnen Projektteile aus dem Masterplan für den Flughafen mit den jeweiligen relevanten technischen Daten (Größe, Kubatur, Haustechnik, usw) darstellt
- die Grundzüge der allgemeinen Methoden zur Beurteilung und Bewertung der Projektteile auf die Schutzgüter darlegt,
- eine erste Analyse der möglichen Auswirkungen auf die Schutzgüter mittels einer Relevanzmatrix (Schutzgüter * Wirkungen) ermöglicht,
- darauf aufbauend die speziellen Methoden zur Erfassung und Bewertung des Zustandes der betroffenen Schutzgüter sowie Methoden zur Analyse der möglichen Auswirkungen erläutert.

2**VERWENDETE UNTERLAGEN**

- Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG), (ABl. EG Nr. L 175/40), geändert durch die Richtlinie 97/11/EG vom 3. März 1997, ABl. EG Nr. L 73/5 und durch die Richtlinie 2003/35/EG [Neufassungen in Fettdruck und Änderungen zudem unterstrichen] vom 26. Mai 2003, ABl. EG Nr. L 156/17; konsolidierte Fassung
- Mahnschreiben der Kommission der Europäischen Gemeinschaften (Vertragsverletzungsverfahren 2006/4959, K(2007)910, wegen Verstoß gegen die Richtlinie 85/337/EWG, vom 21.3.2007
- Stellungnahme der Republik Österreich wegen Verstoß gegen die Richtlinie 85/337/EWG, vom 7. Mai 2007, GZ BKA-VV.06/4959/0003-V/A/8/2007
- Ergänzende Stellungnahme der Republik Österreich wegen Verstoß gegen die Richtlinie 85/337/EWG, vom 6. Juni 2007, GZ BKA-VV.06/4959/0006-V/A/8/2007
- Umweltverträglichkeitserklärung Parallelpiste 11R/29L, UVP Einreichprojekt, Verfasser: Dorsch Gruppe DC Wasser und Umwelt, München, Projektwerber: Flughafen Wien AG, Februar 2007

3**SCHUTZGÜTER UND SCHUTZZIELE**

Artikel 3 der UVP-Richtlinie (85/337/EWG) besagt:

Die Umweltverträglichkeitsprüfung identifiziert, beschreibt und bewertet in geeigneter Weise nach Maßgabe eines jeden Einzelfalls gemäß den Artikeln 4 bis 11 die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Projekts auf folgende Faktoren:

- Mensch, Fauna und Flora,
- Boden, Wasser, Luft, Klima und Landschaft,
- Sachgüter und kulturelles Erbe,
- die Wechselwirkung zwischen den unter dem ersten, dem zweiten und dem dritten Gedankenstrich genannten Faktoren.

Die Ziele der einzelnen Schutzgüter werden folgendermaßen beschrieben:

Schutzziele Mensch

- Schutz menschlicher Nutzungsinteressen im Siedlungsbereich (Gesundheit, Wohlbefinden) sowie die Erhaltung und Förderung der Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden im wirtschaftlichen und kulturellem Sinne
- Erhaltung gesunder Lebensverhältnisse durch Schutz der Wohngebiete / Wohnnutzung, des Wohnumfeldes sowie der den zuzuordnenden Funktionsbeziehungen (besiedelte Gebiete und ihre direkte Umgebung)
- Erhaltung von Flächen für die Freizeit und Erholung sowie Jagd und Fischerei
- Erhaltung der land- und forstwirtschaftlichen Produktionskapazität zur Bewahrung der Eigenversorgung sowie der Waldfunktionen im Sinne des öffentlichen Interesses

Schutzziele Flora und Fauna

- Schutz von wildlebenden Tieren bzw. wildwachsenden Pflanzen und ihren Lebensgemeinschaften in ihrer natürlichen und historisch gewachsenen Artenvielfalt sowie Schutz ihrer Lebensräume (Biotope) und ihrer sonstigen Lebensbedingungen
- Erhalt von Schutz- und Schongebieten zur Sicherstellung der ökologischen Vielfalt sowie zum Schutz der Lebensräume untereinander

Schutzziele Boden

- Sicherung der natürlichen Funktionen des Bodens als
 - Lebensgrundlage für Menschen, Tiere und Pflanzen

- Teil des Naturhaushaltes mit seinen Wasser- und Stoffkreisläufen
- Genetische Ressource
- Sparsamer Flächenverbrauch und damit größtmögliche Sicherung der Böden in ihrer flächenhaften Verbreitung und Vielfalt

Schutzziele Wasser

- Sicherung der Qualität und Quantität des Grund- und Oberflächenwassers im Sinne des Ressourcenschutzes sowie der Hochwassersicherheit
- Schadloose Ableitung der Straßenwässer

Schutzziele Luft und Klima

- Reinhaltung der Luft durch Vermeidung von Luftverunreinigungen
- Erhaltung des Bestandsklimas sowie der lokalklimatischen Regenerations- und Austauschfunktion

Schutzziele Landschaft

- Erhaltung der Vielfalt, Eigenart und Schönheit der Landschaft in ihrer natürlichen oder kulturhistorisch geprägten Form
- Erhaltung der natürlichen Erholungseignung und des touristischen Potentials der Landschaft
- Erhaltung großräumiger Landschaftsbereiche im unbesiedelten Raum ohne Zerschneidung durch belastende Infrastruktureinrichtungen

Schutzziele Sachgüter und kulturelles Erbe

- Erhaltung historischer Kulturlandschaften und Kulturlandschaftsbestandteile von besonders charakteristischer Eigenart
- Schutz von Ortsbildern, Ensembles sowie geschützten und schützenswerten Bau- und Bodendenkmälern einschließlich deren Umgebung, sofern dies für die Erhaltung der Eigenart und Schönheit des Denkmals erforderlich ist

4 METHODISCHE GRUNDSTRUKTUR FÜR DEN UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT (UVB)

4.1 INHALTE DES UVB

Der **Umweltverträglichkeitsbericht** muss folgende Inhalte aufweisen (gem. Anhang IV der Richtlinie 85/337/EWG):

1. Beschreibung des Projekts, im besonderen:

- Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Projekts und des Bedarfs an Grund und Boden während des Bauens und des Betriebs,
- Beschreibung der wichtigsten Merkmale der Produktionsprozesse, z.B. Art und Menge der verwendeten Materialien,
- Art und Quantität der erwarteten Rückstände und Emissionen (Verschmutzung des Wassers, der Luft und des Bodens, Lärm, Erschütterungen, Licht, Wärme, Strahlung usw.), die sich aus dem Betrieb des vorgeschlagenen Projekts ergeben,

2. Übersicht über die wichtigsten anderweitigen vom Projektträger **geprüften Lösungsmöglichkeiten** und Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen.

3. Beschreibung der möglicherweise von dem vorgeschlagenen Projekt **erheblich beeinträchtigten Umwelt**, wozu insbesondere die Bevölkerung, die Fauna, die Flora, der Boden, das Wasser, die Luft, das Klima, die materiellen Güter einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze und die Landschaft sowie die Wechselwirkung zwischen den genannten Faktoren gehören.

4. Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des vorgeschlagenen Projekts auf die Umwelt infolge

- des Vorhandenseins der Projektanlagen,
- der Nutzung der natürlichen Ressourcen,
- der Emission von Schadstoffen, der Verursachung von Belästigungen und der Beseitigung von Abfällen

und Hinweis des Projektträgers auf die zur Vorausschätzung der Umweltauswirkungen angewandten Methoden (siehe Kapitel Bewertungsmethode).

Die Beschreibung sollte sich auf die direkten und die etwaigen indirekten, sekundären, kumulativen, kurz-, mittel- und langfristigen, ständigen und vorübergehenden, positiven und negativen Auswirkungen des Vorhabens erstrecken.

5. Beschreibung der Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen.

6. Nichttechnische Zusammenfassung der gemäß den obengenannten Punkten übermittelten Angaben.

7. Kurze Angabe etwaiger Schwierigkeiten (technische Lücken oder fehlende Kenntnisse) des Projektträgers bei der Zusammenstellung der geforderten Angaben.

4.2 BEWERTUNGSMETHODE IM UMWELTVERTRÄGLICHKEITSBERICHT

Die nachfolgende Erläuterung der Bewertungsmethode geht von einem „Idealfall“ aus. Eine schutzgutspezifische Adaptierung der einzelnen Bewertungsschritte ist erforderlich und insofern möglich, als die Einheitlichkeit der Vorgangsweise und Darstellung und somit die Nachvollziehbarkeit erhalten bleibt. Es wird - unabhängig von der fachspezifischen Methode - themenübergreifend ein gleichermaßen geeignetes, einfaches und nachvollziehbares Beurteilungssystem angestrebt. Durch Überlagerung der Ergebnisse der einzelnen Fachbereiche kann somit ein gesamtheitliches Bild der Wertigkeiten und Auswirkungen entworfen werden.

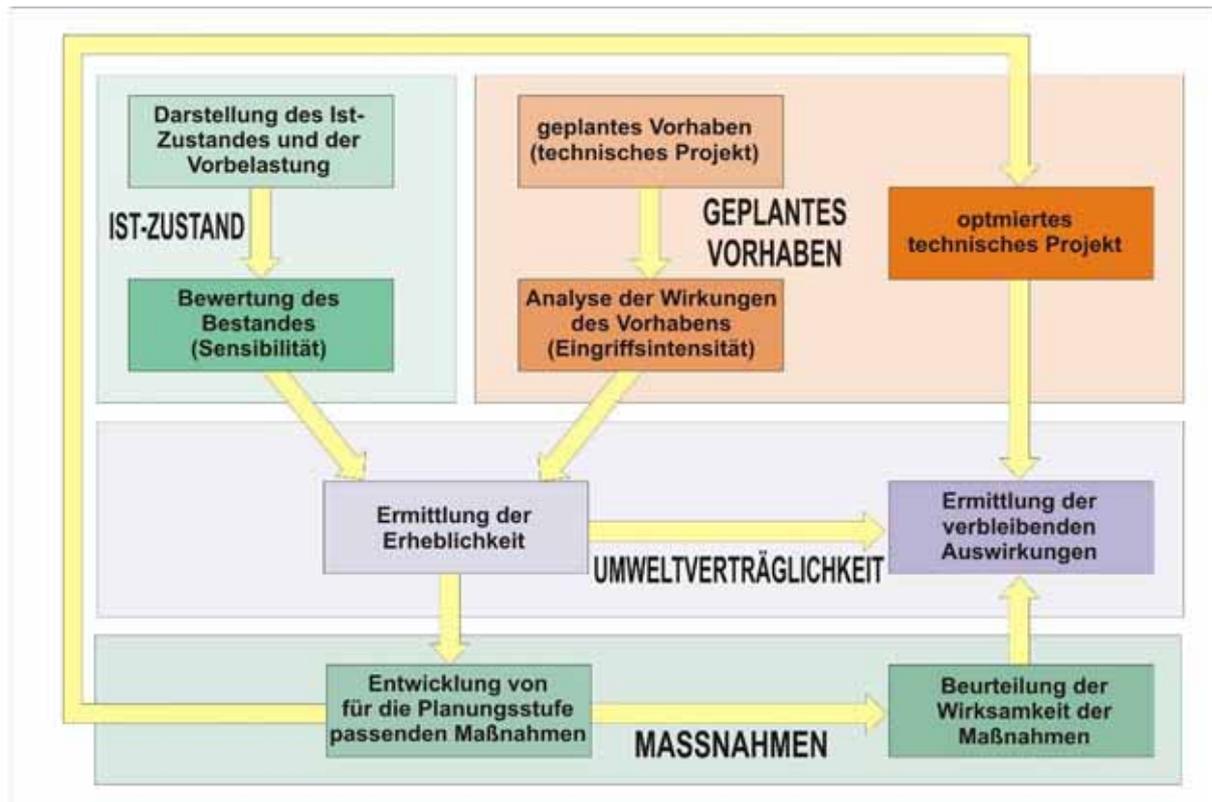


Abbildung 2 Methodisches Grundkonzept zur Ermittlung der Umweltverträglichkeit

4.2.1 BEURTEILUNG DER SEKTORALEN EINGRIFFSAUSWIRKUNGEN

Methoden zur Erfassung des Bestandes

Die Wahl der anzuwendenden Erhebungsmethoden bleibt den jeweiligen Fachbearbeitern vorbehalten. Die Wahl der Methode hat jedoch dem Stand der Technik zu entsprechen und sie ist zur Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit im speziellen Teil dargestellt.

Methode zur Bewertung des Bestandes – Sensibilitätsermittlung

Die Bewertung des Bestandes ist im Hinblick auf die Vergleichbarkeit von unterschiedlichen Fachgutachten und deren Nachvollziehbarkeit so gut wie möglich nachfolgend dargestellten Bewertungsschema anzupassen.

Die Sensibilität ist vierstufig zu bewerten, dabei gilt: je höher die Empfindlichkeit oder Schutzwürdigkeit gegenüber möglichen Projektwirkungen ist, desto höher wird die Sensibilität eingestuft.

Dem in der folgenden Tabelle dargestellten exemplarischen Grundschemas ist zu folgen.

Tabelle 1: Grundschemas zur Bewertung der Sensibilität

	Beurteilungs- abstufung	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Sensibilität aufgrund Bedeutung	Im Sinne des Schutzgedankens für Naturraum und Ökologie	Vorbelastet, verarmt	Örtliche Bedeutung	Regionale Bedeutung	Nationale internatio- nale Bedeu- tung
	Im Sinne des Schutzgedankens der menschlichen Nutzung	geringe anthropo- gene Nut- zungssen- sibilität	mäßige anthropo- gene Nut- zungssen- sibilität	hohe anthropo- gene Nut- zungssen- sibilität	sehr hohe anthropo- gene Nut- zungssen- sibilität
Sensibilität aufgrund Vorbelastung	Im Sinne des Vor- sorgegedankens	Keine Vorbelas- tung	Mäßige Vorbelas- tung	Vorbelastet, im Bereich der Richt- werte	Vorbelastet, im Bereich der gesetz- lichen Grenzwerte

Themenbereichs- bzw. schutzgutspezifische Beschreibung und Bewertung der Einwirkungen – Eingriffsintensität

In diesem Bearbeitungsschritt werden die möglichen Einwirkungen des Projekts auf die Umwelt hinsichtlich ihrer Art und Stärke beschrieben und hinsichtlich ihrer Intensität bewertet (Eingriffsintensität).

Beschreibung der Einwirkungen – Wirkfaktoren

Zur Beschreibung der Einwirkungen eines Vorhabens ist das technische Projekt einschließlich aller zugehörigen Anlagen, der prognostizierten Betriebszustände auf der Anlage heranzuziehen.

Die Wirkfaktoren sind kriterienspezifisch auszuwählen. Für die Beschreibung der Einwirkungen gilt ebenfalls Methodenfreiheit. Die Wahl der anzuwendenden Methoden bleibt dabei den jeweiligen Fachbearbeitern vorbehalten, diese haben jedoch dem Stand der Technik zu entsprechen und sind zur Gewährleistung der Nachvollziehbarkeit darzustellen.

Bewertung der Einwirkungen – Eingriffsintensität

Die Bewertung der Einwirkungen ist wiederum in Hinblick auf die Vergleichbarkeit von unterschiedlichen Fachgutachten und deren Nachvollziehbarkeit so gut wie möglich dem in Tabelle 4 dargestellten vierstufigen Bewertungsschema anzupassen.

Tabelle 2: Grundschemata der Beurteilung der Eingriffsintensität

Beurteilungsabstufung	gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Im Sinne des Schutzgedankens	Zeitlich beschränkte Störung, die zu einer kurzfristigen Beeinträchtigung des Bestandes führt	Störung oder Verlust von Teilflächen führen zu keinen nachhaltigen Funktionsveränderungen insgesamt ist keine nachhaltige Beeinträchtigung des Bestandes gegeben	Störung oder Verlust von Teilflächen führen zu beschränkten Funktionsverlusten, sowie zu einer nachhaltigen Beeinträchtigung des Bestandes	Störung oder Verlust von Flächen führen zu wesentlichen Funktionsverlusten, Erlöschen von Beständen
Im Sinne des Vorsorgegedankens	Kaum negative Veränderungen feststellbar, im Bereich der Irrelevanzgrenze	Merkliche negative Veränderung	Richtwertüberschreitung	Grenzwertüberschreitung

Die Bewertung der Eingriffsintensität kann in Ausnahmefällen bei einer nachvollziehbaren Begründung zweistufig (Einwirkung vorhanden/nicht vorhanden) vorgenommen werden.

4.2.2 THEMENBEREICHS- BZW. SCHUTZGUTSPEZIFISCHE BEWERTUNG DER EINGRIFFSERHEBLICHKEIT

Die Bewertung der Auswirkungen hat wiederum, im Hinblick auf die Vergleichbarkeit von unterschiedlichen Fachgutachten und deren Nachvollziehbarkeit, dem in der folgenden Tabelle dargestellten vierstufigen Bewertungsschema zu entsprechen. Sensibilität und Eingriffsintensität sind miteinander zu verknüpfen.

Tabelle 3: Schema zur Ermittlung der Eingriffserheblichkeit (Belastung), Einstufung der Erheblichkeit der Auswirkungen

Erheblichkeit		Eingriffsintensität			
		gering	mäßig	hoch	sehr hoch
Bewertung des Bestandes (Sensibilität)	gering				
	mäßig				
	hoch				
	sehr hoch				

Erheblichkeitsbeurteilung	keine / sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
---------------------------	---------------------	--------	--------	------	-----------

Die Beurteilung der Erheblichkeit kann, sofern die Nachvollziehbarkeit gewährleistet bleibt, auch ohne Verknüpfungsmatrix verbal argumentativ erfolgen, die Grundprinzipien der Herleitung der Erheblichkeit (Sensibilität, Eingriffsintensität) sind jedoch beizubehalten.

4.2.3 MAßNAHMENENTWICKLUNG UND MAßNAHMENWIRKUNG

Entwicklung von sektoralen Maßnahmen und themenbereichübergreifenden Maßnahmenbündel

Aufbauend auf der Ermittlung der Eingriffserheblichkeit sind „sektorale Maßnahmen“, mit denen **erhebliche** Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt und den Raum vermieden, vermindert, eingeschränkt oder ausgeglichen werden können, von den jeweiligen Fachbearbeitern zu entwickeln.

In einer den funktionalen und gestalterischen Vorgaben entsprechenden und themenbereichsübergreifenden Zusammenführung der sektoralen Maßnahmen sind beurteilungsfähige Maßnahmenbündel zu erarbeiten.

Bewertung der Wirksamkeit der Maßnahmenbündel

Die Maßnahmenbündel sind kriterienspezifisch im Hinblick auf ihre Wirkung zu überprüfen. Ein und dieselbe Maßnahme kann je nach Schutzgut und Kriterium durchaus unterschiedliche Wirksamkeiten aufweisen. Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Bewertung der Wirkungen der Maßnahmen.

Tabelle 4: Schema der Beurteilung der Maßnahmenwirkung

Bezeichnung der Wirksamkeit	Maßnahmenwirkung
keine bis gering	Maßnahme ermöglicht nur eine geringe Vermeidung/ Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
mäßig	Maßnahme ermöglicht eine teilweise Vermeidung/ Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
hoch	Maßnahme ermöglicht eine weitgehende Vermeidung/ Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts
sehr hoch	Maßnahme ermöglicht eine (nahezu) vollständige Vermeidung/ Kompensation der negativen Wirkungen des Projekts bzw. zu einer Verbesserung des Ist-Zustandes

4.2.4 VERBLEIBENDE AUSWIRKUNGEN

Aus der Verknüpfung der Eingriffserheblichkeit und der Maßnahmenwirksamkeit sind die verbleibenden Auswirkungen anhand der in dargestellten Verknüpfungsmatrix zu ermitteln, wobei zur Erreichung der Umweltverträglichkeit sehr hohe Erheblichkeiten mit hochwirksamen Maßnahmen auszugleichen sind. Verpflichtend sind Maßnahmen aus sektoraler Sicht ab einer mittleren Erheblichkeit vorzusehen. In der Matrix dargestellt sind auch Maßnahmenwirksamkeiten für geringe und sehr geringe Erheblichkeiten die sich aus Synergien mit anderen Fachbereichen ergeben.

Tabelle 5: Schema zur Ermittlung der verbleibenden Auswirkungen, Einstufungen der verbleibenden Auswirkungen

Verbleibende Auswirkungen		Eingriffserheblichkeit (Belastung)				
		sehr gering	gering	mittel	hoch	sehr hoch
Maßnahmenwirkung	keine / gering					
	mäßig					
	hoch					
	sehr hoch					

Verbesserung	Keine bis sehr geringe verbleibende Auswirkungen	Geringe verbleibende Auswirkungen	Mittlere verbleibende Auswirkungen	Hohe verbleibende Auswirkungen	Sehr hohe verbleibende Auswirkungen
--------------	--	-----------------------------------	------------------------------------	--------------------------------	-------------------------------------

4.2.5 GESAMTBEWERTUNG DER VERBLEIBENDEN AUSWIRKUNGEN

In einem ersten Schritt wird auf Basis der Einzelergebnisse eine Beurteilung des Projekts durchgeführt, wobei der Algorithmus der Zusammenführung fachspezifisch herzuleiten bzw. projektspezifisch festzulegen ist.

Im Rahmen des Projektes bildet die Bewertung der verbleibenden Auswirkungen für die Kriterien die Basis für die Zusammenführung auf Themenbereichs- bzw. Schutzgutebene.

Die Beurteilung der Umweltverträglichkeit auf Themenbereichs- bzw. Schutzgutebene erfolgt durch die jeweiligen Fachbearbeiter. Im Hinblick auf die bessere Verständlichkeit ist hier die nachfolgend dargestellte Terminologie anzuwenden:

- **Nicht erhebliche Auswirkungen** mit den Stufen
 - positiv
 - nicht relevant
 - geringfügig
 - vertretbar
- **Erhebliche Auswirkungen** mit den Stufen
 - wesentlich
 - untragbar

(Anm.: Dieser Erheblichkeitsbegriff ist aus dem UVP-G 2000 i.d.g.F. abgeleitet, wobei darauf hingewiesen wird, dass in einigen sektoralen „Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau“ (RVS) hinsichtlich der Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen die Erheblichkeitsschwelle bei „mittel“ liegt. In der Regel können jedoch durch Ersatzmaßnahmen vertretbare Belastungen initiiert werden und somit eine Umweltverträglichkeit erreicht werden.)

Diese Zusammenführung muss abgestimmt unter Berücksichtigung aller Kriterienergebnisse erfolgen.

Tabelle 6: Verbale Beschreibung der Ent-/Belastungsstufen für die Schutzgüter

Entlastung/Belastung Schutzgut	Verbale Beschreibung der Entlastungs-/Belastungswirkungen
Positive Wirkungen	Die fachspezifischen Auswirkungen des Vorhabens ergeben eine qualitative und/oder quantitative Verbesserung gegenüber der Prognose ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Nicht relevante Wirkungen	Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung der Projektes (Null-Variante).
Geringfügige Wirkungen	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Null-Variante), dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in qualitativer und quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind.
vertretbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens stellen bezüglich ihres Ausmaßes, ihrer Art, ihrer Dauer und ihrer Häufigkeit eine qualitativ nachteilige Veränderung dar, ohne das Schutzgut jedoch in seinem Bestand (quantitativ) zu gefährden.
wesentliche Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen wesentliche nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand negativ beeinflusst werden könnte.
Untragbare Auswirkungen:	Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen gravierende qualitativ und quantitativ nachteilige Beeinflussungen des Schutzgutes, so dass dieses dadurch in seinem Bestand gefährdet ist.

Die Gesamtbeurteilung des Projektes auf Basis der Ergebnisse der Schutzgüter in den Stufen

- positiv
- verträglich
- unverträglich

erfolgt durch die Koordination Umwelt entsprechend dem in der folgenden Abbildung dargestellten Schema. Anhand der Zusammenfassung aller Schutzgüter ist vom Projektwerber die Umweltverträglichkeit des Projektes zu erklären.

Dabei gilt, dass alle **nicht erheblichen Auswirkungen** (positiv, nicht relevant, geringfügig, vertretbar) als **verträglich**, **wesentliche Auswirkungen** nur unter bestimmten Voraussetzungen als **verträglich** eingestuft werden. **Untragbare Auswirkungen** bei einem Schutzgut führen ausnahmslos zur Einstufung (umwelt)**unverträglich**.

Die Einschränkung unter bestimmten Voraussetzungen ist so zu verstehen, dass in der Zusammenschau aller Fachgebiete ein Abwägungsprozess (z.B. nur ein Schutzgut punktuell betroffen, Entlastungswirkungen des Projektes deutlich größer als Belastungen, öffentliches Interesse) durch die Umweltkoordination durchzuführen ist. So können wesentliche Auswirkungen in begründeten Ausnahmefällen unter genauer Darlegung der Vorgangsweise als verträglich eingestuft werden.

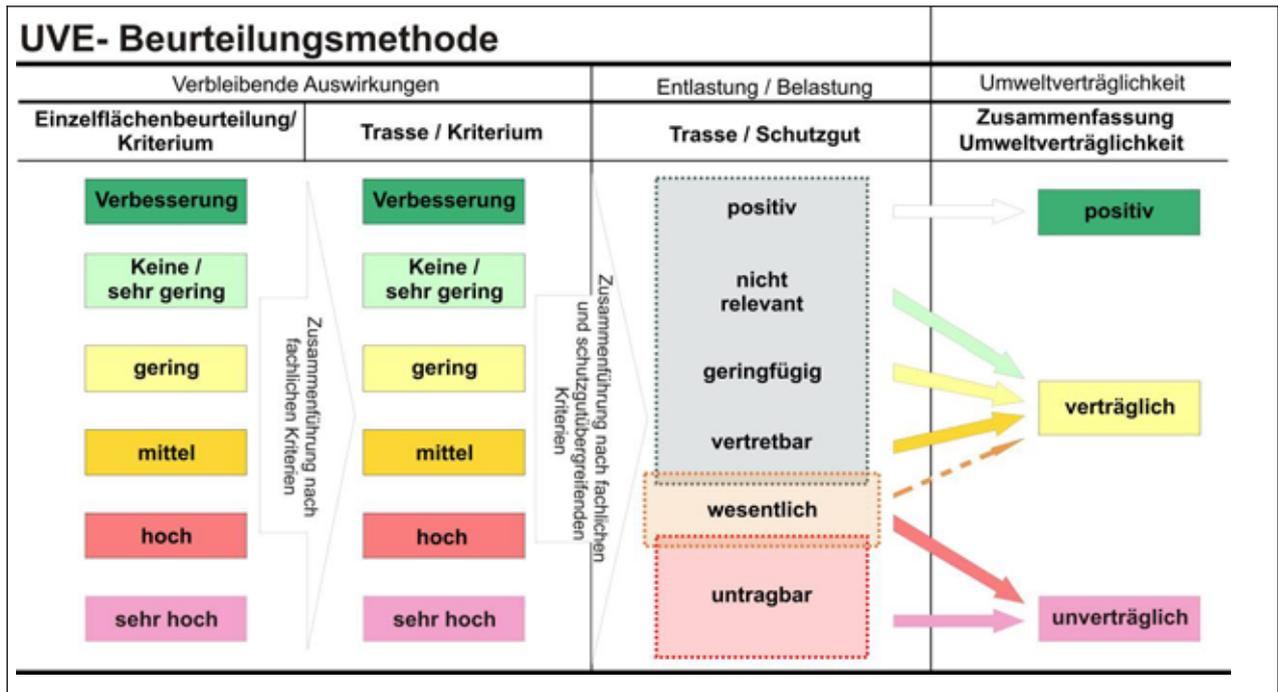


Abbildung 3: Ablaufschema zur Erklärung der Umweltverträglichkeit.

5 BEURTEILUNG DER RELEVANZEN FÜR DAS KONZEPT ZUM UVB

5.1 DEFINITION DER AUSWIRKUNGEN

In Anlehnung an die Richtlinie 85/337/EWG über die Umweltverträglichkeitsprüfung, Anhang III werden die Merkmale der potenziellen Auswirkungen wie folgt beschrieben:

- Betroffenheit des Schutzgutes
- grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen (in diesem Fall auszuschließen)
- Ausmaß der Auswirkungen:
- Schwere und Komplexität der Auswirkungen:
- Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen:
- Dauer, Häufigkeit und Reversibilität von Auswirkungen:

Tabelle 7: Merkmale der potenziellen Auswirkungen

Betroffenheit	
keine	Das Schutzgut liegt innerhalb der Systemgrenzen, es ist jedoch keine direkte oder indirekte Betroffenheit feststellbar. Das Schutzgut wird durch das Projekt in keiner Weise beeinflusst.
Indirekte Betroffenheit-	Das Schutzgut liegt innerhalb der Systemgrenzen. Das Schutzgut wird zwar durch das Projekt nicht direkt betroffen, jedoch ist zu überprüfen, ob Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes gegeben sind
Direkte Betroffenheit	Das Schutzgut liegt innerhalb der Systemgrenzen. Das Schutzgut wird durch das Projekt direkt betroffen, es werden Flächen für die Realisierung in Anspruch genommen
Ausmaß	
Wesentliche negative Beeinflussung	Durch das Projekt sind negative Auswirkungen aufgrund einer Flächeninanspruchnahme im großen Ausmaß und dem damit verbundenen Funktionsverlust des Schutzgutes anzunehmen
	Durch das Projekt sind negative Auswirkungen aufgrund einer Flächeninanspruchnahme in einem geringen Ausmaß und dem damit verbundenen Funktionseinschränkungen des Schutzgutes nicht auszuschließen
	Durch das Projekt sind Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Störung bzw. Veränderung funktionaler Zusammenhänge nicht auszuschließen (Trennwirkung, Isolierung, Fragmentierung...)
Keine oder geringe negative Beeinflussung	Durch das Projekt sind Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Veränderungen für das Schutzgut wichtiger Standortfaktoren nicht auszuschließen (Lärm, Erschütterungen, Wasserhaushalt, Kleinklima...)
	Aufgrund der minimalen Flächeninanspruchnahme in Bezug auf die Gesamtfläche des Schutzgutes ist eine negative Beeinflussung des Schutzgutes auszuschließen
	Störung bzw. Veränderung funktionaler Zusammenhänge (Trennwirkung, Isolierung, Fragmentierung...) sind nur im äußerst geringen Maß bzw. nicht feststellbar – eine negative Beeinflussung des Schutzgutes ist auszuschließen
	Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Veränderungen von für das Schutzgut wichtiger Standortfaktoren (Lärm, Erschütterungen, Wasserhaushalt, Kleinklima...) sind nur im äußerst geringen Maß bzw. nicht feststellbar – eine negative Beeinflussung des Schutzgutes ist auszuschließen

Schwere und Komplexität

Negative Beeinflussung wesentlich	Unter Berücksichtigung der Seltenheit des Schutzgutes im unters. Raum bedingt die durch das Projekt verursachte Flächeninanspruchnahme und der damit verbundenen Funktionsverlust eine wesentliche, nur schwer zu kompensierende Beeinträchtigung
	Unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Schutzgutes führen die irreversiblen Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Störung bzw. Veränderung funktionaler Zusammenhänge (Trennwirkung, Isolierung, Fragmentierung...) zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes
Negative Beeinflussung unwesentlich	Unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Schutzgutes führen die häufigen und schwerwiegenden Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Veränderungen von für das Schutzgut wichtigen Standortfaktoren (Lärm, Erschütterungen, Wasserhaushalt, Kleinklima.) zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes
	Unter Berücksichtigung der Häufigkeit des Schutzgutes im untersuchten Raum bedingt die durch das Projekt verursachte Flächeninanspruchnahme und der damit verbundenen Funktionsverlust des Schutzgutes keine wesentliche Beeinträchtigung.
	Unter Berücksichtigung der eher geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes sind die Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Störung bzw. Veränderung funktionaler Zusammenhänge (Trennwirkung, Isolierung, Fragmentierung...) kaum gegeben – es ist keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzgutes gegeben
	Unter Berücksichtigung der eher geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes sind die Auswirkungen auf die Funktion(en) des Schutzgutes durch die Veränderungen von für das Schutzgut wichtiger Standortfaktoren (Lärm, Erschütterungen, Wasserhaushalt, Kleinklima...) nur unwesentlich gegeben

Wahrscheinlichkeit

Negative Beeinflussung wahrscheinlich	Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit des Auftretens von Auswirkungen und der Seltenheit kommt es zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes
	Aufgrund der hohen Wahrscheinlichkeit des Auftretens der Auswirkungen und unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Schutzgutes kommt es zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes
Negative Beeinflussung unwahrscheinlich	Aufgrund der äußerst geringen Wahrscheinlichkeit des Auftretens der Auswirkungen ist keine wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes zu erwarten

Dauer, Häufigkeit und Reversibilität

Negative Beeinflussung wesentlich	Aufgrund der langen Dauer, Häufigkeit und/oder geringen Reversibilität kommt es unter Berücksichtigung der Seltenheit des Schutzgutes im untersuchten Raum zu einer wesentlichen, nur schwer zu kompensierende Beeinträchtigung
	Aufgrund der langen Dauer, Häufigkeit und/oder geringen Reversibilität kommt es unter Berücksichtigung der Empfindlichkeit des Schutzgutes zu einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes
Negative Beeinflussung unwesentlich	Aufgrund der kurzen Dauer, geringen Häufigkeit und/oder hohen Reversibilität kommt es unter Berücksichtigung der Häufigkeit und der geringen Empfindlichkeit des Schutzgutes im untersuchten Raum zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung.
	Aufgrund der kurzen Dauer, geringen Häufigkeit und/oder hohen Reversibilität kommt es unter Berücksichtigung der für das Schutzgut wichtigen Standortfaktoren (Lärm, Erschütterungen, Wasserhaushalt, Kleinklima...) zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzgutes

5.2 RELEVANZBESCHREIBUNG

Auf Basis der Merkmale der potenziellen Auswirkungen werden die Relevanzeinstufungen getroffen, dabei wird in bedeutend, relevant und nicht relevant unterschieden.

Tabelle 8: Relevanzeinstufungen aufgrund der potenziellen Auswirkungen

	bedeutend			relevant			Nicht relevant		
Betroffenheit des Schutzgutes	keine	Indirekt	Direkt	keine	Indirekt	Direkt	keine	Indirekt	Direkt
Ausmaß	wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering	
Schwere und Komplexität	wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering	
Wahrscheinlichkeit	wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering	
Dauer, Häufigkeit und Reversibilität	wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering		wesentlich	Keine/gering	

Tabelle 9: Relevanzmatrix - beispielhaft

RELEVANZ-MATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch									
Fauna									
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

B SPEZIELLER TEIL

6 RECHTLICHE GRUNDLAGEN UND RAHMENBEDINGUNGEN

Vor der Beschreibung der 15 Einzelprojekte (vgl. nachfolgendes Kapitel 7) wird im ex-post-UVB die wesentliche Genehmigungssituation für den Flughafen Wien überblicksartig dargestellt werden.

Dabei werden einerseits die gesetzlichen Grundlagen beschrieben, insbesondere die genehmigungsrelevanten Bestimmungen des österreichischen Luftfahrtgesetzes (BGBl. Nr. 253/1957 idgF). Dieses sieht verschiedene Genehmigungstatbestände vor. Nahezu jede Änderung auf dem Flugplatz Wien bedurfte demnach seit jeher einer oder mehrerer Genehmigungen nach diesem Gesetz.

Daneben waren Bewilligungen auch nach anderen Materienvorschriften, wie etwa nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 (BGBl. Nr. 215/1959 idgF) erforderlich.

Andererseits wird die wesentliche Genehmigungssituation für den Flughafen Wien beschrieben werden. Beginnend mit der Zivilflugplatzbewilligung 1959 (1-Pisten-System) wird der genehmigte Zustand zur Zeit des österreichischen EU-Beitritts dargestellt. Wesentlich ist dabei die heute noch maßgebliche Zivilflugplatzbewilligung 1972 (2-Pisten-System). Darin ist auch die geltende Lärmzone von 66 dB festgelegt.

Daran anschließend wird gezeigt, wie sich diese Lärmzone über die Jahre (von der Errichtung der 2. Piste bis 1999 und weiter bis 2003) entwickelt hat.

Insbesondere werden in diesem Abschnitt die erteilten (rechtskräftigen) Bewilligungen für die im Mahnschreiben der Europäischen Kommission vom 21.03.2007 genannten, seit 1999 umgesetzten bzw. in Umsetzung befindlichen 15 Einzelprojekte aufgelistet und dargestellt.

7 BESCHREIBUNG DER 15 EINZELPROJEKTE

Im Folgenden werden für jedes Projekt die wichtigsten Kennzahlen und Auswirkungen auf strukturierten Datenblättern zusammengefasst dargestellt.

Auf der ersten Seite werden technische Details, Pläne, Fotos sowie die Merkmale der Projekte entsprechend dem Anhang III der Richtlinie der EU (85/337/EWG) erörtert, die nachfolgende(n) Seite(n) umfassen eine Darstellung der Relevanzmatrizen mit den potenziellen Auswirkungen auf Umwelt und natürliche Ressourcen sowie den gegebenenfalls erforderlichen Untersuchungsumfang für einen nachfolgenden Umweltverträglichkeitsbericht.

Tabelle 10: Übersicht über die 15 Einzelprojekte

	Beschreibung der Maßnahme	Im UVB enthalten
A	Verbesserung des Pistensystems 16/34	✓
B	Optimierung der automatisierten Landungen durch verbesserte Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuerungen	Nur Sanierung, daher nicht enthalten
C	Bau von 13.000m ² An- und Abrollwegen und Neubau des Rollwegs A2a	✓
D	Auswechslung des Unterbaus von ca 50.000m ² Flugbewegungsfläche	Nur Sanierung, daher nicht enthalten
E	Vorfelderweiterungen	✓
F	VIP und General Aviation Center	✓
G	Errichtung neuer Parkplätze	✓ - teilweise
H	Bau des Handling Center West (HCW)	✓
I	Errichtung des Air Cargo Centers (ACC)	✓
J	Errichtung des neuen Flugsicherungstowers mit integriertem Bürogebäude	✓
K	Office Center (Office Park)	✓
L	Bus Terminal (neue internationale Busgates)	✓
M	Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale 2003 und 2004	✓
N	Vorläufiger Terminal	✓
O	Skylink	✓

Da ein Großteil der Projekte bereits fertiggestellt ist bzw. sich in Fertigstellung befindet, wird im Rahmen dieser Datenblätter nur die Betriebsphase dargestellt – die Bauphase ist größtenteils bereits abgewickelt. Ziel eines Umweltberichts ist u.a. die Beschreibung möglicher **„Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt vermieden, verringert und soweit möglich ausgeglichen werden sollen.“** Sollte es erforderlich sein, können die Maßnahmen, die im Zuge der Bauphase der Projekte getroffen wurden, im Umweltbericht ergänzend angeführt werden.

A Verbesserung des Pistensystems 16/34

Größe	160.000 m ²
Baujahr	1999
Einreichdatum Behörde	22.10.1997, GZ.60.614/14-Z8/97, BM für Wissenschaft und Verkehr

Technische Beschreibung:

Die Verbesserung des Pistensystems 16/34 bestand überwiegend in der Sanierung der Piste. Das Projekt beinhaltete weiters die Errichtung von 5 neuen Schnellabrollwegen und eines 2. Parallelrollweges zur Piste im Pistensystem 16/34.

Gleichzeitig erfolgte auch der Einbau einer Abwasserkanalisation. Damit werden alle auf den Flugbewegungsflächen (Pisten, Rollwege und Vorfelder nehmen eine Fläche von mehr als 2 Mio m² ein) am Flughafen Wien anfallenden Oberflächenwässer in einem eigenen Kanalsystem erfasst und einer Kläranlage zugeführt. Diese Maßnahme erfolgte aus Umweltschutzgründen.

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

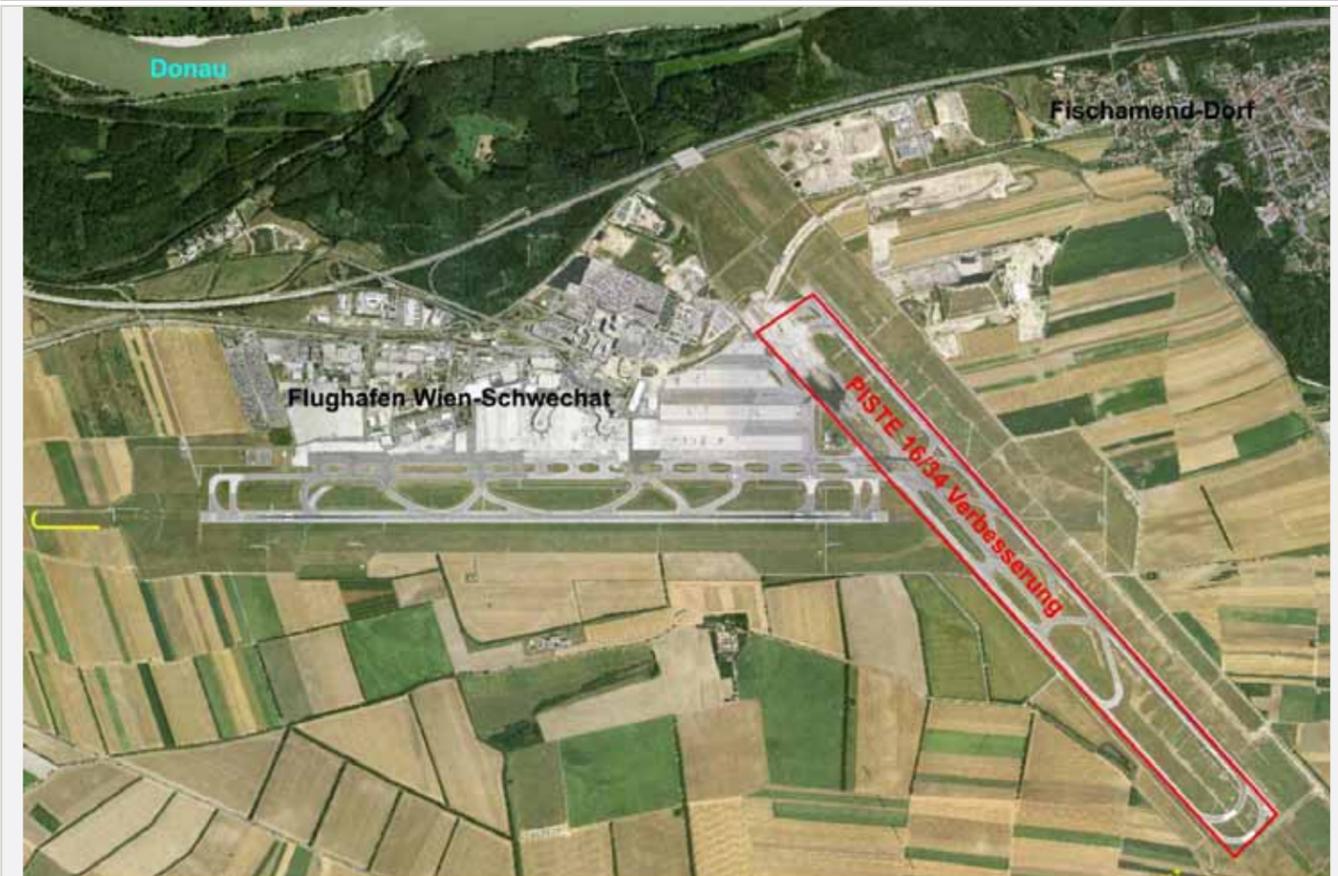
Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Piste 16/34 und Sicherheitsstreifen

Übersichtsplan



A Verbesserung des Pistensystems 16/34

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter1726	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch					V e r b e s s e r u n g				
Fauna									
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt in erster Linie eine Verbesserung des bestehenden Pistensystems dar, zusätzliche Flächeninanspruchnahmen sind sehr gering bzw. erfolgen auf bereits vom Flughafen beanspruchten (z.T. versiegelten) Flächen. Daher wird im Bereich Flora und Boden nur die Einstufung relevant getroffen. Es werden im Bereich der Nutzung natürlicher Ressourcen (Wasserhaushalt qualitativ) sogar Verbesserungen erzielt.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft, Klima und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Vorhandene Unterlagen
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation

Eingriffsauswirkungen

- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen

Untersuchungsraum:

- Piste 16/34 zuzüglich eines 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

B Optimierung der automatisierten Landungen durch verbesserte Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuierungen

Größe	-
Baujahr	2001
Einreichdatum Behörde	8.10.2001, GZ.60.604/15-PR.8/01, BMVIT

Technische Beschreibung:

Aufgrund eines Unfalls (Hapag Lloyd) musste die Anflugbefeuierung in den Jahren 2001 und 2002 ersetzt werden. Im Zuge dieser Arbeiten wurden neue Energiesparleuchtmittel anstelle der ursprünglichen Leuchtmittel eingebaut.

Die beim Anflug 16 und 34 verwendeten Anflugfeuer wurden im Zuge der Errichtung der Piste 16/34 Mitte der 70er Jahre angekauft. Diese Feuer sind aus dem Programm der Erzeugerfirma bereits ausgelaufen und können nur als Spezialanfertigung auf Anforderung erzeugt und geliefert werden. Dies bedingt lange Lieferzeiten und hohe Kosten. Durch den LFZ-Unfall des Airbus A310 wurden Teile der Anflugbefeuierung des Anfluges 34 zerstört. Mit den noch gelagerten Materialien konnte der Anflug 34 wieder ergänzt werden (tlw. provisorisch), es ist jedoch das gesamte Reservematerial für die Behebung des Schadens verwendet worden. Um die Anflüge wieder ausfallsicher zu machen ist ein Gesamtaustausch des Anfluges 16 und der Pistenendfeuer 34 erforderlich.

Weiters wurden im Zuge dieses Projektes die Sanierungen der Randbefeuierungstrassen der Rollwege B1, B3 und B4 durchgeführt.

Im Jahr 2004 tauschte die Flughafen Wien AG außerdem im Bereich der optischen Anflughilfe das System T-VASIS gegen das modernere, mit geringerem Wartungsaufwand zu bedienende (jedoch denselben Zweck verfolgende) System PAPIS aus.

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

keine

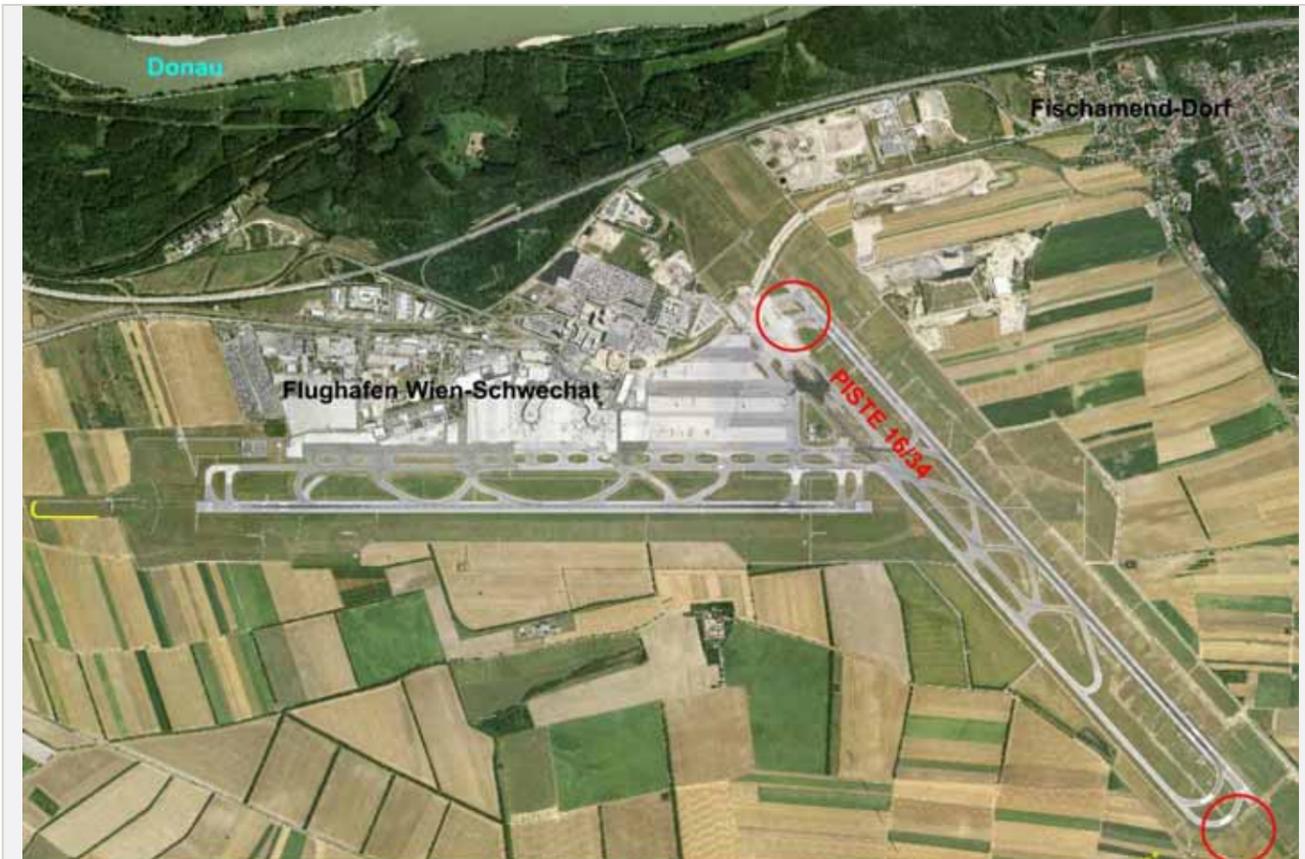
Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes

Anflugbereiche Piste 16/34 innerhalb des Flughafengeländes

Übersichtsplan



B Optimierung der automatisierten Landungen durch verbesserte Maßnahmen im Bereich der Pistenbefeuerungen

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN									
	Umweltverschmutzung/belästigung					Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild	
Mensch										
Fauna										
Flora										
Boden										
Wasser										
Luft										
Klima										
Landschaft										
Sachgüter										
Kulturelles Erbe										

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Grundsätzlich können durch Lichtemissionen Auswirkungen auf Fauna bzw. Landschaftsbild entstehen. Da jedoch keine Neuerrichtung einer Pistenbefeuerung vorgesehen ist, sondern nur bestehende Anlagen auf den Stand der Technik verbessert wurden, sind diese Auswirkungen als nicht relevant anzusehen.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Eingriffsauswirkungen

- Keine Untersuchungen erforderlich

Untersuchungsraum:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Mögliche Maßnahmen:

- Keine Untersuchungen erforderlich

C Bau von 13.000m² An- und Abrollwegen und Neubau des Rollwegs A2a

Größe	13.000 m ²
Baujahr	2001
Einreichdatum Behörde	4.5.2001, GZ.60.648/6-Pr.8/01, BMVIT

Technische Beschreibung:

Die Rollwege A1 und A2, deren Bausubstanz aus den 60iger - Jahren stammten, mussten im Zuge dieses Projektes erneuert werden, da die Betriebssicherheit nicht mehr gegeben war.

Weiters ist der Rollweg A2a zur Verringerung der Bodendelays als Startrollweg errichtet worden. Die von der NÖ-Landesregierung vorgeschriebene Kanalisierung der Flugbewegungsflächen wurde im Zuge des Projektes und der Betriebseinschränkungen sowie im Zuge des Projektes Erneuerung Taxilane 50 umgesetzt. (Umweltschutzmaßnahme).

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

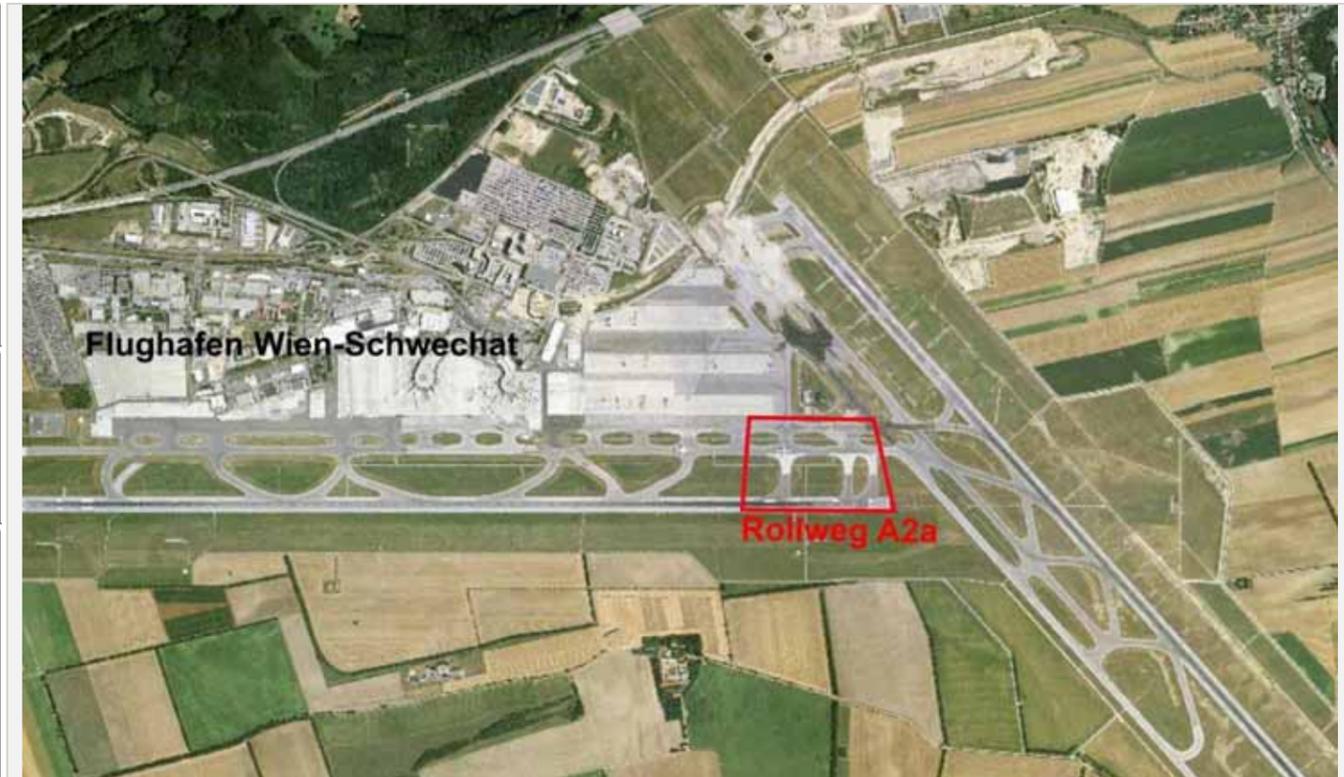
Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes

Piste 11/29 und Sicherheitsstreifen

Übersichtsplan



C Bau von 13.000m² An- und Abrollwegen und Neubau des Rollwegs A2a

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Schutzgüter									
Mensch		relevant		relevant	Verbesserung				
Fauna	relevant	relevant							
Flora							relevant	relevant	
Boden							relevant		
Wasser							relevant		
Luft									
Klima									
Landschaft		relevant							
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt in erster Linie eine Verbesserung des bestehenden Pistensystems dar, zusätzliche Flächeninanspruchnahmen sind sehr gering bzw. erfolgen auf bereits vom Flughafen beanspruchten, zum Teil versiegelten Flächen. Daher wird im Bereich Flora und Boden nur die Einstufung relevant getroffen. Es werden im Bereich der Nutzung natürlicher Ressourcen (Wasserhaushalt qualitativ) sogar Verbesserungen erzielt.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Vorhandene Unterlagen
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation
- Übernahme der Daten zur Insektenfauna/Vogelfauna aus der UVP 3. Piste, Ergänzungen

Eingriffsauswirkungen

- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen
- Mögliche Beeinträchtigung der Insektenfauna durch Lichtimmissionen

Untersuchungsraum:

- Betreffende Rollwege zuzügl. 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

D Auswechslung des Unterbaus von ca. 50.000m² Flugbewegungsfläche

Größe	50.000 m ²
Baujahr	2003
Einreichdatum Behörde	5.3.2003, GZ.60.64517-PMV/03, BMVIT

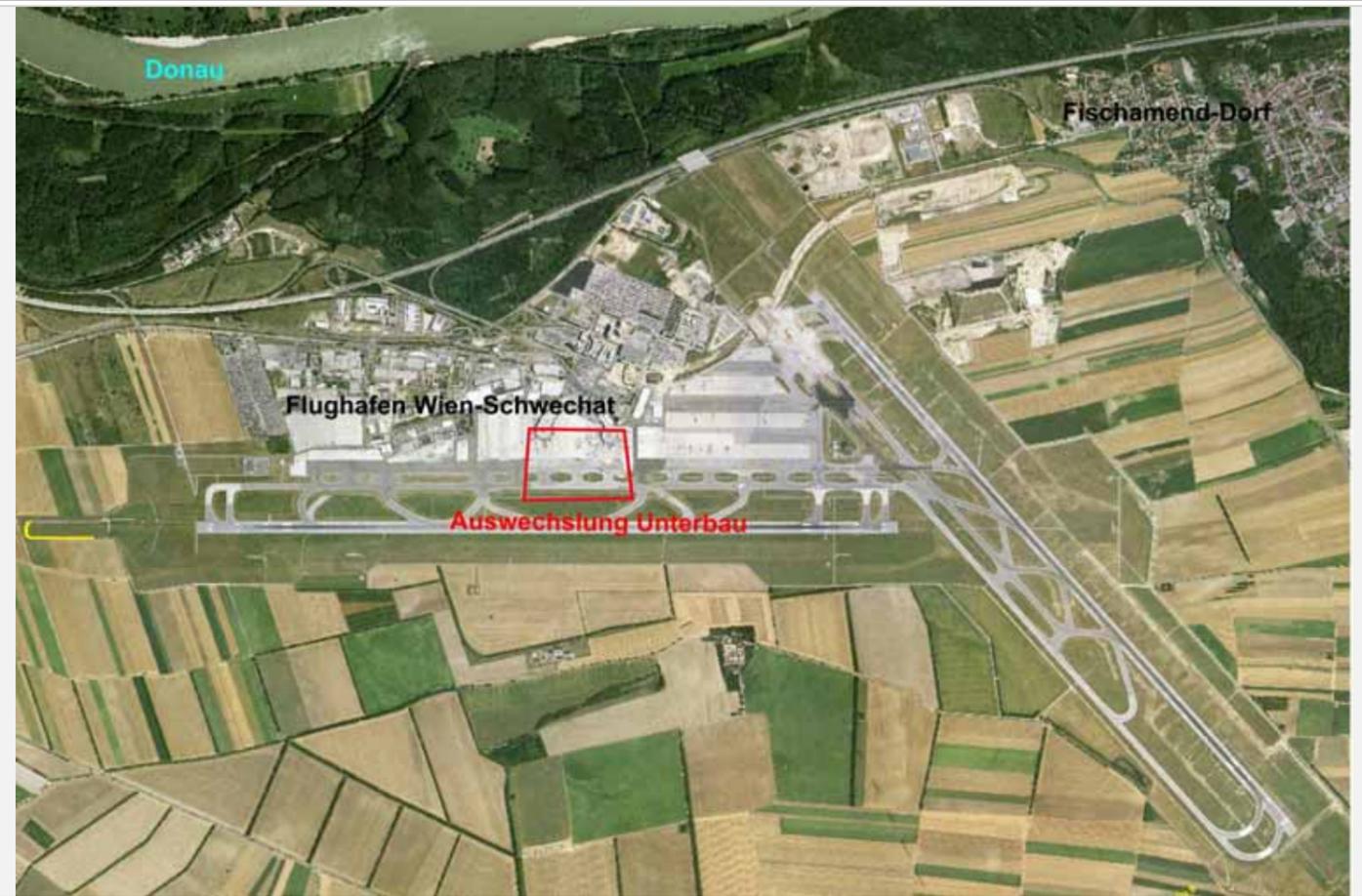
Technische Beschreibung:
 Die Rollgasse 50 und der Rollweg India im Bereich Exit 7 sind wichtige Verkehrsknotenpunkte für den Pier Ost, aber auch für die Anbindung des Pier Skylink an das Rollwegsystem 11/29.
 Da dieser Bereich ca. 30 Jahre alt ist, die technische Lebensdauer erreicht hat und musste in den letzten Jahren aufgrund von Gefahr in Verzug einige Male gesperrt werden. Dadurch ist eine Erneuerung der Rollgasse 50 und des Rollweges India im Bereich Exit 7 unbedingt erforderlich.
 Der Unterbau wurde gegen einen neuen ausgewechselt. Der Unterbau der Vorfeldfläche setzt sich aus Zementstabilisierer und Frostschutz zusammen; darüber wird dann Beton bzw Asphalt aufgetragen. Grund für die Auswechslung war der schlechte Zustand des in den 60iger Jahren errichteten Unterbaus.
 Im Zuge des Projektes wird die Rollgasse 50 verbreitert, sodass ein uneingeschränktes Rollen mit Codeletter E LFZ vom/zum Pier Skylink bzw. zum Block 70 und 60 möglich wird und im Projektgebiet werden Vorbereitungsarbeiten für den Pier (Centerlinebefuerung Rollgasse 60, etc.) vorbereitet.
 Insgesamt umfasst das Vorfeld eine Fläche von mehr als 2 Mio m²; die von der Auswechslung betroffene Unterbaufläche war vergleichsweise gering.

Kumulierung mit anderen Projekten:
 keine

Abfallerzeugung:
 Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE
 Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:
 Keines

Vornutzung des Standortes:
 Piste 11/29 und Sicherheitsstreifen



D Auswechslung des Unterbaus von ca. 50.000m² Flugbewegungsfläche

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch									
Fauna									
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Durch dieses Projekt sind keine Auswirkungen auf Mensch und Umwelt festzustellen. Dieses Projekt stellt lediglich eine Sanierung des Bestands dar, dadurch sind keinerlei Kapazitätserweiterungen gegeben.

Auswirkungen wären in der Bauphase relevant gewesen (Transporte), zentrales Thema stellt des weiteren der Abfall dar.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Eingriffsauswirkungen

- Keine Untersuchungen erforderlich

Untersuchungsraum:

- Keine Untersuchungen erforderlich

Mögliche Maßnahmen:

- Keine Untersuchungen erforderlich

E Vorfelderweiterungen

Baujahr	2002 - 2005

Technische Beschreibung:
 Dieses Projekt umfaßt mehrere Teilprojekte:

- Vorfelderweiterung West, Phase 1 (Einreichdatum Behörde: 31.10.2001, GZ.60/674/16-Pr.8/01, BMVIT)
- Vorfelderweiterung West, Phase 2: (Einreichdatum Behörde: 31.10.2001, GZ.60/674/16-Pr.8/01, BMVIT)
- Vorfelderweiterung West, Phase 3: (Einreichdatum Behörde: 31.10.200???, GZ.60/674/16-Pr.8/01, BMVIT)
- Vorfelderweiterung Nordost, Phase 1B (Einreichdatum Behörde: 15.10.2003, GZ.60.645/14-PMV/03, BMVIT)
- Vorfelderweiterung Nordost Phase 2 (Einreichdatum Behörde: 25.4.2005, GZ.60.645/0002-II/PMV/2005, BMVIT bzw. 9.12.2005, GZ.60.645/0019-II/PMV/2005, BMVIT)

Im Bereich des Vorfelds wurden als Ersatz für außer Betrieb genommene Flächen die Baumaßnahmen „Vorfelderweiterungen West und NO“ gesetzt. Dies waren notwendige Bauschritte, um die Vorfelder für die Errichtung des Skylink vorzubereiten. Neben der Errichtung einzelner Vorfeldpositionen umfaßte das Projekt v.a. Vorfeld- und Rollwegs-sanierungen, die Adaptierung von Betriebsstraßen, die Anpassung der Entwässerung (Sickeranlage auflassen, Errichtung von geeigneten Maßnahmen und Abteilung in das bestehende VIE-Kanalsystem), sonstige Infrastrukturmaßnahmen (Beleuchtung, Wasserleitung, Zäune) sowie die Errichtung neuer Check-Points nach EU-Sicherheitsvorschriften.

Kumulierung mit anderen Projekten:

Evt. mit Projekt (O) Skylink

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE
 Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:

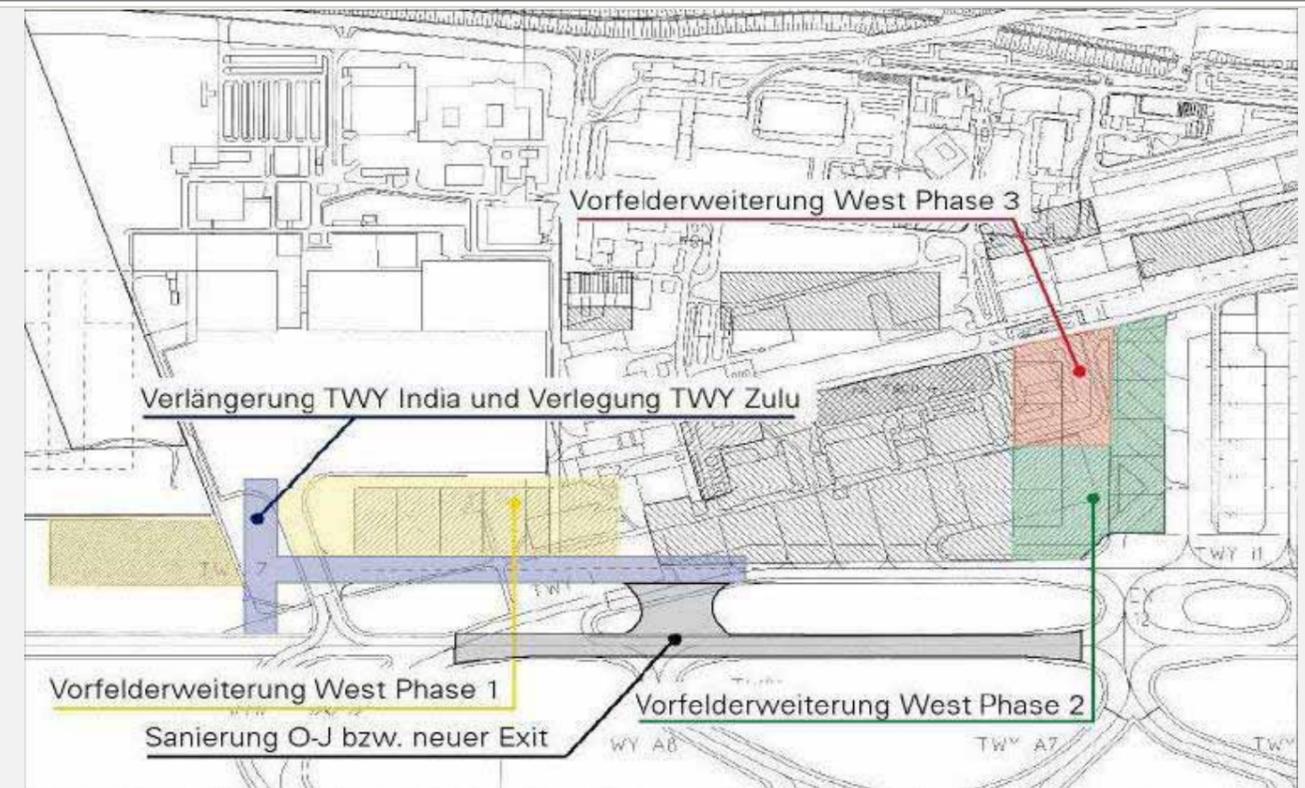
Keines

Vornutzung des Standortes

Schneeablageplatz, Vorfelder, Betriebsgebäude



Übersichtsplan



Vorfeld West



Vorfeld NO



E Vorfelderweiterungen

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch									
Fauna									
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt in erster Linie Verbesserungen bereits bestehender Anlagen dar, es werden nur in sehr geringem untergeordnetem Ausmaß neue Flächen in Anspruch genommen. Daher erfolgen für die Schutzgüter Fauna, Flora und Boden die Einstufungen relevant.

Im Bereich der Nutzung natürlicher Ressourcen (Wasserhaushalt quantitativ) werden aufgrund zusätzlicher Versiegelungen bedeutende Auswirkungen festgestellt.

Aufgrund möglicher Lichtimmissionen sind relevante Auswirkungen auf das Schutzgut Fauna möglich.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft, Klima und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Untersuchungsumfang:

- Datengrundlage und Methode:**
- UVE 3. Piste
 - Vorhandene Unterlagen
 - Kartierungen, Begehungen
 - Literatur (Licht-Fauna)

- Untersuchungsrahmen:**
- Ist-Zustand:**
- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
 - Darstellung der Versickerungskapazität
 - Darstellung des Flächenverbrauchs
 - Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Insektenfauna durch Lichtimmissionen
- Eingriffsauswirkungen**
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
 - Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen
 - Beeinträchtigungen der Insektenfauna

- Untersuchungsraum:**
- Betreffende Flächen zuzügl. 100 m Puffers
 - Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

- Mögliche Maßnahmen:**
- Versickerungsflächen
 - Ersatzbiotope
 - Einbau spezieller Leuchtmittel
 - Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

F VIP und General Aviation Center

Größe	Bebaute Fläche 11.384 m²
Baujahr	2005
Einreichdatum Behörde	2.12.2004, WUW2-V-04186/001 (Verhandlungsschrift)

Bescheide der BH Wien Umgebung (29.6.2005):

WUW2-V-04186/004

WUW2-A-05144/001

Übersichtsplan



Technische Beschreibung:

Im Zuge des Projektes Skylink wird das derzeitige VIP und Business Center abgebrochen. Die Situierung des neuen VIP/General Aviation Center liegt südlich der Bundesstraße 9 und nördlich der Piste 11/29 und wird gegen Westen durch den Steinriegelweg begrenzt. Das Projekt stellt in erster Linie eine Ersatzmaßnahme für die abzubrechenden Gebäude dar. Die Gesamtanlage umfasst den neu zu errichtenden General Aviation Bereich mit angeschlossenen VIP-Bereich, Ehrenhof, Einstellboxen, einen Einstellhangar und Nebengebäude. Durch die städtebauliche Konzeption werden die Vorfeldflächen vom Umland abgeschirmt und durch die Verdrehung des Gebäudes akzentuiert. Weiters werden Parkierungsflächen für Kunden bzw. für MitarbeiterInnen vorgesehen.

Zentraler Punkt des VIP/GAC-Gebäudes ist die zweigeschossige Halle mit einem großzügigen Glasdach. Von dieser Stelle sind alle wesentlichen Gebäudeteile zentral erreichbar, der VIP-Bereich ist durch eine satinierte Glaswand getrennt, welche im Bedarfsfall geöffnet werden kann. Hier befinden sich auch die repräsentative Stiege in das 1. Obergeschoß und der Personenlift. Die Halle wird von außen über zwei Foyers (Ehrenhof und Vorfahrt) erschlossen. Weiters werden ein Restaurant, ein Shop, Loungen, Salons und Büroräume errichtet. Das Restaurant hat eine Kapazität für ca. 80 Personen und kann zur vorgelagerten Terrasse hin geöffnet werden. Die Loungen werden mit Bars ausgestattet. Die Salons können in drei Teile geteilt werden und ergeben in geöffneten Zustand einen Saal mit einer Grundfläche von 150 m². Dieser Bereich kann als separierte Salons für VIP's oder als Saal für Veranstaltungen genutzt werden.

Der Einstellhangar umfasst eine Fläche von 4.500 m².

Bauteil 1:	VIP/GAC	3.031 m ²
Bauteil 2:	Ehrenhof	1.712 m ²
Bauteil 3:	Einstellboxen	907 m ²
Bauteil 4:	Hangarflächen	4.625 m ²
Bauteil 5:	Nebengebäude	1.109 m ²

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Ackerflächen



F VIP und General Aviation Center

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch									
Fauna									
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft									
Klima									
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt teilweise Verbesserungen oder die Nachnutzung bereits bestehender (abgebrochener) Anlagen dar, das Ausmaß der neu in Anspruch genommenen Flächen hält sich in Grenzen. Daher erfolgen für die Schutzgüter Fauna, Flora und Boden die Einstufungen relevant. Diese Einstufung wird auch für die Veränderung des Erscheinungsbild in Bezug auf die Landschaft getroffen.

Im Bereich der Nutzung natürlicher Ressourcen (Wasserhaushalt quantitativ) werden aufgrund zusätzlicher Versiegelungen bedeutende Auswirkungen festgestellt.

Aufgrund möglicher Lichtimmissionen sind relevante Auswirkungen auf die Schutzgut Fauna, Mensch und Landschaft (Freizeitnutzung) möglich.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft, Klima und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Mensch, Luft und Klima auftreten.

Untersuchungsumfang:

- Datengrundlage und Methode:**
- UVE 3. Piste
 - Vorhandene Unterlagen
 - Kartierungen, Begehungen
 - Literatur (Licht-Fauna)

- Untersuchungsrahmen:**
- Ist-Zustand:**
- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
 - Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
 - Darstellung der Versickerungskapazität
 - Darstellung des Flächenverbrauchs
 - Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Insektenfauna durch Lichtimmissionen
- Eingriffsauswirkungen**
- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
 - Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen
 - Beeinträchtigungen der Insektenfauna

- Untersuchungsraum:**
- Betreffende Flächen zuzügl. 100 m Puffers
 - Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

- Mögliche Maßnahmen:**
- Versickerungsflächen
 - Ersatzbiotope
 - Einbau spezieller Leuchtmittel
 - Maßnahmen im Bereich Haustechnik
 - Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

G Errichtung neuer Parkplätze

Größe	7.200 m² Grundfläche, 10 Ebenen, Stellpl. für 2.389 PKW und 19 Autobusse
Baujahr	2000 - 2006



Übersichtsplan

Technische Beschreibung:
 Grundsätzlich:
 Die Parkhäuser 1 und 2 wurden abgerissen und durch die Parkhäuser 3, 4 und 8 ersetzt. Parkhaus 7 (errichtet 2005) und Parkhaus 8 sind für am Flughafen tätige Mitarbeiter vorgesehen; eine Zufahrt ist nur mit Berechtigungskarte möglich. Parkhaus 4 wurde vor der UVP-G-Novelle 2000 errichtet. Die Erweiterung des Parkhauses 4 und die Aufstockung des Parkhauses 3 wurden vor Inkrafttreten der UVP-G-Novelle 2000 eingereicht.

Parkhaus 3 Aufstockung (Bescheid 22.11.1999, GZ: RU6-L-73/1-17, NÖ-Landesreg.)
 Parkhaus 4 (Bescheid 17.9.1998, GZ: RU6-L-131/0-3, NÖ Landesreg.)

Die Erweiterung Parkhaus 4 und die Aufstockung Parkhaus 3 wurden vor der UVP-G-Novelle 2000 eingereicht.

Parkhaus 7 – Phase 1 (Bescheid 21.4.2005, GZ: WUW2-V-055/001, BH Wien Umgebung)
 Parkhaus 7 – Phase 2 (Bescheid 10.11.2005, GZ: WUW2-V-055/004, BH Wien Umgebung)
 Parkhaus 8 (Bescheid 20.12.2004, GZ: WUW2-V-04190/001, BH Wien-Umgebung):

Die Parkhäuser 7 und 8 sind (zu einem fast ausschließlichen Teil) für am Flughafen tätige Mitarbeiter vorgesehen; eine Zufahrt ist nur mit einer eigenen Berechtigungskarte möglich.

Die Genehmigungsanträge für das Parkhaus 4 [und die Aufstockung des Parkhauses 3] wurde vor dem Stichtag 14.03.1999 (Artikel 3 Abs 2 der UVP-Änderungs-RL 97/11/EG, mit der Anhang II Z 10 lit b um Parkplätze erweitert wurde) gestellt. Daher bestand diesbezüglich keine UVP-Pflicht nach der UVP-RL.

Parkhaus 3 – nur Aufstockung vor UVP-Gesetz



Kumulierung mit anderen Projekten:
 Keine

Abfallerzeugung:
 Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE
 Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:
 Keines

Vornutzung des Standortes:
 Betriebsgelände, Parkplätze



G Errichtung neuer Parkplätze (Nur Parkhäuser 7 und 8)

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch	relevant	relevant		relevant					
Fauna	relevant	relevant							
Flora							relevant		
Boden							relevant		
Wasser						relevant			
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft		relevant							
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

 bedeutend	 relevant	 Nicht relevant
--	--	---

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt in erster Linie Aufstockungen oder die Nachnutzung bereits bestehender (abgebrochener) Anlagen dar, es werden nur in untergeordnetem Ausmaß neue Flächen in Anspruch genommen, diese waren bereits größtenteils vom Flughafen in Anspruch genommen und versiegelt. Daher erfolgen für die Schutzgüter Fauna, Flora, Boden und Wasser (quantitativ) die Einstufungen relevant.

Aufgrund möglicher Lichtimmissionen sind relevante Auswirkungen auf das Schutzgut Fauna und Mensch möglich.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft, Klima und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Untersuchungsumfang:

- Datengrundlage und Methode:**
- UVE 3. Piste
 - Vorhandene Unterlagen
 - Kartierungen, Begehungen
 - Literatur (Licht-Fauna)

- Untersuchungsrahmen:**
- Ist-Zustand:**
- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
 - Darstellung der Versickerungskapazität
 - Darstellung des Flächenverbrauchs
 - Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Insektenfauna durch Lichtimmissionen
- Eingriffsauswirkungen**
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
 - Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen
 - Beeinträchtigungen der Insektenfauna

- Untersuchungsraum:**
- Betreffende Flächen und Zufahrtstraßen zuzügl. 100 m Puffers
 - Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

- Mögliche Maßnahmen:**
- Versickerungsflächen
 - Ersatzbiotope
 - Einbau spezieller Leuchtmittel
 - Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

H Bau des Handling Center West (HCW)

Größe	20.000 m ²
Baujahr	2004 -2005
Einreichdatum Be- hörde	18.8.2004, GZ. BMVIT-60.689/002-II/PMV/2004

Technische Beschreibung:

Im Zuge der Terminalerweiterung SKYLINK wird das bestehende Gerätezentrum Ost (GZO) abgebrochen. Für den Entfall der dort angesiedelten Abstellflächen der für die Flugzeugabfertigung erforderlichen Gerätschaften sowie der Aufenthalts-, Sozial-, und Büroflächen des Geschäftsbereichs V/Abfertigungsdienste ist Ersatz zu schaffen. Weiters werden die verschiedenen Funktionsflächen an das in der letzten Zeit gestiegene sowie das zukünftig prognostizierte Verkehrsaufkommen angepasst.

Der Hauptkomplex des Handling Center West (HCW) besteht aus einer Geräteabstellhalle und einer Servicehalle, in der Funktionen wie Werkstatt oder Akkuladestation untergebracht sind. Die beiden Hallen werden durch ein zentrales dreigeschossiges Hauptgebäude miteinander verbunden. Dort sind die Sozial- und Aufenthaltsräume der Mitarbeiter sowie die Büroflächen situiert. Die Anordnung der Einzelflächen orientiert sich dabei an dem optimalen Arbeitsablauf bei gleichzeitiger Einhaltung aller gesetzlicher und sozialer Vorschriften. Das Handling Center West umfasst mehr als 20.000 m² zzgl. der angrenzenden Verkehrsflächen, davon 6.750 m² Büroflächen. Im Anschluss daran befinden sich Gerätehallen, Tankstelle, Waschbox, Containerlager, Akku-Station, und Werkstätten. Das Projekt stellt in erster Linie ein(VIE-internes Betriebsgebäude dar.

Die Situierung des Handling Center West liegt westlich der bestehenden Fracht im Betriebsgelände des Flughafens sowie östlich der bestehenden GAC-Straße. Das HCW ist vollständig dem Sicherheitsbereich (airside) zugeordnet und entsprechend gegenüber den öffentlichen Betriebsbereichen abgegrenzt.

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Betriebs- und Werkstättengelände

Übersichtsplan



H Bau des Handling Center West (HWC)

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Schutzgüter									
Mensch		relevant		relevant					
Fauna									
Flora							relevant		
Boden							relevant		
Wasser									
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt stellt in erster Linie den Ersatz bereits abgebrochener Anlagen dar, es werden nur in untergeordnetem Ausmaß neue Flächen in Anspruch genommen. Daher erfolgen für die Schutzgüter Flora und Boden die Einstufungen relevant.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf das Schutzgut Mensch werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Luft und Klima auftreten

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Vorhandene Unterlagen
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation

Eingriffsauswirkungen

- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen

Untersuchungsraum:

- Betreffende Flächen zuzügl. 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Maßnahmen im Bereich Haustechnik
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

I Errichtung des Air Cargo Center (ACC)

Größe	ca. 16.000 m ² Frachthallen, ca. 4.000 m ² Speditionshallen, 15.000 m ² Büroflächen oder 10.700 m ² Büroflächen und 31.000 m ² Hallenflächen
Bau	2004-2006
Einreichdatum Behörde	18.8.2004, GZ.BMVIT-60.689/002-II/PMV/2004

Technische Beschreibung:

Das Projekt Air Cargo Center umfasst die Erweiterung der Fracht- und Speditionshallen samt zugehöriger Büroflächen. Dazu wird das bestehende Speditionsgebäude, d.h. Halle und darüber liegender Büroriegel in Richtung Westen verlängert. Die drei westlichen Frachthallen werden modernisiert, zu einem Gesamtkomplex zusammengefasst und durch eine Neubauhalle ergänzt. Ein Teil der bestehenden Frachtanlagen wurde ersetzt. Diese Neubauhalle wird ausschließlich für die Abfertigung des homebase-carrier Austrian Cargo genutzt.

Das neue Air Cargo Center ermöglicht eine flexible effektive Frachtabfertigung ohne kreuzende Materialströme. Das Handling der Luftfrachtpaletten und –container wird durch moderne Fördertechnik und ergonomische Pallettierungsstationen unterstützt. Für die Zwischenlagerung von Spezialgütern sind diverse Sonderlager, wie etwa Gefahrgutlager oder Perishable-Lager, gemäß dem neuesten Stand der Technik in den Gesamtkomplex integriert. Weiters sind die verschärften Sicherheitsauflagen in der Konzeption bereits berücksichtigt.

Die Planung und Errichtung des ACC erfolgt zusammen mit dem westlich angrenzenden Handling Center West. Nach Inbetriebnahme werden die beiden älteren östlichen Frachtgebäude abgebrochen.

Das ACC besteht aus insgesamt 9 Gebäuden . Neu davon sind lediglich drei Objekte; beim Rest handelt es sich daher um „Altbestand“. Zwei Objekte werden aufgrund der schlechten Bausubstanz abgerissen.

Kumulierung mit anderen Projekten:

Keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

Unfallrisiko:

keines

Vornutzung des Standortes:

Betriebs- und Werkstätengelände



Übersichtsplan



I Errichtung des Air Cargo Center (ACC)

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch		relevant		relevant					
Fauna									
Flora							relevant		
Boden							relevant		
Wasser									
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt umfaßt Erweiterungen oder die Nachnutzung bereits bestehender (abgebrochener) Anlagen, es werden nur in untergeordnetem Ausmaß neue Flächen in Anspruch genommen, diese erfolgen großteils auf bereits vom Flughafen beanspruchten (z.T. versiegelten) Flächen. . Daher werden für die Schutzgüter Flora und Boden die Einstufungen relevant vergeben.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Luft und Klima auftreten.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Vorhandene Unterlagen
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation

Eingriffsauswirkungen

- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen

Untersuchungsraum:

- Betreffende Flächen und Zufahrtstraßen zuzügl. 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Maßnahmen im Bereich Haustechnik
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

J Errichtung des neuen Flugsicherungstowers mit integr. Bürogebäude

Größe	Nettogeschoßfläche 6.810 m ²
Baujahr	2004-2005
Einreichdatum Behörde	19.5.2003, GZ.60.664/31-PMV03; 14.11.2003, GZ.60.664/37-PMV/03, BMVIT

Technische Beschreibung:

Der neue Tower und das integrierte Bürogebäude der Austro Control GesmbH stellen das technische Herz der Flugsicherung dar. Mit einer Höhe von ca. 109 m wird der Flugsicherungsturm zum neuen Wahrzeichen für den Flughafen Wien. Als Standort wurde der Bereich westlich des World Trade Center bestimmt.

Die Höhe des Towers entsprach nicht mehr den an Großflughäfen zu stellenden sicherheitstechnischen Anforderungen; der Tower und die darin für Zwecke der Flugsicherung enthaltenen Räumlichkeiten hätten zudem aus bautechnischen Gründen dringend saniert werden müssen.

Daher wurde der bestehende Tower abgerissen und an einem anderen Standort unter Berücksichtigung der aktuellsten sicherheitstechnischen Anforderungen neu errichtet. Die Höhe des Towers stellt den Blick auf das Vorfeld sicher.

Im neuen Tower ist ein Bürogebäude der der Flugsicherungsbehörde (der Austro Control GmbH) mit folgenden Einheiten untergebracht: Luftfahrtinformationsdienst, Flugdatenbearbeitung für ganz Österreich, Verwaltung, Flugsicherungstechnik, An- und Abflugkontrollstelle Wien, Flugwetterdienst, Vorfeldkontrolle des Flughafens und Flugplatzkontrollstelle.

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Sofern Abbruchmaterial vorhanden war, wurde dieses ordnungsgemäß entsorgt, Deponiescheine liegen auf

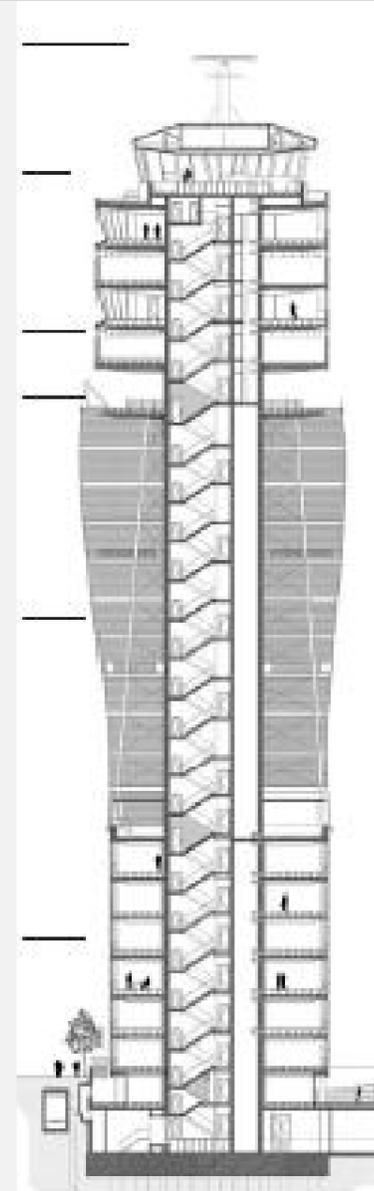
Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Parkplatz

Übersichtsplan



J Errichtung des neuen Flugsicherungstowers mit integr. Bürogebäude

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch	relevant								
Fauna	relevant								
Flora									
Boden									
Wasser									
Luft				relevant					
Klima									
Landschaft									relevant
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Durch dieses Projekte werden nur in sehr untergeordnetem Ausmaß neue Flächen in Anspruch genommen, das Projekt wird auf bereits vom Flughafen in Anspruch genommenen Flächen errichtet. Aufgrund von möglichen Lichtimmissionen sind relevante Auswirkungen auf Mensch und Fauna möglich, der Tower ist sicherlich auch als relevant für das Erscheinungsbild der Landschaft zu bezeichnen.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung des Gebäudes zusätzlich relevante Auswirkungen die Luft auftreten.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
- Landschaftsbildanalyse
- Übernahme der Daten zur Insektenfauna/Vogelfauna aus der UVP 3. Piste, allfällige Ergänzungen

Eingriffsauswirkungen

- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
- Darstellung der Auswirkungen auf das Landschaftsbild
- Darstellung der Wirkungen der Lichtimmissionen auf die Insektenfauna

Untersuchungsraum:

- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Maßnahmen im Bereich Haustechnik
- Maßnahmen im Bereich Lichtimmissionen
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

K Office Center (Office Park)	
Größe	26.000m ² Nettogrundfläche
Baujahr	2003-2004
Einreichdatum Behörde	28.2.2003, GZ.60.685/5-PMV/03, BMVIT
<p>Technische Beschreibung: Das Office Center wurde in den Jahren 2003 und 2004 errichtet und beherbergt Büro- und Konferenzräume, die ganz überwiegend von der Flughafen Wien AG genutzt werden. Ein Teil des Office Parks ist vermietet. Weiters sind darin auch Parkgelegenheiten für Mitarbeiter untergebracht. Rund 40% verbleiben der Eigennutzung für ca. 300 Mitarbeiter, 60% sind einer Drittnutzung überlassen</p> <p>Büroflächen: 10.500 m² VIE-Eigennutzung 15.500 m² vermietete Flächen 250 Parkplätze Gastro Einrichtung: 100 Sitzplätze</p> <p>Die Anbindung des Office Parks an das Straßennetz machte den Neubau zweier Straßenzüge und den Umbau eines bereits bestehenden Straßenzuges erforderlich. Diese Straßen sind Privatstraßen von insgesamt wenigen 100 m Länge.</p>	
<p>Kumulierung mit anderen Projekten: keine</p>	
<p>Abfallerzeugung: Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE</p> <p>Unfallrisiko: Keines</p> <p>Vornutzung des Standortes: Parkplatz, Tankstelle</p>	
<p>Übersichtsplan</p> 	
	

K Office Center (Office Park)

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch		relevant		relevant					
Fauna									
Flora							relevant		
Boden							relevant		
Wasser						relevant			
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:
 Dieses Projekt umfaßt die Errichtung neuer Gebäude, es werden neue Flächen in Anspruch genommen. Diese waren jedoch bereits vom Flughafen in Anspruch genommen und zum Teil versiegelt waren. Daher erfolgen für die Schutzgüter Flora, Boden und Wasserhaushalt (quantitativ) die Einstufungen relevant.
 Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.
 Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Luft und Klima auftreten.

Untersuchungsumfang:

- Datengrundlage und Methode:**
- UVE 3. Piste
 - Vorhandene Unterlagen
 - Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:
Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation

Eingriffsauswirkungen

- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Möglicher Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen

Untersuchungsraum:

- Betreffende Flächen und Zufahrtstraßen zuzügl. 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Maßnahmen im Bereich Haustechnik
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

L Bus Terminal (neue internationale Busgates)																			
Größe	7 Busgates, 3.300 m ²																		
Baujahr	2002-2004																		
Einreichdatum Behörde	18.4.2002, GZ: RU6-L-055/089, NÖ Landesregierung																		
<p>Technische Beschreibung: Die Erweiterung (Zubau) des bestehenden Terminal Ost um einige wenige EU-Busgates dient der behördenkonformen Abfertigung der Passagiere aus den neuen EU-Ländern (Trennung Schengen – Non-Schengen). Das Projekt umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Errichtung von 7 Busgates am Pier Ost • Erweiterung des bestehenden Shop- und Gastronomieangebotes • Errichtung von Ruhe- und Wartezonen für Passagiere • Gesamt-Flächen 3.300 m² davon <table style="margin-left: 20px; border: none;"> <tr> <td>Gatebereich</td> <td>800 m²</td> </tr> <tr> <td>Wartebereich</td> <td>310 m²</td> </tr> <tr> <td>4 Sicherheitskontrollen</td> <td>280 m²</td> </tr> <tr> <td>Gastrobereich</td> <td>240 m²</td> </tr> <tr> <td>Shops</td> <td>150 m²</td> </tr> <tr> <td>Boarding-Counter</td> <td>7 Stk.</td> </tr> <tr> <td>Transfer-Counter</td> <td>1 Stk.</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze Gatebereich</td> <td>390 Stk.</td> </tr> <tr> <td>Sitzplätze Wartebereich</td> <td>200 Stk.</td> </tr> </table> 		Gatebereich	800 m ²	Wartebereich	310 m ²	4 Sicherheitskontrollen	280 m ²	Gastrobereich	240 m ²	Shops	150 m ²	Boarding-Counter	7 Stk.	Transfer-Counter	1 Stk.	Sitzplätze Gatebereich	390 Stk.	Sitzplätze Wartebereich	200 Stk.
Gatebereich	800 m ²																		
Wartebereich	310 m ²																		
4 Sicherheitskontrollen	280 m ²																		
Gastrobereich	240 m ²																		
Shops	150 m ²																		
Boarding-Counter	7 Stk.																		
Transfer-Counter	1 Stk.																		
Sitzplätze Gatebereich	390 Stk.																		
Sitzplätze Wartebereich	200 Stk.																		
<p>Kumulierung mit anderen Projekten: keine</p>																			
<p>Abfallerzeugung: Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE</p>																			
<p>Unfallrisiko: Keines</p>																			
<p>Vornutzung des Standortes: Nebentrakt zu Terminal</p>																			
<p>Übersichtsplan</p> 																			
																			

L Bus Terminal (neue internationale Busgates)										
Relevanzmatrix										
RELEVANZMATRIX		AUSWIRKUNGEN								
		Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgüter		Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Mensch										
Fauna										
Flora										
Boden										
Wasser										
Luft										
Klima										
Landschaft										
Sachgüter										
Kulturelles Erbe										
			bedeutend			relevant			Nicht relevant	
Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:										
Dieses Projekt umfaßt nur Maßnahmen innerhalb bestehender Gebäude, bzw. eine geringe Erweiterung von bestehenden Gebäuden.										
Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude relevante Auswirkungen auf Mensch, Luft und Klima auftreten.										
Untersuchungsumfang:										
Datengrundlage und Methode:										
<ul style="list-style-type: none"> Vorhandene Unterlagen 										
Untersuchungsrahmen:										
Ist-Zustand:										
<ul style="list-style-type: none"> Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung 										
Eingriffsauswirkungen										
<ul style="list-style-type: none"> Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung 										
Untersuchungsraum:										
<ul style="list-style-type: none"> Betreffende Flächen 										
Mögliche Maßnahmen:										
<ul style="list-style-type: none"> Maßnahmen im Bereich Haustechnik Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste 										

M Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale

Größe	4.300 m ²
Baujahr	2006 – 2008 (Fertigstellung)
Einreichdatum Behörde	WUW2_V-0442/001 v. 18.3.2004 und WUW2-V-044/002 v. 22.9.2004, BH Wien Umgebung

Technische Beschreibung:

Die Gepäckförder- und Sortieranlage stellt das Herzstück des VIE-SKYLINK dar. Es ist ein Konzept von 2 Gepäckzentralen vorgesehen. Eine Zentrale wird die, auf permanente Nutzung aufgerüstete provisorische Gepäckzentrale - die PGZ - sein. Die andere Zentrale wird im Flughafenterminal SKYLINK neu geschaffen und umfasst die Installation für 100 % HBS, die optimale Unterstützung für den Transferverkehr durch 10 Transfergepäckaufgabestellen und insgesamt 16 Sortierzielen im Pier.

Die Verbindung zwischen den beiden Zentralen stellt sicher, dass das Gepäck zwischen den beiden Anlagen reibungslos transferiert werden kann.

Technische Details:

- Brandschutztechnische Adaptierung mit Sprinkleranlage
- Umbau Luftpostgebäude
- Steuerzentrale und Aufenthaltsräume
- Straßenumlegung
- 1 Kippschalensorter, Länge von 400 m; mit 10 Einschleusungen und 27 Abwürfen
- 1 zusätzlicher Gepäckrundlauf
- 2 zusätzliche Transferaufgabestrecken
- 2 HBS Röntgengeräte
- Frühgepäckspeicher für ca. 800 Gepäckstücke

Kumulierung mit anderen Projekten:

Teil des SKYLINK (maschinenbaubetriebliche Gebäudeausrüstung)

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Maschinentechnische Einrichtung im Terminal

Übersichtsplan



M Erweiterung der Gepäckfördereinrichtungen und der Gepäckzentrale

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Schutzgüter									
Mensch		relevant		relevant					
Fauna									
Flora							relevant		
Boden							relevant		
Wasser						relevant			
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft									
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Dieses Projekt umfasst die Errichtung neuer Gebäude, es werden neue Flächen in Anspruch genommen. Der Großteil der Flächen liegt im Manipulationsbereich des Flughafens und war bereits versiegelt. Daher erfolgen für die Schutzgüter Fauna, Flora, Boden und Wasserhaushalt (quantitativ) die Einstufungen relevant.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffe auf das Schutzgut Mensch werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Luft und Klima auftreten.

Untersuchungsumfang:

Datengrundlage und Methode:

- UVE 3. Piste
- Vorhandene Unterlagen
- Kartierungen, Begehungen

Untersuchungsrahmen:

Ist-Zustand:

- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
- Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
- Darstellung der Versickerungskapazität
- Darstellung des Flächenverbrauchs
- Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation

Eingriffsauswirkungen

- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
- Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
- Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen

Untersuchungsraum:

- Betreffende Flächen und Zufahrtsstraßen zuzügl. 100 m Puffers
- Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

Mögliche Maßnahmen:

- Versickerungsflächen
- Ersatzbiotope
- Maßnahmen im Bereich Haustechnik
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

N Vorläufiger Terminal

Größe	Rund 1.300 m ²
Baujahr	2005
Einreichdatum Behörde	WUW2-V-04187/001 vom 18.11.2004, BH Wien Umgebung

Technische Beschreibung:

Um den Airlines die gewünschte Anzahl an Check-In-Countern zur Verfügung zu stellen, wurde für die Dauer von drei Jahren ein temporäres Bauwerk auf einem Parkdeck errichtet.

- Check-In Halle 684,94m²
- 22 Check-In Schalter 144,44 m²
- 3 Airline - Kontaktschalter 129,11 m²
- Sanitäranlagen 41,70 m²
- Haus- u. Gepäckfördertechnik 361,4 m²

Kumulierung mit anderen Projekten:

keine

Abfallerzeugung:

Betrieb: siehe Abfallbewirtschaftungskonzept des VIE

Unfallrisiko:

Keines

Vornutzung des Standortes:

Parkplatz

Übersichtsplan



N Vorläufiger Terminal																																																																																																																																																						
Relevanzmatrix																																																																																																																																																						
<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">RELEVANZMATRIX</th> <th colspan="9">AUSWIRKUNGEN</th> </tr> <tr> <th colspan="4">Umweltverschmutzung/belästigung</th> <th colspan="5">Nutzung natürlicher Ressourcen</th> </tr> <tr> <th>Schutzgüter</th> <th>Licht</th> <th>Lärm</th> <th>Erschütterungen</th> <th>Luftschadstoffe</th> <th>Wasserhaushalt Veränderung qualitativ</th> <th>Wasserhaushalt Veränderung quantitativ</th> <th>Flächenbeanspruchung</th> <th>Veränderung Funktionszusammenhänge</th> <th>Veränderung Erscheinungsbild</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mensch</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Fauna</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Flora</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Boden</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Wasser</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Luft</td> <td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcc00;"></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Klima</td> <td></td><td></td><td></td><td style="background-color: #ffcc00;"></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Landschaft</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Sachgüter</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> <tr> <td>Kulturelles Erbe</td> <td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td><td></td> </tr> </tbody> </table>											RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN									Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen					Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild		Mensch											Fauna											Flora											Boden											Wasser											Luft											Klima											Landschaft											Sachgüter											Kulturelles Erbe										
RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN																																																																																																																																																					
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen																																																																																																																																																	
Schutzgüter	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild																																																																																																																																													
Mensch																																																																																																																																																						
Fauna																																																																																																																																																						
Flora																																																																																																																																																						
Boden																																																																																																																																																						
Wasser																																																																																																																																																						
Luft																																																																																																																																																						
Klima																																																																																																																																																						
Landschaft																																																																																																																																																						
Sachgüter																																																																																																																																																						
Kulturelles Erbe																																																																																																																																																						
<table border="1"> <tr> <td style="background-color: #ff0000; width: 20px;"></td> <td>bedeutend</td> <td style="background-color: #ffcc00; width: 20px;"></td> <td>relevant</td> <td style="background-color: #cccccc; width: 20px;"></td> <td>Nicht relevant</td> </tr> </table>												bedeutend		relevant		Nicht relevant																																																																																																																																						
	bedeutend		relevant		Nicht relevant																																																																																																																																																	
<p>Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:</p> <p>Dieses Projekt umfaßt die temporäre Errichtung eines Gebäudes auf bestehenden (versiegelten) Parkierungsflächen.</p> <p>Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung des Gebäudes zusätzlich relevante Auswirkungen auf Luft und Klima auftreten.</p> <p>Aufgrund der zeitlichen Begrenzung sind keine Untersuchungen erforderlich.</p>																																																																																																																																																						
Untersuchungsumfang:																																																																																																																																																						
<p>Datengrundlage und Methode:</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Untersuchungen erforderlich 																																																																																																																																																						
<p>Untersuchungsrahmen:</p> <p>Ist-Zustand:</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Untersuchungen erforderlich <p>Eingriffsauswirkungen</p> <ul style="list-style-type: none"> Keine Untersuchungen erforderlich 																																																																																																																																																						
Untersuchungsraum:																																																																																																																																																						
<ul style="list-style-type: none"> Keine Untersuchungen erforderlich 																																																																																																																																																						
Mögliche Maßnahmen:																																																																																																																																																						
<ul style="list-style-type: none"> Keine Untersuchungen erforderlich 																																																																																																																																																						

O Skylink	
Größe	Baustellenfläche ca. 100.000 m ² , bebaute Fläche ca. 30.000 m ²
Baujahr	2005 – 2009
Einreichdatum Behörde	GZ.60.688/7-PMV/03 vom 27. und 28.11.2003, BMVIT

Technische Beschreibung:

Zur Deckung des stetig steigenden Passagieraufkommens und zur Sicherung des internationalen Qualitätsniveaus sowie der behördlichen Auflagen zur Trennung des "Schengen-" und "Non-Schengen-Betriebs" ist es erforderlich, die bestehenden Terminalflächen zu erweitern. Mit dem Projekt „Skylink“, das die Errichtung eines neuen Terminals am Flughafen Wien-Schwechat beinhaltet, soll diesen Verpflichtungen nachgekommen werden. Das Passagierflusskonzept des Skylink ist europaweit einzigartig und basiert auf der strikten Trennung von abfliegenden und ankommenden Passagieren. Die Teilung zwischen Land- und Luftseite erfolgt an den zentralen Sicherheitskontrollen unmittelbar nach dem Check-In auf Ebene 1.

SKYLINK schließt an den bestehenden Terminal 2 an und entwickelt sich in seiner signifikanten "sichelartigen" Form in Richtung Nord-Osten. Im Endausbau werden die beiden Pierfinger insgesamt 26 gebäudenaher Flugzeugpositionen aufweisen.

Die Terminalerweiterung, VIE-SKYLINK, umfasst den Pier Süd mit 17 Positionen, zusätzliche Check-In-Schalter, eine erweiterte Gepäckausgabe sowie Retail- und Gastroeinrichtungen. Der derzeit projektierte Teil bietet zusammen mit den bestehenden Terminalflächen eine Kapazität für maximal 28 Mio Passagiere pro Jahr.

Der Teil 2 sieht eine zusätzliche Erweiterung im Bereich Pier Nord, sowie das Verbindungsbauwerk zum Pier Süd, wobei dessen Realisierung in Abhängigkeit zur Entwicklung der Nachfrage steht, vor. Aufgrund heutiger Prognosen ist die Realisierung des Teils 2 nicht innerhalb des Masterplans bis 2015 zu erwarten.

Für dieses Projekt wurde beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung der Antrag um Feststellung der UVP-Pflicht gestellt. Gemäß Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 21. August 2001 besteht keine UVP-Pflicht (nach österreichischem Recht).

Kumulierung mit anderen Projekten:

Vorfeld Nordost, Gepäckförderanlage

Abfallerzeugung: Betrieb: siehe Abfallwirtschaftskonzept des VIE

Unfallrisiko: keines

Vornutzung des Standortes:

Vorfeld

Übersichtsplan



O Skylink

Relevanzmatrix

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
Schutzgüter									
Mensch	relevant	relevant		relevant					
Fauna	relevant	relevant					relevant	relevant	
Flora							relevant		
Boden							bedeutend		
Wasser						bedeutend			
Luft				relevant					
Klima				relevant					
Landschaft		relevant							relevant
Sachgüter									
Kulturelles Erbe									

bedeutend
 relevant
 Nicht relevant

Erläuterung der Relevanzeinstufungen der einzelnen Schutzgüter:

Im Rahmen dieses Projekts werden große Flächen in Anspruch genommen, diese wurden jedoch bereits als Vorfelder vom Flughafen genutzt und waren daher großteils versiegelt. Daher erfolgen für die Schutzgüter Fauna und Flora die Einstufungen relevant, aufgrund des Bodenverbrauchs die Einstufung bedeutend. Diese Einstufung wird auch für die Veränderung des Erscheinungsbild in Bezug auf die Landschaft getroffen.

Im Bereich der Nutzung natürlicher Ressourcen (Wasserhaushalt quantitativ) werden aufgrund zusätzlicher Versiegelungen bedeutende Auswirkungen festgestellt.

Aufgrund möglicher Lichtimmissionen sind relevante Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Fauna möglich.

Die Auswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen auf die Schutzgüter Mensch, Fauna, Luft, Klima und Freizeit/Erholung (Landschaft) werden gemeinsam mit den anderen Teilprojekten im Rahmen des UVB behandelt.

Im Bereich Luftschadstoffe können aufgrund von Heizung/Lüftung der Gebäude zusätzlich relevante Auswirkungen auf Mensch, Luft und Klima auftreten.

Untersuchungsumfang:

- Datengrundlage und Methode:**
- UVE 3. Piste
 - Vorhandene Unterlagen
 - Kartierungen, Begehungen
 - Literatur (Licht-Fauna)

- Untersuchungsrahmen:**
- Ist-Zustand:**
- Übernahme, Interpretation und Einbau der Daten zu Luft und Lärm aus der UVE zur 3.Piste
 - Darstellung der Immissionen aus Heizung und Lüftung
 - Darstellung der Versickerungskapazität
 - Darstellung des Flächenverbrauchs
 - Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der bestehenden Vegetation
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Insektenfauna durch Lichtimmissionen
- Eingriffsauswirkungen**
- Darstellung möglicher Beeinträchtigung von Mensch, Luft und Klima durch Heizung und Lüftung
 - Zu erwartende Beeinträchtigungen der Versickerungskapazität des Bodens
 - Verlust wertvoller Vegetationsstrukturen
 - Beeinträchtigungen der Insektenfauna

- Untersuchungsraum:**
- Betreffende Flächen zuzügl. 100 m Puffers
 - Gesamter Untersuchungsraum der UVE für die 3.Piste

- Mögliche Maßnahmen:**
- Versickerungsflächen
 - Ersatzbiotope
 - Einbau spezieller Leuchtmittel
 - Maßnahmen im Bereich Haustechnik
 - Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste

8**UNTERSUCHUNGSUMFANG FÜR DEN UMWELTBERICHT**

Abgeleitet aus den Relevanzen für die einzelnen Projektteile ergibt sich somit der für den Umweltbericht durchzuführende Untersuchungsinhalt.

Für jedes Schutzgut findet sich dabei im vorliegenden Konzept folgende Gliederung:

1. Erfassung, Analyse und Bewertung des Bestands
2. Auswirkungen
3. Maßnahmen im Rahmen des ex-post-UVB
4. Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste

Vorangestellt ist jeweils eine Relevanzmatrix.

Die Darstellung der auf den Betrieb (nicht auch der auf die Errichtung) bezogenen Maßnahmen aus der UVE für die 3. Piste ist deshalb sinnvoll, weil die Maßnahmen im Rahmen des ex-post-UVB allenfalls auch an bereits für die 3. Piste entwickelte Maßnahmen anknüpfen können. Diese werden nachfolgend bei den relevanten Schutzgütern mit Stand Februar 2008 zitiert. Im ex-post-UVB wird dann der aktuelle Stand dargestellt werden.

Im Rahmen des ex-post-UVB wird dann in weiterer Folge ein Vergleich der Maßnahmen UVE 3. Piste und der im Rahmen des ex-post-UVB entwickelten Maßnahmenprogramms erfolgen.

Zeitlicher Rahmen und Prognoseszenario

- **Im Rahmen des „ex-post-UVB“ werden alle seit 1999 gesetzten Einzelprojekte einer Prüfung auf ihre Auswirkungen für Mensch und Natur unterzogen und Maßnahmen gegen nachteilige Entwicklungen erarbeitet.** Der Masterplan wurde zwar im Jahr 1998 erarbeitet, mit der Umsetzung der Teilprojekte wurde 1999 begonnen. Daher wird das Jahr 1999 als Basisjahr für die Beurteilung herangezogen. Entsprechend der gängigen UVP-Praxis stellt man einen Prognose-Nullfall (ohne Einzelprojekte/Ausbauten) einem Prognose-Planfall (mit Einzelprojekten/Ausbauten) gegenüber; in diesem Fall wäre das Prognosejahr das Jahr 2020 – immer jedoch ohne den Ausbau 3. Piste.
- Basis für die Maßnahmenentwicklung ist das Delta zwischen dem Prognose-Nullfall und dem Prognose Planfall für das Jahr 2020.
- Da die Flugzahlen für das Jahr 2020 ohne Einzelprojekte/Ausbauten sehr schwierig zu berechnen sind (es gibt ja auch ohne diese Einzelprojekte eine Steigerung; ein Teil der Einzelprojekte wurde zudem bereits umgesetzt), wurde das Jahr 2003, für das ebenfalls gesicherte Daten zu Flug- und Verkehrszahlen existieren, als Prognose-Nullfall herangezogen – ein für den Flughafen zwar ungünstiger, aber abgesicher-

ter Planfall.² Es wird daher die Entwicklung des Luft- und Kraftfahrzeugverkehrs sowie der dadurch bewirkten Emissionen und Immissionen von Schall und Luftschadstoffen durch eine Darstellung des Jahres 2003 (ohne Zuordnung zu den einzelnen Projektteilen) gesamthaft als **Prognose-Nullfall** konkretisiert, der **Prognose-Planfall** bildet die Situation „Ausbau des Flughafens ohne 3.Piste“, aber mit den verfahrensgenständlichen Einzelprojekten/Ausbauten, im Jahr 2020.

- Aus dem Flugverkehr abzuleitende Auswirkungen sowie Auswirkungen durch erhöhtes Verkehrsaufkommen können daher in Quervernetzung zur UVP 3.Piste beurteilt werden.
- Besonderes Augenmerk wird auf Flächenverbrauch, Flächenveränderung, Änderungen des Erscheinungsbildes und Emissionen der zu prüfenden Gebäude (Licht, Heizungs- und Lüftungsemissionen etc.) gelegt.
- Im Hinblick auf den Verwirklichungsstand der Projektteile werden die Errichtungsphase und die daraus resultierenden Auswirkungen nicht mehr näher behandelt.

² Der eigentliche Prognose-Nullfall wäre die Entwicklung des Flughafens ohne Ausbaumaßnahmen im Jahr 2020. Die damit verbundenen Flugbewegungs-, Passagier- und Verkehrszahlen wären sicherlich höher als die für 2003 bekannten Zahlen, jedoch nicht zuletzt wegen der teils bereits durchgeführten Maßnahmen sehr schwer zu prognostizieren. Daher geht der Flughafen Wien in Hinblick auf Prognosegenauigkeit von den für ihn ungünstigeren Zahlen (das Delta zwischen Prognose-Nullfall und Prognose-Planfall wird größer, daher theoretisch mehr Maßnahmen notwendig) des Jahres 2003 aus.

8.1 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT MENSCH

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Mensch	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

8.1.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDS

Unter dem Schutzgut Mensch sind verschiedene, den Menschen und seine Lebensraum- und Nutzungsansprüche an Landschaft und Raum betreffende Funktionen zusammengefasst. Nachdem alle Projekte im Bereich des Flughafens situiert sind, sind raumplanerische Aspekte und land- und forstwirtschaftliche Nutzflächen bzw. Nutzungen wie Jagd und Fischerei nicht betroffen.

Die Prognosen für Lärm und Luftschadstoffe werden aus der UVE für die 3.Piste übernommen und dem Prognose-Nullfall gegenübergestellt.

Im Wesentlichen erfolgt daher die Betrachtung folgender Funktionsgruppen:

- Gesundheit und Wohnen (Luftschadstoffe aufgrund der Heizung/Kühlung der betreffenden Projekte).
- Lichtimmissionen durch die betreffenden Projekte.
- Lärm: Die Lärmsituation wird mit heutigem Stand der Messtechnik (analog UVE: ÖAL3/Soundplan) anhand der Flugverkehrszahlen und der damaligen Flugrouten retrograd berechnet. Ebenso der Bodenlärm einschließlich des Anteils des vom Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs anhand des „Modal Split“.
- Luftschadstoffe: Die Schadstoffbelastung wird aufgrund der Messungen, die 1994 – 1996 und dann ab 1999 durchgeführt wurden, berechnet. Anhand der Luftgütemessstellen der Umgebung kann der Anteil des Flugverkehrs retrograd ermittelt werden. Ebenso der Bodenverkehr einschließlich des Anteils des vom Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs anhand des „Modal Split“.

8.1.2 AUSWIRKUNGEN

Auf Basis der Vorbelastung und der Abschätzung der Zusatzbelastung durch die Durchführung des Projekts ist die Gesamtbelastung des Schutzgutes Mensch unter Berücksichtigung der Wirksamkeit von Verminderungs-, Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen abzuschätzen. Auf Basis der Wirkungsprognosen ist zu beurteilen, ob durch das Vorhaben eine wesentliche Beeinträchtigung des Raumes ausgeschlossen werden kann. Maßnahmen zum Ausgleich und zur Verminderung nachteiliger Auswirkungen bzw. zum Schutz der Gesundheit des Menschen und seiner Nutzungsansprüche werden auf Basis der Wirkungsprognosen im Detail festgelegt.

- Wirkung auf Wohngebiete, Erholungsräume durch Immissionen der betreffenden Projekte aufgrund Heizung/Kühlung, Lärm und Luftschadstoffe
- Beeinträchtigung der Siedlungsflächen durch Lärm und Luftschadstoffe, Lichtimmissionen

8.1.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

- Verwendung spezieller Leuchtmittel
- Überprüfung der Haustechnik – evt. Einbau entsprechender Maßnahmen (Filter?)
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste.

8.1.4 MAßNAHMEN AUS DER UVE FÜR DIE 3. PISTE

8.1.4.1 LÄRM

Maßnahmen in der Betriebsphase

Fluglärm

Vorhaben

- Als Maßnahmen werden, je nach Substanz der zu schützenden Objekte und dem Zielwert des Innenpegels, im Wesentlichen nachstehende objektseitige Schutzmaßnahmen zur Anwendung gelangen.
 - o Einbau von Schalldämmlüftern in zum Schlafen bestimmten Räumen ohne Austausch bestehender Fenster
 - o Austausch bestehender Fenster gegen Schallschutzfenster in Kombination mit Schalldämmlüftern, Abstufung der Maßnahmen gemäß Schalldämmmaß mit Zielwert von Innenpegeln.
 - o Gegebenenfalls Kastenfenster oder Nachrüstung bestehender Fenster mit Fenstervorsatzschalen (absorbierende Verkleidung der Fensterleibungen) in Kombination mit Schalldämmlüftern.
 - o Erforderlichenfalls schalltechnische Verbesserung der Außenbauteile (Außenwände und Dächer)
- Zum Schutz vor Fluglärm am Tag werden, innerhalb der Umhüllenden $L_d(06-22\text{Uhr})=62\text{dB}+L_{den}=65\text{dB}$ jene Räume, die vorwiegend Wohnzwecken dienen, durch geeignete technische Maßnahmen (z.B. Einbau von Lärmschutzfenstern) geschützt. Als Zielwert ist ein Innenpegel von $\text{Tag-LA}_{eq} = 40 \text{ dB}$ zu erreichen.
- Für die Nacht werden technische Maßnahmen an relevanten Objekten umgesetzt. Für überwiegend zum Schlafen genutzte Räume soll ein Innenpegel von $\text{Nacht-LA}_{eq} = 32 \text{ dB}$ in Abhängigkeit des berechneten Außenpegels innerhalb der Konturen (Umhüllende $1 \times 80\text{dB}$ außen + $13 \times 68\text{dB}$ außen) sichergestellt werden. Die Umsetzung erfolgt analog obiger Vorgangsweise.
- Als Schutz am Tag (06-19 Uhr) sind für Kindergärten, Horte und Schulen in Abhängigkeit vom Außenpegel und dem geforderten Zielwert LA_{eq} von 35 dB des Innenpegels bei geschlossenem Fenster die Maßnahmen analog wie im Fachbeitrag 02.110 Fluglärm beschrieben - vorgesehen.

- Als Schutz am Tag (06-22 Uhr) und in der Nacht (22-06 Uhr) wären für Krankenhäuser in Abhängigkeit vom Außenpegel und dem geforderten Zielwert LA_{eq} von 30 dB des Innenpegels bei geschlossenem Fenster Maßnahmen analog wie im Fachbeitrag 02.110 Fluglärm beschrieben vorzusehen. Das einzige im Untersuchungsraum liegende Krankenhaus (Maria Lanzendorf) befindet sich allerdings nicht in einer Lärmzone, welche Maßnahmen erfordert.
- Maßnahmen als Vorhabensbestandteil: Neuerrichtung bzw. Verbreitern des Schutzwaldstreifens und teilweise Erdwälle für die Gemeinden Rauchenwarth, Schwadorf, Klein-Neusiedl und Enzersdorf
- Vorhabensbestandteil Nachtflugregelung
- Piste 11R Landungen nur in der Zeit von 22:00 bis 22:30 Uhr
- Piste 29L Starts nur in der Zeit von 22:00 bis 22:30 Uhr

Empfehlung

Es wird empfohlen, die im Fachbeitrag beschriebenen Maßnahmen in der Zone zwischen $L_n=55$ dB und 65 dB Nacht für Klein-Neusiedl in ihrer zeitlichen Umsetzung und Prioritätenreihung an erste Stelle zu setzen.

Es wird empfohlen, die im Allgemeinen Mediationsvertrag festgelegten Maßnahmen ehest umzusetzen, um alle möglichen Potentiale zur Lärminderung auszunützen.

Es wird empfohlen, die auf freiwilliger Basis vereinbarten Ergebnisse des Mediationsverfahrens (Mediationsvertrag, Zusammenfassung der Ergebnisse, VI Nachtflugregelung) umzusetzen.

Eine Deckelung hinsichtlich der Lärmzonen $L_{den} = 65$ dB (Tag-Abend-Nacht-Index) und Nacht $L_n = 55$ dB, wo der Zusammenhang zwischen Entwicklung der Flugbewegungen, technischer Entwicklung und Lärmbelastung über die Jahre nachvollzogen werden kann und die Auswirkungen besser gesteuert werden können, wird empfohlen. Es soll eine Veränderung der gedeckelten Zonen, z.B. durch Optimierung der Flugrouten unter der Vorraussetzung, dass mehr Bewohner entlastet werden als belastet werden, ermöglicht werden. Eine Regelung ist in ähnlicher Form derzeit mit der Lärmzone $LA_{eq(4)}=66$ dB energieäquivalenter Dauerschallpegel mit Bescheid des damaligen Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde ZI. 33.103/226-I/8-1972 vom 28. Dezember 1972 festgelegt worden. Darin wurde bei Feststellung einer Ausweitung dieser Zone die Beantragung von lärmmindernden An- und Abflugverfahren bei der zuständigen Behörde und – für die Überwachung der Einhaltung dieser Zone - das Betreiben einer Fluglärmüberwachungsanlage auferlegt. Bis zum heutigen Tag wurde keine Ausweitung dieser Zone festgestellt, dennoch betreibt die FWAG auf freiwilliger Basis bereits heute eine solche Anlage.

Die auf freiwilliger Basis im Mediationsverfahren von den Parteien festgelegten und weitreichenden Vereinbarungen, wie die Lärmdeckelung über die Zone $L_d(06-22$ Uhr) größer 54 dB werden begrüßt und zur Umsetzung empfohlen.

Aus Sicht des Fachbeitrages Fluglärm erhöht die erfolgreiche Einführung eines Bonussystems, Incentive Modells, wie freiwillig im Mediationsverfahren vereinbart, die Prognosegenauigkeit und ist daher aus Sicht des Fachbeitrages zu empfehlen.

Als zusätzliche Maßnahme wird empfohlen, die als Bescheidaufgabe für die Errichtung der Piste 16/34 (siehe Bescheid ZI. 33.103/226-I/8-1972 vom 28. Dezember 1972) gepflanzten, bestehenden, bewaldeten Lärmschutzgürtel zu sanieren und die Blickdichte erforderlichenfalls wiederherzustellen.

Es wird empfohlen, die konsensuale Optimierung von Anflug- und Abflugverfahren, wie zwischen den Parteien des Mediationsverfahrens vorgelebt, konsequent weiterzuführen, um möglichst viele Lärminderungspotentiale auszuschöpfen.

Es ist aus Sicht des Fachbeitrages erforderlich, die Einführung eines „Curved Approach“ mittels RNP (Performanced-Based Navigation) oder ähnlichen Anflugverfahren mit Nachdruck international voranzutreiben, um ehest zur Verfügung zu stehen.

Es wird empfohlen, einerseits den bereits auf freiwilliger Basis im Zuge des Mediationsverfahrens vereinbarten Evaluierungsprozess durchzuführen und andererseits zusätzlich zu den bereits im Fachbeitrag vorgeschlagenen Maßnahmen und den auf freiwilliger Basis vereinbarten Maßnahmen, auch eventuelle zusätzliche Auflagen der Behörde in den Evaluierungsprozess aufzunehmen. Es ist dazu das bestehende Fluglärmüberwachungssystem FANOMOS und die bestehende Informations- und Beschwerdestelle mit einzubeziehen

Es wird empfohlen, das im Mediationsverfahren vereinbarte Messkonzept und dessen Umsetzung noch vor Inbetriebnahme zu verwirklichen, um auch weitere Vergleichsdaten im 2-Pistensystem zur Kontrolle zu erhalten.

Straßen- und Schienenverkehrslärm

Da aufgrund der Realisierung des Vorhabens Parallelpiste 11R/29L und der sich hierdurch ergebenden Änderungen der Verkehrszahlen im umliegenden Straßen- und Schienenverkehrsnetz mit Ausnahme des Bereichs der Verlegung der Landesstraße B 10 gemäß den Kriterien des Fachbeitrags 02.170 Medizin und Umwelthygiene in Wohngebieten keine unzumutbaren Pegelzuwächse größer + 2 dB entstehen, sind zusätzlichen Schritte nicht erforderlich.

Straßenverkehrslärm Verlegung B 10

Die Verlegung der B 10 wird im Fachbeitrag 02.140 behandelt und es werden ebendort folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

Vorhaben

Lärm- und Sichtschutzdamm entlang der B 10: Da keine Grenzwertüberschreitungen auftreten, ist die Errichtung des Lärm- und Sichtschutzdamms entlang der B 10 lärmtechnisch nicht zwingend erforderlich. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist jedoch Teil des Vorhabens.

Errichtung der Sicht- und Blendschutzwälle bei Rauchenwarth und Schwadorf.

Empfehlung

- Geschwindigkeitskontrollen
- Fahrbahninstandhaltung

Maßnahmen zur Beweissicherung

Fluglärm

Der Fachbeitrag 02.110 Fluglärm empfiehlt folgende geeignete Beweissicherungsmaßnahmen:

- Monitoring von Flugbewegungen
- Monitoring des Luftfahrzeug-Mixes
- Monitoring der Verkehrsverteilung auf Pisten
- Monitoring geflogener An- und Abflugstrecken
- Monitoring der Nutzung von Flugrouten-Korridoren
- Monitoring der Einhaltung von Nachtflugregelungen
- Monitoring der Einhaltung von Lärmzonendeckelungen
- Dokumentation und Begründung von Abweichungen
- Berechnung der aktuellen Fluglärmsituation

Um nach Verwirklichung des Vorhabens bessere Kontrollmöglichkeiten im Hinblick auf die Lärmentwicklung zu erhalten, wird die Entwicklung eines neuen Messkonzepts empfohlen, das den in Zukunft geflogenen Routen angepasst sein soll, mit einer klaren Zuordnung zur Kontrolle über das FANOMOS-System.

8.1.4.2 MEDIZIN UND UMWELTHYGIENE

Maßnahmen in der Betriebsphase

Vorhaben

In jenen Bereichen, welche innerhalb der im Fachbeitrag 02.170 Medizin und Umwelthygiene beschriebenen relevanten Lärmkurven liegen, sind technische Lärmschutzmaßnahmen zu setzen, die sicherstellen, dass die dort angegebenen Innen-Lärmpegel erreicht werden. Dies gilt sowohl für den Tag als auch die Nacht.

Die durch das Vorhaben bedingten Pegelsteigerungen, wie im Fachbeitrag 02.130 Straßen und Schienenverkehrslärm dargestellt, sind als irrelevant einzustufen, vorhabensbedingt sind keine Schutzmaßnahmen erforderlich.

Empfehlung

Hinweise über das Auftreten von Pegeln mehrerer Lärmarten (Fluglärm, Straßenlärm, Schienenlärm, etc.) gibt der Fachbeitrag 02.160 „Zusammenfassende Lärmdarstellung“, wobei hier insbesondere Objekte mit lärmsensibler Nutzung bzw. Einzelpunkte im Nahbereich des Flughafens betrachtet und tabellarisch dargestellt wurden. Wie im Fachbeitrag beschrieben, muss dazu jedoch angemerkt werden, dass die Addition physikalischer Lärmindizes nicht den extraauralen Auswirkungen auf den Menschen entspricht und daher aus medizinischer Sicht eine gemeinsame Beurteilung nach dem Stand der Wissenschaft nicht zweckdienlich ist. Es sind auf Grund der in den verschiedenen Fachbeiträgen festgestellten Irrelevanzen bzw. Unerheblichkeit der Zusatzbelastungen durch die angeführten Umweltschadstoffe keine Maßnahmen erforderlich. Für den Schutz der Menschen im Flughafengelände gegenüber elektro-magnetischer Strahlung sind für die Errichtung und den Betrieb der vorgesehenen Anlagen keine besonderen Maßnahmen erforderlich, Arbeitnehmer sind gemäß den geltenden rechtlichen Bestimmungen (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz, Arbeitsstättenverordnung) zu schützen.

Maßnahmen zur Beweissicherung

Empfehlungen

Um die Einhaltung und allfällige Überschreitungen der oben genannten Lärmgrenzwerte zu dokumentieren, ist ein geeignetes Lärmmessprogramm durchzuführen. Nach dem Bundesgesetz über die Erfassung von Umgebungslärm und über die Planung von Lärminderungsmaßnahmen aus dem Jahr 2005 sind die Entwürfe von Aktionsplänen, die zugehörigen strategischen Umgebungslärmkarten sowie der Umweltbericht öffentlich aufzulegen und der Öffentlichkeit ist die Möglichkeit einzuräumen, schriftlich Stellung zu nehmen. Auch dies sollte in die Beweissicherung für die Parallelpiste am Flughafen Wien Schwechat eingebaut werden. Empfohlen wird weiters, eine Begleitforschung mittels Fragebogenerhebungen einzuführen, um die Akzeptanz des Vorhabens und der gesetzten Maßnahmen zu erheben. Hinsichtlich der Belastungen durch Luftimmissionen wird empfohlen, die im Rahmen der intensiven Messungen gewonnenen Erkenntnisse hinsichtlich der Luftgüte im Bereich des Flughafens Wien-Schwechat und deren Auswirkungen auf die Region durch eine längere Zeitreihe von Messungen abzusichern und während der gesamten Zeit des UVP-Verfahrens auf einem aktuellen Stand zu halten. Zur Beweissicherung sollten diese Zeitreihen von Messungen auch nach Abschluss des UVP-Verfahrens weitergeführt werden.

8.2 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT FLORA UND FAUNA

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Flora und Fauna	Licht	Lärm	Erschütterungen	Lufschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
---	-----------	---	----------	---	----------------

8.2.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDS

Der Untersuchungsraum ist wirkungsbezogen und parzellenscharf im Hinblick auf naturschutzfachlich relevante Tier- und Pflanzenlebensräume und deren Funktionszusammenhänge abzugrenzen. Die Ermittlung der Empfindlichkeit des Raums erfolgt über

- Übernahme der Daten aus der UVE zur 3. Piste und ergänzenden:
 - Erhebungen von Vegetationsstrukturen und -einheiten mit Vegetations- und Strukturelementen (insbesondere Lebensraumtypen nach den Anhanglisten der FFH-Richtlinie, Rote Listen) und ausgewählten Pflanzenarten,
 - Erhebungen von tierökologischen Anspruchsbereichen für ausgewählte Indikatororganismen (Auswahlkriterien: Raumrelevanz, Repräsentativität, Verfügbarkeit) mit Artenvorkommen (insbesondere Tierarten nach den Anhanglisten der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie, Rote Listen) und Lebensraumansprüchen,
 - Erhebungen von kleinräumigen ökologischen Funktionszusammenhängen
- Erfassung der Lärm- und Lichtimmissionen der betreffenden Projekte, Datenrecherche zu Auswirkungen der Lichtimmissionen

Da die Flächen bereits bebaut oder versiegelt sind, umfassen die Kartierungen angrenzende noch unversiegelte Bereiche. In weiterer Folge wird eine Interpolation der Vegetationsstrukturen aus der dort bestehenden Vegetation durchgeführt.

8.2.2 AUSWIRKUNGEN

Auf Basis der Vorbelastung und der Abschätzung der Zusatzbelastung durch die Errichtung des Bauwerkes ist die Gesamtbelastung des Schutzgutes Tiere, Pflanzen und Lebensräume abzuschätzen. Die Wirksamkeit von Verminderungs-, Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die Wiederherstellbarkeit von Lebensräumen sind zu berücksichtigen.

Die Auswirkungen auf die Biotopstrukturen und Lebensräume sowie die Fauna (Flächeninanspruchnahmen, Zerschneidungseffekte, Beeinträchtigungen durch Lärm- und Lichtimmissionen, nachhaltige funktionale Lebensraumveränderungen, Änderung der Wasserverhältnisse und mikroklimatischer Verhältnisse) sind festzuhalten.

Die Bewertung ist so vorzunehmen, dass Aussagen darüber getroffen werden können, ob durch das Vorhaben eine erhebliche Beeinträchtigung der Umwelt ausgeschlossen werden kann und welche Maßnahmen zum Ausgleich und zur Verminderung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen bzw. zum Schutz bedeutsamer Tier- und Pflanzengruppen und deren Anspruchsräume getroffen werden müssen.

8.2.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

Ziel der Ausgleichsmaßnahmen ist es, den Naturhaushalt soweit zu stärken, dass alle Leistungen in angemessener Zeit wieder vollwertig wie vor dem Eingriff erbracht werden können.

Demzufolge sind Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und ihre funktionelle Zuordnung zu bedeutsamen Organismengruppen und zu deren Anspruchsräumen abzuleiten:

- Zieldefinition für die naturschutzgerechte Wiederherstellung oder Neugestaltung auf der Basis des regionalen, naturschutzfachlichen Zielgebäudes
- Bestimmung der Kriterien zur Festlegung des Ausgleichsausmaßes (zeitliche, räumliche, funktionale Prämissen)
- Ableitung von Maßnahmen und deren räumliche Verortung für beeinträchtigte Populationsgrößen und Lebensraumeigenschaften gebietstypischer Organismengruppen
- Unterscheidung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen und Abgrenzung gegenüber Gestaltungsmaßnahmen
- Definition der Anforderungen an Erhebungen, Messungen usw. für eine allenfalls nachfolgende Beweissicherung und Kontrolle
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste.

8.2.4 MAßNAHMEN AUS DER UVE FÜR DIE 3. PISTE

8.2.4.1 NATUR- UND BIOTOPSCHUTZ

Maßnahmen in der Betriebsphase

Vorhaben

Zum Zwecke der Minimierung und zum Ausgleich von Auswirkungen sind folgende Maßnahmen im Rahmen des Vorhabens geplant:

- Anlage von extensiven Wiesen mit und ohne Gehölzstrukturen,
- Anlage von Trockenwiesen,
- Anlage feucht getönter Wiesen,
- Anlage von Brachen mit Mulden und Gehölzen,
- Anlage von Leitstrukturen,
- Pflanzung einer Allee,
- Ersatzaufforstung (thermophiler Eichenmischwald) im Verhältnis 1:3,
- Öffnung und Erhalt von Grünverbindungen zur Fischea,

- Ausbildung Sicht- und Lärmschutzdamm südlich der B 10 als flachen Doppeldamm,
- Abflachung der südexponierten Böschungen des Pistendamms und des Straßendamms der B 10
- Errichtung einer Amphibienleiteinrichtung um das Rückhaltebecken sowie entlang der B 10 (beidseitig) incl. zusätzlicher Absperrung in Richtung Piste der vorgesehenen Kleintierdurchlässe unter der B 10 im Abstand von 200 m,
- Errichtung eines Wilddurchlasses an der B 10,
- Anlage von Vernässungszonen
- Anlage von Zonen mit lockerem Boden (Schotterflächen)
- Errichtung von Kleintierdurchlässen und Amphibienleiteinrichtung um das Rückhaltebecken sowie entlang der B 10 (beidseitig) incl. zusätzlicher Absperrung in Richtung Piste,
- Schaffung von Lösssteilwänden
- Rückversetzung des bestehenden Flughafenzaunes der Piste 16 / 34 bei Schwadorf
- Anlage Wildschutzzaun,
- Unterführung des Mittelrollwegpaares
- Revitalisierung Hohlweg mit Trockenrasenversetzung.
- Schottern von Wirtschaftswegen, sodass ein Queren für Amphibien möglich ist und die versiegelten Flächen möglichst reduziert werden.

Säugetiere

Durch naturnahe Flächen wie sie im Bereich der Schüttungsfläche sowie der Flächen nördlich und südlich der verlegten B 10 geplant werden, können hochwertige Lebensräume geschaffen werden, welche den Ansprüchen betroffener Säugetiere wie dem Ziesel oder dem Hamster gerecht werden. So wird der Flächenverlust durch diese Maßnahmen kompensiert, da diese weitaus attraktivere Lebensräume darstellen.

Sämtliche geplanten Maßnahmen sind als Bestandteil des Vorhabens im

Landschaftspflegerischen Begleitplan (Abschnitt 11 der Vorhabensbeschreibung) dargestellt und detailliert beschrieben sowie im Fachbeitrag 02.210 Natur- und Biotopschutz ausgeführt.

Empfehlung

Durch die Sensibilisierung einiger Tierarten auf kurzweilige Lichtquellen müssen langwellige Natriumdampflampen verwendet werden, um diesbezügliche Auswirkungen so gering wie möglich zu halten

Herpetofauna

Aus herpetologischer Sicht sind folgende Maßnahmen bei der Gestaltung der ökologischen Flächen zu berücksichtigen:

- Nutzung von Wurzelstöcken aus den Rodungsflächen zur Strukturierung von

Ökologischen Flächen, insbesondere auch in der Nähe von Vernässungszonen

- Möglichst differenzierte Geländemorphologie

Maßnahmen zur Beweissicherung

Die Maßnahmenflächen werden entwickelt und gepflegt, gegebenenfalls werden Schutzmaßnahmen (bspw. vor Wildschäden) und erforderlichen Wartungsarbeiten (bspw. im Bereich der Amphibienleiteinrichtung) durchgeführt.

Die Vegetationsentwicklung und Erreichung der Entwicklungsziele der ökologischen Maßnahmen sind durch einen ökologisch sinnvollen Zeitraum von 5 Jahren zu erheben und dokumentieren. Entsprechende Ergebnisse sind in das Pflegekonzept einzuarbeiten bzw. dieses den tatsächlichen Rahmenbedingungen anzupassen.

8.2.4.2 AVIFAUNA, HEUSCHRECKEN UND ZIESEL

Maßnahmen Betriebsphase.

Vorhaben

Als Lebensraumverbesserung im Ausgleich für den Eingriff in die Feldlandschaft und für die bedeutende Landschaftsveränderung im Naturraum Rauchenwarther Platte ist vorgesehen, die Wiesenflächen am erweiterten Flughafengelände gezielt naturnah als Lebensraum für Bodenbrüter gesichert zu pflegen und die Wiederentstehung einiger Strukturen, die als Lebensraum auch für Vögel bedeutend sind, wie Heckenzüge und ein Hohlweg, an geeigneter Stelle fachgerecht zu initiieren und bis zum Erreichen des jeweiligen Entwicklungszieles fachlich zu begleiten.

Zur Minderung der Horizontüberhöhung ist zudem abgeflachte Ausführung der Dämme am Südrand der Piste vorgesehen.

Empfehlung

Zur Minderung der Auswirkung des Lebensraumverlusts für die Großtrappe auf der Rauchenwarther Platte ist die Aufwertung des zentralen Brutgebietes der Großtrappe in der nicht kommassierten Streifenflur Bründfeld vorgesehen, hier soll etwa ein Drittel der Fläche, das sind rund 70 ha, bleibend trappengerecht bewirtschaftet bzw. gepflegt und gesichert werden. Außerdem ist vorgesehen, die Lebensbedingungen für die Großtrappe im nächstgrößeren Vorkommensgebiet, dem Marchfeld, durch maßgebliche Unterstützung der Verkabelung einer Freileitung zu verbessern.

Maßnahmen zur Beweissicherung

Die Maßnahmenflächen für Ausgleich und Ersatz für den Natur- und Biotopschutz sind multifunktional zu sehen.

Die Entwicklung der ökologischen Maßnahmenflächen ist durch einen ökologisch sinnvollen Zeitraum von 5 Jahren zu erheben und dokumentieren. Entsprechende Ergebnisse sind in

ein Pflegekonzept unter Berücksichtigung von Avifauna, Heuschrecken und Ziesel einzuarbeiten bzw. dieses den tatsächlichen Rahmenbedingungen anzupassen.

8.2.4.3 GEWÄSSERÖKOLOGIE

Maßnahmen in der Betriebsphase

Das Ziel einer geringen bzw. maximal mittleren Resterheblichkeit kann im Falle einer Einleitung projektgegenständlichen Oberflächenabwässer in die Donau unterhalb des Altarms Poigenau grundsätzlich auch ohne Kompensationsmaßnahmen erreicht werden.

Kompensatorische Maßnahmen zur Behebung der Punktbelastung sind aus gewässerökologischer Sicht nicht zwingend notwendig. Im Falle der physikalisch-chemischen Qualität bleibt jedoch, bedingt durch die Abwasserfahne, im Bemessungsfall eine gewisse Resterheblichkeit zurück. Mit technischen Mittel könnte die ursprüngliche Punktbelastung der Abwasser-einleitung so verteilt werden, dass eine signifikant bessere Durchmischung mit dem Donauwasser stattfindet und so die Bildung einer Abwasserfahne unterdrückt wird. Eine solche Maßnahme verbessert nicht nur den physikalisch-chemischen Zustand unmittelbar stromab der Einleitung, es verringert auch die negativen Auswirkungen auf Flora und Fauna, sei es durch eine deutliche Verringerung der BSB5-Belastung oder aber auch durch eine Minimierung der hydraulischen Wirkung der Einleitung.

Maßnahmen zur Beweissicherung

Empfehlung

Es wird empfohlen, den Ökologischen Zustand unterhalb der geplanten Einleitstelle zu dokumentieren. Dazu wäre eine einmalige Erhebung des Ökologischen Zustandes vor Baubeginn, die jährliche Erhebung des Ökologischen Zustandes auf Basis biologischer Qualitätskomponenten nach Beginn der Einleitung und die monatliche Erhebung der BSB5- Belastung notwendig.

-

8.3 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT BODEN

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belastigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Boden	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem							relevant		
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a						relevant			
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen							relevant		
F VIP, General Aviation Center							relevant		
G neue Parkplätze/-häuser							relevant		
H Err. Handling Center West HWC							relevant		
I Err. Air Cargo Center ACC							relevant		
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park							relevant		
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung							relevant		
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink							bedeutend		

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
---	-----------	---	----------	---	----------------

8.3.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDES

Die Projekte befinden sich alle im Bereich des Flughafens Wien, die neuen Flächenbeanspruchungen befinden sich demnach auf mehr oder weniger vorbelasteten Böden.

Die Untersuchungen beschränken sich demnach auf:

- Vorbelastung von Böden, die Art und das Ausmaß von Altlasten und Verdachtsflächen (möglichst parzellenscharf)
- Darstellung des Flächenverbrauchs und damit verbundener Versiegelung.

8.3.2 AUSWIRKUNGEN

Die relevanten Vorhabenswirkungen sind darzustellen. Hierzu gehören:

- Beeinträchtigung des Bodens durch dauerhafte und temporäre Inanspruchnahme, (Bodenversiegelung, Überbauung, Bodenverdichtung usw.)
- Vorübergehende Versiegelung durch Zwischenlagerung von Bodenaushub
- Beeinträchtigungen durch Immissionen, (Schadstoffe, Erschütterungen, Abwässer, Verunreinigungen usw.)
- Entlastungswirkungen

8.3.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

Maßnahmen im Bereich des Schutzguts Boden umfassen in erster Linie die Bauphase. Diese ist für die meisten Projekte bereits abgeschlossen bzw. wird in nächster Zeit abgeschlossen.

8.4 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT WASSER

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Wasser	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
---	-----------	---	----------	---	----------------

8.4.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDES

Die Projekte können möglicherweise eine quantitative Veränderung des Grundwasserhaushalts bewirken, Oberflächengewässer sind nicht betroffen.

Die Untersuchungen umfassen

- Detaillierung der hydrographischen und hydrogeologischen Daten zu den Grundwässern, soweit diese durch das Vorhaben beeinflusst werden können
- Grundwasser (soweit beeinflussbar): Typ des Grundwasserträgers, Fließrichtung, Horizonte, Flurabstand, Qualität, Durchlässigkeit, Durchsatz, Wechselwirkungen mit Oberflächengewässern usw.

8.4.2 AUSWIRKUNGEN

Es sind die qualitativen und quantitativen Auswirkungen des Vorhabens auf betroffene Oberflächengewässer bzw. das Grundwasser darzustellen. Da die Projekte nahezu zur Gänze bereits umgesetzt sind, sind nur betriebsbedingten Auswirkungen darzustellen:

- Eingriff in bestehende Wasserrechte bzw. Wassernutzungen
- Veränderung Grundwasserhaushalt
- Veränderung Oberflächenwasserregime

8.4.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

Für die Festlegung von Maßnahmen zum Ausgleich wesentlicher nachteiliger Auswirkungen gilt.

- Bauliche Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen zur Vermeidung oder Minderung von wesentlichen nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste.

8.4.4 MAßNAHMEN AUS DER UVE FÜR DIE 3. PISTE

8.4.4.1 GRUNDWASSER

Betriebsphase

Im Störfall im Sinne einer Freisetzung von grundwasser- oder bodengefährdenden Stoffen wird durch organisatorische Maßnahmen (Alarmierung der Flugplatzbetriebsleitung und Einleitung weiterer Schritte) das Eindringen von Kontaminationen in tiefere Zonen des Unterg rundes verhindert. Dabei kann aufgrund der Untergrundsituation (relativ geringe Durchläs-

sigkeiten) von einer hohen Wirksamkeit durch den Aushub verunreinigten Erdreichs ausgegangen werden.

Maßnahmen zur Beweissicherung

In quantitativer Hinsicht werden die Pegelmessstellen der Flughafen Wien AG bis zum Baubeginn weiterhin in monatlichen Intervallen beobachtet. Im Zuge der Baumaßnahmen werden diese Messstellen voraussichtlich mit wenigen Ausnahmen entfernt. Nach Baufertigstellung sollen die verbliebenen Messstellen (ca. 3 Stück) über einen Zeitraum von ca. drei Jahren in zweimonatlichen Intervallen weiter beobachtet werden, um allfällige Einflüsse auf das Grundwasserdruckniveau infolge der geänderten Randbedingungen für die Grundwasserneubildung zu erfassen.

Beweissicherungsmaßnahmen im Zusammenhang mit der Errichtung des Ableitungskanals in den Donauauen sollen nach Vorliegen der ergänzenden Erkundungsmaßnahmen festgelegt werden.

Für die qualitative Beweissicherung im Nahebereich der geplanten Baumaßnahmen können folgende existierende Messstellen herangezogen werden.

Tabelle 11: Grundwassermessstellen im Flughafenumfeld

Messstellenbezeichnung	Messstellenart
32400222	WGEV Messstelle, Aichhof
15,10 oder 15,12	Messstelle AHP, dzt. nur quantitativ
32400202	WGEV Messstelle, Katharinenhof
41	Messstelle der Flughafen Wien AG
56	Messstelle der Flughafen Wien AG
KB 12	Messstelle der Flughafen Wien AG, dzt. nur quantitativ

Die vorangeführten bislang nicht qualitative beobachteten Messstellen (15,10 oder 15,12 sowie KB 12) sollen in das bestehende Messstellennetz des Flughafens Wien integriert werden.

Im weiteren Umfeld existieren außerdem weitere qualitative Grundwassermessstellen, deren Daten im Rahmen der hydrogeologischen Beweissicherung herangezogen werden können.

8.4.4.2 GRUNDWASSER

Maßnahmen in der Betriebsphase

Um nachteilige Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens in der Betriebsphase und bei Störfällen zu minimieren, ist als Maßnahme vorgesehen möglicherweise austretende wassergefährdende Stoffe in der Kanalisation zurückzuhalten, indem die Wasserförderung im Pumpwerk R1 gestoppt wird. Sollte gleichzeitig starker Niederschlag auftreten und die kontaminierten Wassermengen das Fassungsvermögen der Kanalisation übersteigen, so wird das Speicherbecken östlich der Piste 16/34 als Auffangbecken für die Schadstoffe herangezogen, indem der Schieber im Verzweigungsbauwerk umgestellt wird.

8.5 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belastigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Luft und Klima	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

8.5.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDES

Die Prognosen für Luftschadstoffe werden aus der UVE für die 3.Piste übernommen und dem Prognose-Nullfall gegenübergestellt.

Die Schadstoffbelastung wird aufgrund der Messungen, die 1994 –1996 und dann ab 1999 durchgeführt wurden, berechnet. Anhand der Luftgütemessstellen der Umgebung kann der Anteil des Flugverkehrs retrograd ermittelt werden. Ebenso der Bodenverkehr einschließlich des Anteils des vom Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs anhand des „Modal Split“.

Zusätzliche Auswirkungen im Bereich der Luftschadstoffe beschränken sich auf Immissionen aufgrund der Haustechnik der (Heizung, Lüftung, etc.) der Projekte. Folgende, wesentliche Fakten sind zu erfassen, zu analysieren und zu bewerten:

- Heizungs- und Kühlungssysteme der einzelnen Projekte

8.5.2 AUSWIRKUNGEN

- Darstellung der Luftschadstoffe
- Darstellung der Emissionen der Heizungs- und Kühlungssysteme

8.5.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

- Technische Maßnahmen zu Verminderung/Vermeidung von Emissionen
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste.

8.5.4 MAßNAHMEN AUS DER UVE FÜR DIE 3. PISTE

8.5.4.1 KLIMA

Maßnahmen in der Betriebsphase

Der Fachbeitrag 02.420 Klima kommt zu dem Ergebnis, dass durch das geplante Vorhaben mikroklimatische Änderungen in Bezug auf Strahlungshaushalt, Windfeld und Wärmebilanz hervorgerufen werden, diese jedoch auf den unmittelbaren Nahbereich (≤ 100 m) beschränkt bleiben. Daher sind aus mikroklimatischer Sicht keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Zunahmen bei den Verkehrsströmen bedingen automatisch auch einen erhöhten Ausstoß klimarelevanter Gase. Allerdings sind auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten. Es sind somit im gegenständlichen Vorhaben keine weiteren Maßnahmen erforderlich.

8.5.4.2 LUFTSCHADSTOFFE

Maßnahmen in der Betriebsphase

Aufgrund der oben genannten Untersuchungsergebnisse bzgl. der Luftschadstoffe sind während der Betriebsphase keine Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung von Emissionen erforderlich (vgl. Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe).

Maßnahmen der Beweissicherung

Es ist vorgesehen die flughafeneigene Luftgütemessstelle weiter zu betreiben und zusätzlich die Messdaten der Luftgütemessstellen des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung in Schwechat und Stixneusiedl als Referenz heranzuziehen (vgl. Fachbeitrag 02.430 Luftschadstoffe).

8.6 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT LANDSCHAFT

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Landschaft	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

	bedeutend		relevant		Nicht relevant
--	-----------	--	----------	--	----------------

8.6.1 ERFASSUNG, ANALYSE UND BEWERTUNG DES BESTANDES

Landschaftsprägende bzw. raumstrukturierende Elemente (Grundgerüst des Landschaftsbildes), sind zu erfassen und abzugrenzen. Weiters ist die Erholungseignung der Landschaft, z.B. Erholungsinfrastruktur zu erheben. Die Funktionalität des Landschaftshaushaltes ist unter Berücksichtigung etwaiger Vorbelastungen zu beurteilen.

Diese Landschaftsanalyse wurde im Zuge der Bearbeitung der UVE für die 3. Piste bereits durchgeführt, es kann daher im Rahmen des Umweltberichtes auf diese Grundlagendaten zurückgegriffen werden.

8.6.2 AUSWIRKUNGEN

Auf Basis der Vorbelastung und der Abschätzung der Zusatzbelastung durch die Projekte ist die Gesamtbelastung des Schutzgutes Landschaft mit den Komponenten Landschaftsbild, Nutzungsfunktion und landschaftliche Funktionsfähigkeit abzuschätzen. Die Wirksamkeit von Schutz-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen sowie die Wiederherstellbarkeit sind anzugeben. Zumindest folgende Wirkungsfaktoren sind zu untersuchen:

- Visuelle Reichweite, Sichtbarkeit
- Fremdkörperwirkung, Störung der Seltenheit, Eigenart und Vielfalt der Landschaft
- Immissionsbedingte Störungen
- Nutzungsbeeinträchtigungen vor allem in Bezug auf die Erholungsfunktion

Es ist anzugeben, ob durch das Vorhaben wesentliche Beeinträchtigungen der Umwelt ausgeschlossen werden können. Weiters ist darzulegen, welche Maßnahmen zum Schutz, zur Minderung oder zum Ausgleich wesentlicher nachteiliger Auswirkungen auf hochwertige Elemente/Strukturen der Landschaft getroffen werden müssen.

8.6.3 MAßNAHMEN IM RAHMEN DES UVB

Wesentliche nachteilige Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind durch die Beachtung auf Wechselwirkungen mit Maßnahmen für andere Schutzgüter und durch die Berücksichtigung der nachfolgenden Planungsgrundsätze bzw. Schutz-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu vermindern bzw. zu vermeiden:

- Definition von Zielen für die landschaftsgerechte Wiederherstellung und Neugestaltung mit Bestimmung von Kriterien der Ausgleichbarkeit (zeitliche, räumliche und funktionale Prämissen)
- Ableitung von Maßnahmen für beeinträchtigte Funktionen des Landschaftsbildes und des Landschaftserlebens mittels einer entsprechenden Einbindung des Projekts in die umgebende Landschaft
- Evaluierung und Verknüpfung zu den Maßnahmen aus der Mediationsvereinbarung , Szenario Flughafenentwicklung ohne 3. Piste.

8.6.4 MAßNAHMEN AUS DER UVE FÜR DIE 3. PISTE

Maßnahmen in der Betriebsphase

Die Wirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild werden durch die vorgesehenen Maßnahmen (landschaftsökologische und landschaftsgestalterische Begleitplanung, Abschnitt 11 der Vorhabensbeschreibung) so weit wie möglich abgeschwächt.

Insgesamt erfolgen als Maßnahmen im Zuge des Vorhabens im Fachbereich Landschaftsbild die Anlage von:

- Lärm- und Sichtschutzdamm B 10
- Sicht- und Blendschutzdamm Schwadorf
- Sicht und Blendschutz Rauchenwarth
- Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen; sonstige vernetzende Landschaftselemente
- Gestaltung der Dämme und Einschnitte

Diese Maßnahmen erfolgen bereits frühzeitig während der Bauphase um hier bereits größtmöglichen Schutz zu bieten. Sie verbessern den Sichtschutz in den Gemeinden Schwechat, Rauchenwarth und Schwadorf. Zur Visualisierung der Maßnahmen siehe Anhang zum Fachbeitrag 02.450 Landschaftsbild, zur Kartendarstellung den Fachbeitrag 02.210 Natur- und Biotopschutz.

8.7 ARBEITSPAKET SCHUTZGUT SACHGÜTER UND KULTURELLES ERBE

RELEVANZMATRIX	AUSWIRKUNGEN								
	Umweltverschmutzung/belästigung				Nutzung natürlicher Ressourcen				
Schutzgut Sach- und kulturelles Erbe	Licht	Lärm	Erschütterungen	Luftschadstoffe	Wasserhaushalt Veränderung qualitativ	Wasserhaushalt Veränderung quantitativ	Flächenbeanspruchung	Veränderung Funktionszusammenhänge	Veränderung Erscheinungsbild
A Verbesserung Pistensystem									
B Pistenbefeuerung									
C An- und Abrollwegen, RollwegA2a									
D Auswechslung Unterbau Vorfeld									
E Vorfelderweiterungen									
F VIP, General Aviation Center									
G neue Parkplätze/-häuser									
H Err. Handling Center West HWC									
I Err. Air Cargo Center ACC									
J Err. Neuer Tower									
K Office Center-Office Park									
L Bus Terminal									
M Erweiterung Gepäckförderung									
N Vorläufiger Terminal									
O Skylink									

Keine Untersuchungen erforderlich

8.8 ENTWICKLUNG DER FLUGBEWEGUNGEN

Im ex-post-UVB wird die Entwicklung der Flugbewegungen am Flughafen Wien in den Jahren 1999 bis 2003 dargestellt werden.

Einen ersten Einblick in diese Entwicklung gibt nachstehende Tabelle bzw Grafik:

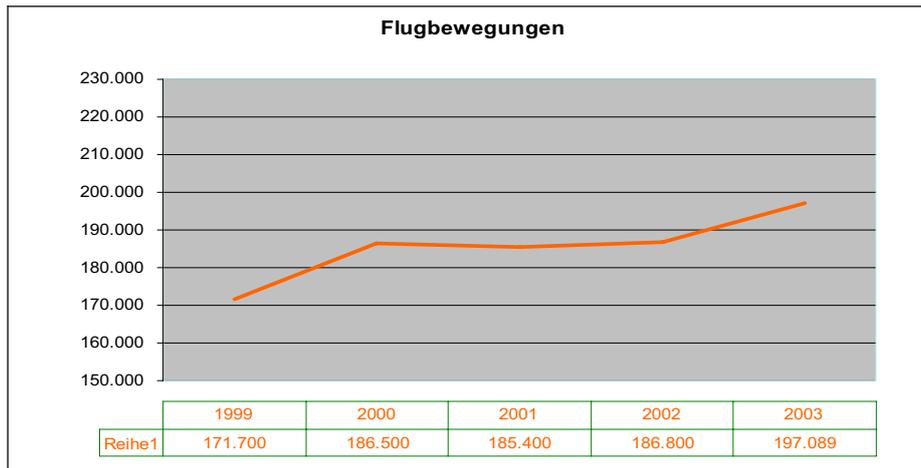


Abbildung 4 Flugbewegungen von 1999-2003

Wie mit der Europäischen Kommission vereinbart, erfolgt eine gesamthafte Darstellung der Umweltsituation der Jahre 1999 bis 2003, weil eine Zuordnung einzelner Flugbewegungen zu allen oder einzelnen der 15 Einzelprojekte nicht möglich ist.

Das Abstellen auf das Jahr 2003 ist deshalb sinnvoll, weil die Ist-Situation 2003 in der UVE für die 3. Piste dargestellt ist und damit nahtlos an die UVE angeknüpft wird.

Darüber hinaus ist in der UVE für die 3. Piste die Situation im Prognosejahr 2020 (und zwar sowohl der Nullfall mit den bestehenden 2 Pisten und allen anderen genehmigten Anlagen, als auch der Prognosefall mit 3 Pisten), beinhaltend die Gesamt-Umweltauswirkungen des Flughafens, ausführlich dargestellt.

8.9 ENTWICKLUNG DER UMWELTSITUATION UM DEN FLUGHAFEN WIEN

Daran anschließend wird die Entwicklung der Umweltsituation hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffen in den Jahren 1999 bis 2003 gesamthaft dargestellt.

- **Lärm:** Die Lärmsituation 1999 wird mit heutigem Stand der Messtechnik (analog UVE: ÖAL3/Soundplan) anhand der Flugverkehrszahlen und der damaligen Flugrouten retrograd berechnet. Ebenso der Bodenlärm einschließlich des Anteils des vom Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs anhand des „Modal Split“.
- **Luftschadstoffe:** Die Schadstoffbelastung wird aufgrund der Messungen, die 1994 – 1996 und dann ab 1999 durchgeführt wurden, für 1999 berechnet. Anhand der Luftgütemessstellen der Umgebung kann der Anteil des Flugverkehrs retrograd ermittelt werden. Ebenso der Bodenverkehr einschließlich des Anteils des vom Flughafen induzierten Kfz-Verkehrs anhand des „Modal Split“.

Wie beschrieben, ist das Abstellen auf das Jahr 2003 deshalb sinnvoll, weil damit an die in der UVE für das anhängige UVP-Verfahren für die 3. Piste bereits dargestellte Ist-Situation für das Jahr 2003 angeknüpft wird und damit auch die Brücke zur bereits ausführlich dargestellten Prognose der Umweltauswirkungen für das Jahr 2020 (gesamter Flughafen mit und ohne 3. Piste) geschlagen wird.

8.10 RECHTLICHE GRUNDLAGEN DER MASSNAHMEN

Allfällige Ausgleichs- oder Minderungsmaßnahmen können selbstverständlich stets nur im Rahmen des innerstaatlichen und gemeinschaftsrechtlichen Rechtsrahmens gesetzt werden. In diesem Zusammenhang gilt es in besonderer Weise auf die Bedeutung der zur Rechtssicherheit beitragenden Rechtskraft bzw. Bestandskraft von Bescheiden hinzuweisen. Der Grundsatz der Rechtssicherheit zählt zu den im Gemeinschaftsrecht anerkannten allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Da die Bestandskraft einer Verwaltungsentscheidung, die nach Ablauf angemessener Klagefristen oder Erschöpfung des Rechtswegs eingetreten ist, zur Rechtssicherheit beiträgt, verlangt es das Gemeinschaftsrecht nicht, dass eine Verwaltungsbehörde grundsätzlich verpflichtet ist, eine bestandskräftige Verwaltungsentscheidung zurückzunehmen (vgl. insbesondere EuGH Rs C-453/00 (Kühne & Heitz), Slg 2004, I-837, Rz 24). Der Gerichtshof hat insofern klargestellt, dass der gemeinschaftsrechtliche Vorranganspruch in aller Regel nicht gegenüber bestandskräftigen individuellen mitgliedstaatlichen Rechtsakten zum Tragen kommt.

Da jene Vorhaben, die Gegenstand des vorliegenden „ex-post-Umweltverträglichkeitsberichts“ sein werden, allesamt seit langem rechtskräftig genehmigt sind, kann in diese Genehmigungsbeseide sowohl aus innerstaatlichen als auch aus gemeinschaftsrechtlichen Gründen nicht mehr eingegriffen werden.³

Vor diesem Hintergrund erscheint insbesondere die Setzung zivilrechtlich verbindlicher Maßnahmen im Rahmen des Mediationsverfahrens bzw. des Dialogforums (siehe unten Kapitel 10.1) geeignet, um einerseits allfälligen Ansprüchen auf Ausgleichs- oder Minderungsmaßnahmen den nötigen rechtsverbindlichen Charakter zu verleihen, andererseits aber zugleich der Bestandskraft von Bescheiden jene Bedeutung beizumessen, die ihr nach Auffassung des EuGH zukommt.

Daneben besteht – abhängig vom Inhalt der Ergebnisse des vorliegenden „ex-post-Umweltverträglichkeitsberichts“ – aus verfahrensrechtlicher Sicht die Möglichkeit der Berücksichtigung der jeweiligen Ergebnisse auch im Wege von Änderungsgenehmigungsanträgen. Änderungsanträge müssen vom Konsenswerber gestellt werden. Wenn die gestellten Anträge die gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllen, besteht für den Antragsteller ein Rechtsanspruch auf Erteilung der beantragten Bewilligungen. Das bedeutet, dass entsprechend den anzuwendenden Gesetzen ein förmliches Verfahren mit entsprechender Beteiligung der Verfahrensparteien durchzuführen ist. Die Entscheidung der Behörde hat förmlich zu ergehen und unterliegt der nachprüfenden Kontrolle der entsprechenden Instanzen und der Gerichtshöfe des öffentlichen Rechts. Zumal Gegenstand solcher Änderungsgenehmigungsanträge selbstverständlich auch die Ergebnisse des „ex-post-Umweltverträglichkeitsberichts“ sein können, ist denkbar, die Ergebnisse des Berichts in Form allfälliger Ausgleichs- oder Minderungsmaßnahmen auf diesem Weg auch einer (öffentlich-)rechtlichen Behandlung zuzuführen, sofern die nach den Ergebnissen der „ex-post-Prüfung“ erforderlichen Maßnahmen nicht ohnedies bereits verwirklicht wurden oder Gegenstand des anhängigen Genehmigungsverfahrens für die 3. Piste sind.

³ Eine Ausnahme bilden die Eingriffsmöglichkeiten nach § 68 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz (AVG).

Im Rahmen der öffentlich-rechtlichen Möglichkeiten der Berücksichtigung der Ergebnissen der „ex-post-Prüfung“ ist schließlich auch auf die in einzelnen Materiengesetzen vorgesehenen verwaltungspolizeilichen Maßnahmen zu verweisen.

9 UVP-VERFAHREN FÜR DIE DRITTE PISTE

Die folgenden Ausführungen sind in erster Linie der Homepage des Flughafens Wien und der Umweltverträglichkeitserklärung (Zusammenfassung) für die dritte Piste entnommen.

Die Umweltverträglichkeitserklärung wurde im März 2007 bei der Behörde eingereicht. Die folgenden Ausführungen stellen daher nur die Angaben des Projektwerbers dar, die Verbesserungsaufträge und Auflagen im Zuge der Prüfung durch Behörde und Gutachter (Umweltverträglichkeitsprüfung) sind noch nicht enthalten. Die nachfolgende Abbildung verdeutlicht das UVP-Verfahren:

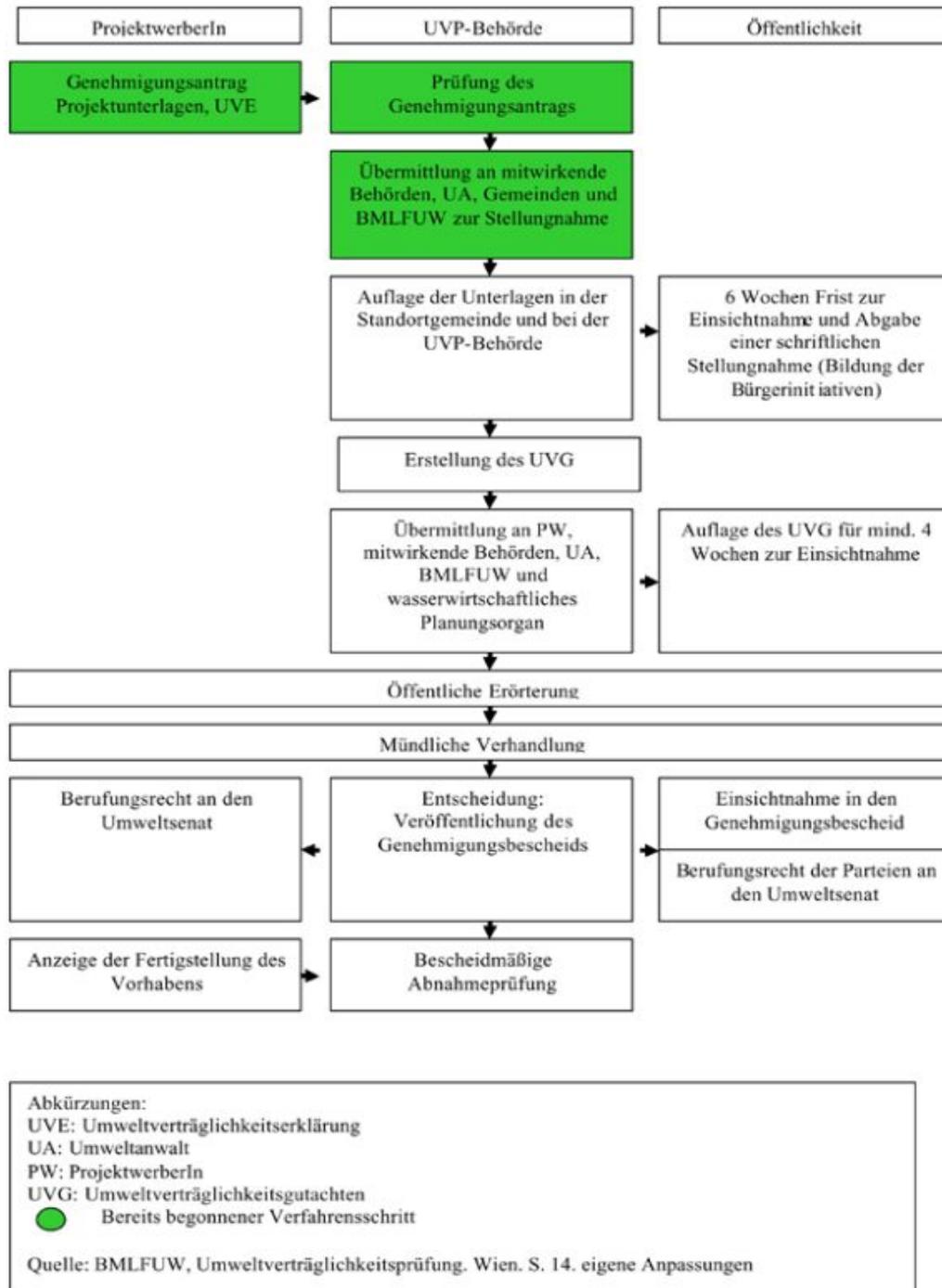


Abbildung 5 Ablaufschema UVE

9.1 TECHNISCHE DATEN ZUR PARALLELPISTE 11R/29L

Lage: 11R/29L, 2.400 m südlich der bestehenden Piste 11/29, und 2600m westlich der bestehenden Piste 16/34 (von der verlängerten Pistenachse 16/34 bis zur Schwelle 29L gemessen)

Effektive Pistenlänge: 3.680 m

Die Pistenlage ist eines der Ergebnisse der Diskussion im Mediationsverfahren. Gemeinsam mit der Pistenlage wurde ein Bündel an Maßnahmen vereinbart, die das gesamte Dreipistensystem betreffen.

Standortgemeinden:

Sämtliche Vorhabensbestandteile sind unmittelbar angrenzend an den Bestand des Flughafens Wien Schwechat geplant. Davon betroffen sind die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat.

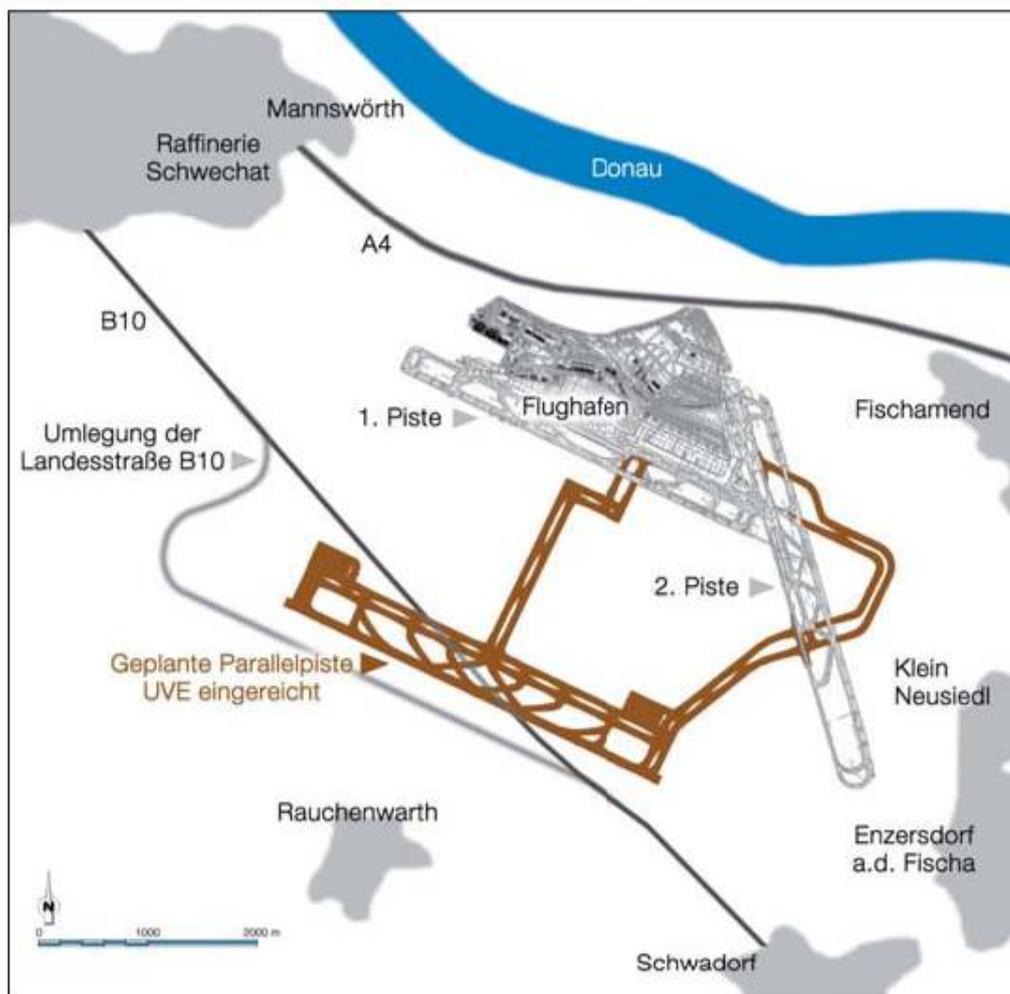


Abbildung 6 Pistenanlage lt. UVE

Das technische Projekt umfasst neben der Piste folgende Vorhabensbestandteile:

- Geländeanpassungsmaßnahmen
- Rollwege
- Straßen und Wege / Betriebsstraßen

- Gebäude und Betriebseinrichtungen im geplanten Betriebsbereich der Parallelpiste 11R/29L
- Außenanlagen im geplanten Betriebsbereich der Parallelpiste 11R/29L
- Flugsicherungseinrichtungen
- Markierungen und Beschilderungen
- Abwasser-Entsorgungsanlagen
- Wasserversorgung
- elektro- und nachrichtentechnische Versorgungseinrichtungen
- Beleuchtungsanlagen
- Gasversorgungseinrichtungen
- Schneelagerplatz
- Betrieb
- Technische Lärmschutzmaßnahmen
- Landschaftspflegerische und naturschutzfachliche Maßnahmen
- Rodungen und Ersatzaufforstungen
- Flugplatzumzäunung
- Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen
- Verlegung der Landesstraße B10
- Rodungen und Ersatzaufforstungen
- Bodenaushubdeponie

9.2 INHALT DER UVE

Die UVE für das Projekt Parallelpiste 11R/29L umfasst insgesamt 39 Fachbeiträge, die von 20 Gutachterteams erstellt wurden.

Konkret handelt es sich um Fachbeiträge zu folgenden Themen:

Fluglärm; Baulärm; Straßenlärm Verlegung B 10; Straßen- und Schienenverkehrslärm; Zusammenfassende Lärmdarstellung; Medizin und Umwelthygiene; Flugsicherheit; Raumplanung; Natur- und Biotopschutz; Avifauna, Heuschrecken und Ziesel; Gewässerökologie; Forstwirtschaft; Jagdwirtschaft und Wildbiologie; Boden, Landwirtschaft und Fischerei; Geologie, Hydrogeologie und Geotechnik; Oberflächenwasser; Seismik; Altlasten und Kampfmittel; Immissionsberechnung; Klima; Luftschadstoffe; Landschaftsbild; Verkehr; Luftbildarchäologische Untersuchungen

9.3 DIALOG MIT DER BEVÖLKERUNG

Bürgerbeteiligung in der UVP

Das UVP-Gesetz sieht klar definierte Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung vor. Zusätzlich wurde ein Dialogforum Flughafen Wien eingerichtet - die Mitglieder dieses Forums prüfen, wie die Mediationsvereinbarung in die Umweltverträglichkeitserklärung eingearbeitet wurde.

Der **Mediationsvertrag** ist eine **privatrechtliche Vereinbarung** zwischen über 50 Vertragspartnern.

Er umfasst sowohl

- Vereinbarungen zur Gestaltung des Flugverkehrs im bestehenden Zwei-Pistensystem als auch
- Vereinbarungen für den Fall der Errichtung einer weiteren Piste am Flughafen Wien

Das **UVP-Verfahren** ist ein **Behördenverfahren** und bildet die gesetzliche Voraussetzung für eine etwaige Genehmigung der Errichtung einer Parallelpiste 11R/29L.

Die Flughafen Wien AG hat die Einreichunterlagen für das Projekt Parallelpiste 11R/29L so gestaltet, dass die im Mediationsverfahren getroffenen Vereinbarungen eingehalten werden können.

Vereinbarung aus dem Mediationsvertrag

Gemeinsam mit der Pistenlage wurde ein **Bündel an Maßnahmen** vereinbart, die das gesamte Drei-Pistensystem betreffen.

Lärmzonendeckel 54 dB: Einfrieren der Lärmzonen für ein 3-Pistensystem, innerhalb der vereinbarten Zone keine Neuwidmung von Wohnbauland durch die Gemeinden

Nachtflugregelung: Einschränkung der Kapazität in den Nachtstunden und damit gesicherte Ruhezeiten für Anrainer

Lärmschutzprogramm Flughafen Wien: technischer Lärmschutz, der weit über zu erwartende Behördenauflagen hinaus geht

Umweltfonds: Abgeltung reduzierter Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden in unmittelbarer Nähe der Piste; Mittel zur Unterstützung von Projekten, die die Lebensqualität in der Region sichern

Einzelne Vereinbarungen des Mediationsvertrags gehen über den Rahmen einer UVP hinaus.

Dazu gehören unter anderem das Lärmschutzprogramm Flughafen Wien, der Umweltfonds und alle Vereinbarungen, die sich auf die bestehenden beiden Pisten und deren Nutzung beziehen. Die diesbezüglichen Vereinbarungen werden umgesetzt.

9.4 ERGEBNISSE DER UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

Anmerkung: Die nachfolgenden Aussagen wurden ungekürzt den Kapiteln 10 und 11 des Berichts „Umweltverträglichkeitserklärung Parallelpiste 11R/29L, Flughafen Wien Schwechat UVP Einreichprojekt, Verfasser Dorsch Gruppe, DC Wasser und Umwelt“, entnommen.

Der Begriff „Restbelastung“ entspricht dem Begriff „verbleibende Auswirkungen“ entsprechend der Methode in Kapitel 5.2.

Verbleibende, wesentliche Auswirkungen unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen für:

9.4.1 MENSCH UND DESSEN LEBENSÄUME

Lärm - Fluglärm

Durch das Vorhaben, insbesondere durch die Lage und die prognostizierte Nutzung der Piste 11R/29L, werden Einwohner belastet und entlastet. Die Gesamtbilanz zeigt am Tag in Summe eine Entlastung, und steht somit den Belastungen als überwiegend positive Auswirkung gegenüber. Die Auswirkung der Lärmbelastung am Tag wird je nach Betroffenheit durch die Umsetzung der im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen jedenfalls auf das medizinisch zulässige bzw. zumutbare Maß gemindert.

In der Nacht kommt es im Bereich über dem Schwellenwert nach Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung (Bundes-LärmV) zur Mehrbelastung von 80 bis 109 Einwohnern. Betrachtet man allein das medizinische Kriterium der Maximalpegelhäufigkeit 13 x 68 dB außen und 1 x 80dB außen, sind 41 mehr belastete Betroffene zu erwarten. Die Auswirkung der Lärmbelastung in der Nacht wird je nach Betroffenheit durch die Umsetzung der im Vorhaben vorgesehenen Maßnahmen jedenfalls auf das medizinisch zulässige bzw. zumutbare Maß gemindert, so dass bei Umsetzung der Maßnahmen durch das Vorhaben auch in der Nacht nur geringe Auswirkungen gegeben sein werden. Darüber hinaus kann bei Umsetzung der auf freiwilliger bzw. zivilrechtlicher Basis im Mediationsvertrag festgelegten weiteren Maßnahmen eine Ausdehnung der vorwiegend objektseitigen Maßnahmen auch auf geringer betroffene Bereiche und damit ein weiterreichender Lärmschutz erreicht werden.

Lärm - Straßen- und Schienenverkehrslärm / Verlegung B 10

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass bei Betrachtung sämtlicher Hauptverkehrswege im bewohnten Gebiet des Untersuchungsbereiches weder durch den Schienen- noch durch den Straßenverkehr aufgrund des Vorhabens Parallelpiste 11R/29L medizinisch unzumutbare Pegelzunahmen größer 2 dB zu erwarten sind. Bei isolierter Untersuchung der B 10 hat die Verlegung der B 10 im Bereich der Wohnbebauung bei Errichtung des Lärm- und Sichtschutzdammes lediglich geringfügige Auswirkungen auf den Schallimmissionspegel, zum Teil treten Entlastungen auf.

Medizin und Umwelthygiene

Auf Basis der im Fachbeitrag dargestellten Befunde, Beurteilungen und Empfehlungen sind nach dem derzeitigen Stand des Wissens Gesundheitsgefährdungen durch das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L am Flughafen Wien-Schwechat nicht zu erwarten.

Flugsicherheit

Aus der Sicht des Fachbeitrags „Flugsicherheit“ ergibt sich insgesamt ein vorteilhaftes Bild für den Planfall 2020 gegenüber dem Nullfall 2020 und somit für das Vorhaben.

Raumplanung

Das gegenständliche Vorhaben steht im Einklang mit allen Planungsabsichten und raumplanerisch relevanten Studien für den Untersuchungsraum. Insgesamt ist festzuhalten, dass das Vorhaben zum Prognosezeitpunkt deutlich weniger Wohnbauland belasten wird als dies im Ist-Zustand 2003 der Fall war. Dies gilt sowohl für den Tag- als auch für den Nachtfluglärm. Die durch Fluglärm belasteten Einwohner fallen, ebenso wie die betroffenen relevanten Flächenwidmungskategorien, zum bei weitem überwiegenden Großteil in die niedrigste Fluglärmzone (Tag: 55-60dB, Nacht: 45-50dB).

In Bezug auf vom Vorhaben betroffene Freizeit- und Erholungseinrichtungen bzw. –räume ist jedoch in regionaler Hinsicht festzustellen, dass sowohl die Lobau und die übrigen Donau-Auen als auch der Andachts- und Erholungsraum des Zentralfriedhofs in Wien-Simmering durch das Vorhaben im Vergleich zur Nullvariante deutlich entlastet werden. Bei Zusammenschau aller dieser für die Raumplanung wesentlichen Kriterien und unter Einhaltung der beschriebenen Maßnahmen zur Reduktion der Eingriffserheblichkeit gibt es insgesamt gesehen keine wesentliche verbleibende Restbelastung. Einzelne Teilbereiche des Untersuchungsraumes weisen jedoch auch nach Durchführung des Vorhabens, wie bereits im Ist-Zustand, eine deutliche Belastung an Fluglärm auf.

Nutzungen

Aus der Sicht der untersuchten Nutzungen Land- und Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft und Fischerei ist als wesentliche und nachhaltige Auswirkung des Vorhabens der Verlust von bislang land- und forstwirtschaftlich genutzten Böden durch Überbauung bzw. Rodung festzuhalten. Die forstwirtschaftliche Nutzung erfährt durch den als Bestandteil des Vorhabens festgeschriebenen dreifachen Flächenausgleich (Aufforstung) langfristige Vorteile bzw. eine Flächenmehrung in der Nutzfläche.

Für Jagdwirtschaft und Fischerei verbleiben keine wesentlichen Auswirkungen.

Archäologie

Es ist keine wesentliche Restbelastung zu erwarten und das Vorhaben kann unter Beachtung der entsprechenden denkmalpflegerischen Vorgaben umweltverträglich verwirklicht werden.

Verkehr

Aus verkehrsplanerischer Sicht kann das Vorhaben in umweltverträglicher Weise errichtet und in Betrieb genommen werden.

9.4.2 PFLANZEN UND DEREN LEBENSRÄUME

Mit Ausnahme des Verlusts an Lebensräumen sind die übrigen Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Biotopschutz, Avifauna, Heuschrecken und Ziesel, Gewässerökologie, den Wald als Lebensraum, Wildökologie, die Bedeutung von Boden, Landwirtschaft und Fischerei auf die Lebensraumqualität im Wesentlichen als gering bis unerheblich einzustufen. Hohe oder untragbare Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Aus der Sicht des Natur- und Biotopschutzes sind die vorhabensbedingten Auswirkungen zum größten Teil kurz- bis mittelfristig durch entsprechende Begleitmaßnahmen ausgleichbar. Die Auswirkungserheblichkeit auf die Avifauna, insbesondere die streng geschützten Arten Großstrappe, Schwarzmilan und Wachtel wird bei Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen als „mittel“ eingeschätzt. Vom Vorhaben ist aktuell kein Natura 2000 Gebiet betroffen, die Auswirkungen werden daher als nicht erheblich eingestuft und das Vorhaben diesbezüglich als umweltverträglich.

Langfristig ergibt sich durch das Vorhaben aufgrund der Zunahme der Waldfläche und der damit verbundenen Verbesserung aller Waldfunktionen und für die Wildökologie durch die Ersatzaufforstungen sogar eine Verbesserung des derzeitigen Zustandes.

9.4.3 BODEN, GEOLOGIE UND WASSER

Die Errichtung des Parallelpistensystems ist mit einer Versiegelung von Böden im Ausmaß von ca. 225 ha durch Piste, Rollwege, Enteisungspositionen, internes Wegenetz und zusätzliche Flächen durch die Verlegung der B 10 verbunden. Auf diesen Flächen geht die Multifunktionalität der Böden vollständig und auf Dauer verloren.

Neben der Bodenversiegelung finden weiters großflächige Bodenumlagerungen und Störungen des natürlichen Bodenaufbaus statt. Bei Einhaltung der vorgesehenen weitgehenden Rekonstruktion des natürlichen Bodenaufbaus der nur temporär beeinträchtigten Böden sind diese Auswirkungen jedoch gering.

Wesentliche Auswirkungen bzw. Restbelastungen des Vorhabens auf Oberflächen- oder Grundwasser sind nicht gegeben.

9.4.4 LUFT UND KLIMA

Makroklimatische Auswirkungen im Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben können ausgeschlossen werden. Durch das Vorhaben hervorgerufene mikroklimatische Änderungen bleiben auf den

unmittelbaren Nahbereich (≤ 100 m) beschränkt. Insgesamt bewegen sich die vorhabensbedingten klimatologischen Auswirkungen unterhalb der Erheblichkeitsschwelle.

Im Hinblick auf die Emissionen von klimarelevanten Spurengasen zeigt sich, dass durch die Zunahme des Flugverkehrsaufkommens für das Planszenario 2020 gegenüber dem Null-Szenario 2020 von einer Zunahme von rund 60 % auszugehen ist.

Der Fachbeitrag Luftschadstoffe kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhabensbedingte Emissionszunahme unerhebliche und nur im Einzelfall geringfügige Beeinträchtigungen der

Immissionssituation bewirkt. Insgesamt verbleiben aus klimatischer und immissionsökologischer Sicht keine erheblichen Restbelastungen.

9.4.5 LANDSCHAFT

Zur Errichtung der Parallelpiste 11R/29L sind ausgeprägte Geländeänderungen (Einschnitte, Aufschüttungen) erforderlich. Einige Windschutzgürtel werden beansprucht, jedoch keine größeren zusammenhängenden Waldflächen. Das Vorhaben weist aufgrund seiner Lage im Raum keine Auswirkungen auf das Ortsbild in der Region auf. Als Bestandteil des Vorhabens kommt es im Zuge der landschaftsökologischen Begleitmaßnahmen auch zur Neuanlage von Baum-, Strauch- und Waldbeständen. Die landschaftsprägende Wirkung des Vorhabens wird somit durch die landschaftsökologische und landschaftsgestalterische Begleitplanung so weit wie möglich abgeschwächt.

Die vom nordwestlichen Flughafenrandbereich ausgehenden Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes können durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen allerdings nicht völlig kompensiert werden. In Teilbereichen der Gemeinden Schwechat und Rauchenwarth bleibt das Landschaftsbild beeinträchtigt. Insgesamt wird die Restbelastung im Untersuchungsgebiet als mäßig eingestuft.

9.4.6 ZUSAMMENFASSENDER BEURTEILUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Bei Zusammenschau aller umweltrelevanten Fachbeiträge und unter der Voraussetzung der Verwirklichung aller im Rahmen der Vorhabensbeschreibung dargelegten Maßnahmen zur Reduktion der Eingriffserheblichkeit wird das Vorhaben „Parallelpiste 11R/29L“ für umweltverträglich erklärt.

10 MEDIATION / ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

10.1 MEDIATION

Am Flughafen Wien wurde in den Jahren 2001 bis 2005 ein umfassendes Mediationsverfahren durchgeführt. Dabei handelt es sich um eines der größten Mediationsverfahren Europas, das in seiner Ausprägung jedenfalls einzigartig ist und den Vergleich mit anderen Flughäfen in Europa bestens besteht, was auch in der Literatur bestätigt wird.

Gegenstand der Mediation war der gesamte Flughafen (sowohl der gesamte Bestand des Flughafens als auch die 3. Piste), also inklusive der von der Europäischen Kommission genannten Teilprojekte.

Im Mediationsverfahren wurden hinsichtlich des Bestands die für den Flughafen Wien und die betroffene Bevölkerung wesentlichen Themen im Detail diskutiert und ein Konsens erzielt. Das betrifft insbesondere die Themen

- Flugrouten
- Korridore
- Pistenbelegungen
- Nachtflug
- Bodenlärm
- Lärmzonendeckelung (maximal 54 dB im Bauland)
- Lärmschutzprogramm (im Vergleich zu anderen Flughäfen ab niedrigen „Grenzwerten“)
- Evaluierung/Monitoring/Beschwerde- und Informationssystem

Laut der im anhängigen UVP-Verfahren für die 3. Piste vorgelegten UVE sind die medizinisch relevanten (und international für die Beurteilung von Fluglärm üblichen) Werte weit höher als die in der Mediation für das Lärmschutzprogramm vereinbarten Werte; der Flughafen Wien ist damit im internationalen Maßstab beim Lärmschutz führend.

In diesem Kapitel werden die wesentlichen Ergebnisse zu diesen Themen im Detail und nach Themen strukturiert dargestellt. (Ein Überblick würde den vorliegenden Rahmen für ein Konzept sprengen.)

Weiters werden in diesem Kapitel auch der Teilnehmerkreis, das Verfahren und der Ablauf des Mediationsverfahrens behandelt.

Wesentlich ist, dass die Öffentlichkeitsbeteiligung – über die Vorgaben der UVP-RL und des österreichischen UVP-G weit hinaus – jederzeit gesichert war und durch die Nachfolgeorganisation „Dialogforum“ weiterhin gesichert ist.

Am Mediationsverfahren nahmen neben dem Projektwerber auch Vertreter der Flugsicherung (Austro Control GmbH als für die Flugrouten zuständige Behörde), die Länder Wien und NÖ, die Umweltschutzvereine Wien und NÖ, die Umlandgemeinden, zahlreiche Bürgerinitiativen, Siedlervereine, Kammern, Verbände, Interessenvertreter sowie alle in den Landtagen von Wien und NÖ vertretenen politischen Parteien teil. Ab 2004 wurde der Kreis der Beteiligten schrittweise durch Einrichtung so genannter „Bezirkskonferenzen“ (der Bezirke Baden, Mödling, Wien-Umgebung Süd, Bruck an der Leitha, Gänserndorf sowie der „Stadtkonferenz“

Wien) ausgeweitet. Das Mediationsverfahren wurde nach mehr als 4 Jahren Verhandlung im Juni 2005 abgeschlossen.

Das Mediationsverfahren war als offener Prozess gestaltet; demgemäß hat sich ein Großteil der betroffenen Gemeinden und Bürgerinitiativen daran beteiligt.

Nach Abschluss des Mediationsverfahrens wurde das so genannte „Dialogforum“ (Verein Dialogforum Flughafen Wien) eingerichtet, das über die Einhaltung der in der Mediation geschlossenen Verträge wacht. Aufgabe des Dialogforums ist es darüber hinaus, in den Bezirkskonferenzen (bzw in der Stadtkonferenz Wien) und in den Arbeitskreisen den Dialogprozess fortzusetzen und nach gemeinsamen Lösungen zu suchen. Dies auch während und nach Abschluss des nun anhängigen UVP-Genehmigungsverfahrens.

Auch das Dialogforum ist für weitere Teilnehmer – insbesondere Bürgerinitiativen – offen. Wie bereits im Mediationsverfahren beteiligt sich demgemäß ein Großteil der betroffenen Gemeinden und Bürgerinitiativen daran. **Nur einzelne Bürgerinitiativen – wie die Beschwerdeführerin – haben sich weder daran noch am Dialogforum trotz Einladung beteiligt.**

Es wird ein nochmaliges Angebot an die Beschwerdeführerin ergehen, im Rahmen des Dialogforums mitzuwirken. Dort besteht ua die Möglichkeit, an künftigen Optimierungen der Flugrouten, an der Überprüfung des Lärmschutzprogramms und an anderen Maßnahmen mitzuwirken.

In diesem Zusammenhang getroffene zivilrechtliche Vereinbarungen haben Rechtsverbindlichkeit.

10.2 ÖFFENTLICHKEITSBETEILIGUNG

Die betroffene Öffentlichkeit wird im Sinne des Art. 6 der UVP-RL frühzeitig über die „ex-post Umweltverträglichkeitsprüfung“ informiert. Zu diesem Zweck wird auch bereits das vorliegende Konzept für die Erstellung eines „ex-post Umweltverträglichkeitsberichts“ in geeigneter Weise im Internet der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Darüber hinaus wird die Auflage des „ex-post Umweltverträglichkeitsbericht“ per Edikt angekündigt werden. Das Edikt wird jedenfalls enthalten: eine Frist von mindestens sechs Wochen, innerhalb derer bei der Behörde Stellungnahmen erstattet werden können; den Hinweis, wo der „ex-post Umweltverträglichkeitsbericht“ zur allgemeinen Einsicht aufliegt. Das Edikt wird im Internet sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart werden; sie wird nicht in der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner erfolgen.

Anschließend wird der „ex-post Umweltverträglichkeitsbericht“ der betroffenen Öffentlichkeit durch öffentliche Auflage zugänglich gemacht und dieser die Möglichkeit gegeben, sich an der ex-post-Prüfung zu beteiligen, insbesondere Stellung zu nehmen und Meinungen zu äußern. Der betroffenen Öffentlichkeit werden mindestens sechs Wochen Zeit zur effektiven Vorbereitung und Beteiligung zur Verfügung gestellt werden.

10.3 ABGRENZUNG ZUM UVP–GENEHMIGUNGSVERFAHREN FÜR DIE 3. PISTE

Verfahrensgegenstand im derzeit bei der zuständigen UVP-Behörde anhängigen UVP-Genehmigungsverfahren ist die 3. Piste. Beurteilungsgegenstand ist jedoch auch der gesamte Bestand (inklusive aller im Mahnschreiben genannter Teilprojekte).

Die Umweltauswirkungen der im Mahnschreiben der Europäischen Kommission genannten Teilprojekte sind daher als Teil des Gesamtbestands Gegenstand des anhängigen UVP-Verfahrens, in der dortigen UVE dargestellt und Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung im Rahmen des UVP-Genehmigungsverfahrens.

In der UVE für die 3. Piste sind dargestellt: Ist-Situation (2003); zusätzlich für das Prognosejahr 2020 das Nullszenario (bestehendes 2-Pisten-System) sowie das Planszenario (geplantes 3-Pisten-System).

Das UVP-Genehmigungsverfahren für die 3. Piste befindet sich derzeit im Stadium der Vorprüfung durch die UVP-Behörde und deren Sachverständige. Ein Ergänzungs- bzw. Verbesserungsauftrag wurde bereits erteilt; die Einreichunterlagen wurden von den Konsenswerbern dementsprechend ergänzt bzw. zu verbessert. Nach Abschluss der Vorprüfung der ergänzten bzw. verbesserten Einreichunterlagen kann die öffentliche Auflage des Vorhabens erfolgen. Der konkrete Zeitpunkt dafür ist noch nicht absehbar.

Die „ex-post-Umweltprüfung“ für den Flughafenausbau seit 1999 einschließlich "Sky-link" – somit die Prüfung des vorliegenden „ex-post-Umweltverträglichkeitsberichts“ – wird vom UVP-Genehmigungsverfahren für die 3. Piste klar getrennt werden. Sie wird nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens für die 3. Piste sein.

11 AUSBLICK, WEITERE VORGANGSWEISE

Die folgende Übersicht stellt die weiteren Schritte und den entsprechenden Zeitplan dar:

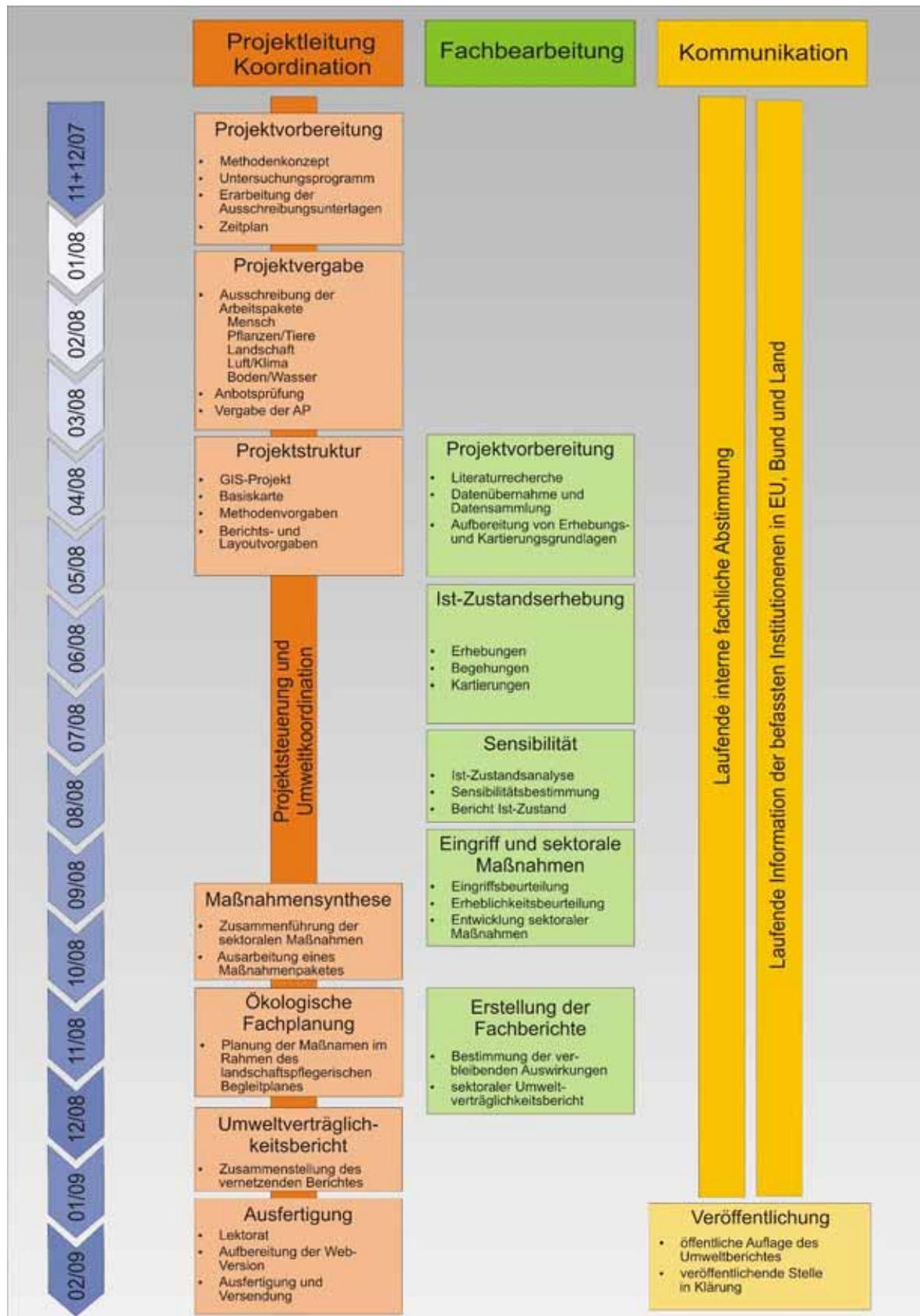


Abbildung 7 Projektstrukturplan zum UVB

Erstellt unter Mitwirkung von:



freiland Umweltconsulting Ziviltechniker GmbH

A-1090 Wien, Lichtensteinstrasse 63/19. Tel. +43/1/310 79 70-0. Fax +43/1/310 79 70-17
A-8010 Graz, Bergmannsgasse 22. Telefon +43/316/38 28 80-0. Fax +43/316/38 28 80-17
Email: office.wien@freiland.at, office.graz@freiland.at – Reg. im Firmenbuch Wien FN 299089m. Ust.-ID.: ATU 63661255