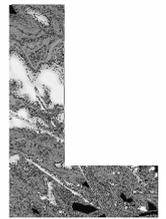


ALLGEMEINE UMWELTPOLITIK

Sektion V – Referat Umweltbewertung



lebensministerium.at

A-1090 Wien, Spittelauer Lände 5
Telefon: (01) 31 304
Durchwahl: 3521
Telefax Nr.: (01) 31 304-3700
Sachbearbeiterin: I. Klaffl

Datum: 25. Mai 2007
Zahl: 162-204/07
02 0238/6-UK/07

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumplanung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Umweltrecht
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Betrifft: Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien - Schwechat; Stellungnahme des BMLFUW zu der übermittelten Umweltverträglichkeitserklärung

Die Flughafen Wien AG hat beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung einen Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung zum Bau der Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien - Schwechat eingebracht. Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurde vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung die Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) zum im Betreff genannten Projekt übermittelt.

Gemäß § 5 Abs. 4 UVP-G 2000 haben der Umweltsachverständige, die Standortgemeinde sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft das Recht, zur UVE Stellung zu nehmen. Die von der Niederösterreichischen Landesregierung übermittelte UVE zum gegenständlichen Vorhaben langte am 13. März 2007 beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, ein.

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft soll ein Umweltverträglichkeitsgutachten nach § 12 oder eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 12a UVP-G 2000 nicht vorwegnehmen, sondern bezieht sich im Wesentlichen darauf, ob die Angaben der UVE vollständig und plausibel sind, sowie fachlich einwandfrei konzipiert wurden. In der vorliegenden Stellungnahme wird daher auf folgende Punkte eingegangen:

- Darstellung des Untersuchungsrahmens
- Vollständigkeit der Unterlagen in Hinblick auf die inhaltlichen Anforderungen des § 6 Abs. 1 UVP-G 2000
- Methodischer Ansatz zur Erstellung der UVE
- Nachvollziehbarkeit bei der Erstellung der Daten



Dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, wurden folgende Unterlagen übermittelt:

TEIL 1A	VORHABENSDESCHEIBUNG
01	Beschreibung der Vorhabensbestandteile
02	Erweiterung des Flughafens
03	Geländeanpassung
04	Flugbetriebsflächen – Piste und Rollwege
05	Strassen und Wege
06	Sonstige Bodeneinrichtungen
07	Flugsicherungsanlagen
08	Markierung und Beschilderung
09	Ver- und Entsorgung
10	Beschreibung des Betriebs und der Betriebszeiten
11	Landschaftspflegerische Begleitplanung
12	Flugplatzumzäunung
13	Zivilflugplatzgrenzen
14	Verlegung der Landesstrasse B10
15	Beschreibung Errichtung / Bauablauf
16	Sicherheitszonenplan
17	Rodungsunterlagen
TEIL 1B	SONSTIGE UNTERLAGEN
30	Sonstige Unterlagen
TEIL 2A	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG – VORHABEN
01	UVE
02	UVE Fachbeiträge
	Fachbeiträge Menschen
	Fachbeiträge Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
	Fachbeiträge Boden und Wasser
	Fachbeiträge Luft / Klima /Landschaft
	Fachbeiträge Sach- und Kulturgüter
	Fachbeiträge NVE
TEIL 2B	UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG – VARIANTENVERGLEICH
03	UVE Variantenvergleich
04	Fachbeiträge zum UVE Variantenvergleich
	Fachbeiträge Menschen
	Fachbeiträge Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
	Fachbeiträge Boden und Wasser
	Fachbeiträge Luft / Klima /Landschaft

Das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nimmt zur vorliegenden UVE wie folgt Stellung:

Grundsätzliche Kommentare zum Vorhaben

Generell ist festzuhalten, dass das Vorhaben großräumig wirkt und zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Straße und im Luftraum führt.

Zur Begründung des Vorhabens werden Prognosen über die Entwicklung des Flugverkehrs und der Passagierzahlen herangezogen, die aber lediglich auf wirtschaftliche Entwicklungen gegründet, in die Zukunft fortgeschrieben werden. Die Abkehr von fossilen Kohlenwasserstoffen und die Notwendigkeit der Reduktion der CO₂-Emissionen auf allen Ebenen zum Zwecke des Klimaschutzes finden bei diesen Prognosen keine Berücksichtigung.

„Für das Prognoseszenario 2020 ist durch die Zunahme des Flug- und KFZ-Verkehrs im Planungsraum gegenüber dem Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer Verdoppelung der CO₂-Emissionen zu rechnen“ (UVE, S. 232). Aufgrund dieser Prognose ist nicht nachvollziehbar, wie das Vorhaben mit den Zielen der Europäischen Union, bis 2020 eine Kohlendioxid-Emissionsreduktion um 20% gegenüber 1990 zu erreichen, mit der österreichischen Klimastrategie und mit den Verpflichtungen Österreichs zur Erreichung der Kyoto-Ziele in Einklang steht.

1. Generelle Anmerkungen zur UVE

Die vorliegenden Unterlagen zur UVE sind insgesamt gut und übersichtlich strukturiert, sowie für die meisten Fachbereiche weitgehend vollständig und geben einen guten Überblick über das Vorhaben. Die enthaltenen Informationen zu den Schutzgütern sind überwiegend ausreichend und nachvollziehbar dargestellt.

Mängel bestehen für einige Fachbereiche in der Nachvollziehbarkeit der Schlussfolgerungen und Beurteilungen, sowie in der Beschreibung der Verbindlichkeit von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Auswirkungen des Vorhabens. Insbesondere fehlen Maßnahmen zur Reduktion der Treibhausgasemissionen; Maßnahmen zur Reduktion der Luftschadstoffemissionen während der Bauphase scheinen nicht ausreichend zu sein. Es fehlt eine übersichtliche Darstellung der abfallwirtschaftlichen Situation. Teilweise bestehen Widersprüche zwischen einzelnen Fachberichten.

Im Folgenden sind die für die jeweiligen Fachbereiche notwendigen Ergänzungen, untergliedert nach den gemäß § 6 UVP-G 2000 geforderten Angaben zur Umweltverträglichkeitserklärung, dargestellt.

2. Notwendige Ergänzungen

2.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

2.1.1. Rückstände und Emissionen

Im Bericht 01.02, Vorhabensüberblick sind im Kapitel 01.02.09 Ent- und Versorgungseinrichtungen beschrieben. Zu klären ist, ob unter dieses Kapitel auch Abfallsammelsysteme und Zwischenlager fallen. Abfallarten (mit Schlüsselnummer), Abfallmengen und deren weiterer Verbleib, die sich aus der Betriebsphase ergeben, konnten aus den vorliegenden Unterlagen nicht herausgelesen werden. Fallen Abfälle an, ist eine Ergänzung notwendig. Fallen keine Abfälle während der Betriebsphase an, ist dies zu vermerken.

Im Fachbericht 03.02, Rückbaumaßnahmen werden Rückbauten von Verkehrsflächen, sowie Einbauten des bestehenden Feuerwehrrübungsplatzes und einer Kompostanlage beschrieben. Zu ergänzen sind Abfallarten und deren Schlüsselnummern gemäß Abfallverzeichnisverordnung (BGBl. II Nr. 570/2003, Anlage 5 idgF.) und die zu erwartenden Abfallmengen je Art. Weiters ist der weitere Verbleib für alle Abfallarten anzuführen.

In den Fachbeiträgen 15.02 bis 15.04, Errichtung Ausbaustufe 1 – 3 werden verschiedene Massen angeführt. Zu ergänzen sind Abfallarten und deren Schlüsselnummern gemäß Abfallverzeichnisverordnung und die zu erwartenden Abfallmengen je Art.

2.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Hinsichtlich des Schutzguts Tiere (Avifauna) stellt sich die Einreichvariante als schlechteste (04.220, S. 4) dar. Auf diesen Umstand wird im Fachgutachten jedoch nicht klar hingewiesen; dies ist daher zu ergänzen.

2.3. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Lärm

Das Messverfahren der von der Flughafen Wien AG betriebenen Lärmmeßeinrichtung ist – insbesondere für die Unterscheidung in Flugverkehrs- oder Fremdgeräusch – näher zu beschreiben. Weiters sind die für das Jahr 2003 gemessenen Werte den rechnerisch ermittelten Werten des Bestandsszenarios 2003 gegenüberzustellen.

Im Messbericht für die Gemeinde Wien werden für Starts bzw. Landungen im Dezember 2003 durchschnittliche Maximalpegel angegeben. Die Tabellen sind näher zu erläutern. So sind z.B. in der Tabelle für die Landungen und den Messpunkt Wien-Donaustadt sechs Fluggeräuschereignisse angegeben, während es laut der Flugzeugtypen-Pegelstatistik für Landungen und diesen Messpunkt viel mehr hätten sein müssen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Es fehlen teilweise Angaben zur Untersuchungsintensität. Es wird beispielsweise nicht erwähnt, wie oft die Laichgewässer kontrolliert wurden und wann die Begehungstermine stattfanden (Fachbeitrag 02.210, Natur- und Biotopschutz, S. 70). Die Beschreibung des Ist-Zustands ist grundsätzlich sehr ausführlich, detailliert und informativ, es fehlt jedoch eine formale Bemessung der Sensibilität der Schutzgüter. Diese wird nur kurz informell angerissen (z.B. S. 311) und ist in übersichtlicher Form nachzureichen.

Die Spaltenüberschrift „IUCN“ in Tabelle 5 (Fachbeitrag 02.220) ist etwas irreführend, da es sich um nationale Rote-Liste-Einstufungen und nicht um die internationalen IUCN-Kategorisierungen handelt. Letztere sind der Darstellung als zusätzliche Spalte hinzuzufügen. In Tabelle 20 sind die nationalen Rote-Liste-Einstufungen zu ergänzen.

Gesonderte Pläne bzw. Karten der wildökologischen und jagdwirtschaftlichen Ist-Situation sowie der wesentlichen Projektwirkungen und Konfliktsituationen fehlen. Die kleinformatischen thematischen Kartenabbildungen im Bericht sind hierzu nicht ausreichend. Auf eine entsprechende Karte im Anhang wird im Text zwar verwiesen, weder Anhang noch Karte sind jedoch vorhanden.

Eine Darstellung der bestehenden Wildschadenssituation (Wald und Agrarkulturen) fehlt und ist zu ergänzen. Sollten Wildschäden nicht beurteilungsrelevant sein, ist dies anzuführen und zu begründen.

Boden und Landwirtschaft

Die Ist-Zustandsbeschreibung ist umfassend, vorhabensorientiert und besonders bezüglich der Erhebung und Dokumentation von Schadstoffen vorbildlich sowie fachlich sehr fundiert durchgeführt. Unklarheiten bestehen bezüglich der Einheiten zwischen den Angaben im Text (Fachbeitrag 02.260, Boden, Landwirtschaft und Fischerei) und den Angaben in der Tabelle - hier werden unterschiedliche Einheiten genannt. Es wird davon ausgegangen, dass die im Text unter Absatz 1 genannten 1.710 mgkg^{-1} korrekterweise μgkg^{-1} sind. Dies ist klarzustellen.

Anzahl und Flächengröße der im Untersuchungsraum befindlichen landwirtschaftlichen Betriebe und Biobetriebe sind darzustellen (insbesondere im Hinblick auf den zu erwartenden Flächenverlust).

Die Darstellung des Ist-Zustandes ist durch eine Bewertung hinsichtlich der Beeinflussungssensibilität des Fachbereichs Landwirtschaft zu ergänzen. In diese Bewertung sind u. a. die Kriterien Bodenqualität, Agrarstruktur und Erreichbarkeit aufzunehmen und zu berücksichtigen.

Wasser

Es ist darzulegen, warum für den betroffenen Vorfluter Donau keine Wasserqualitätsdaten angeführt werden.

Luft

Es ist unklar, warum nahe gelegene Wiener Messstellen wie z.B. die Stationen Lobau und Kaiserebersdorf nicht zur Bewertung der Vorbelastung herangezogen wurden (Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe). Entsprechende Angaben bzw. Messergebnisse

dieser Stationen sind zu ergänzen.

2.4. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Lärm

Für das prognostizierte Passagieraufkommen im Jahr 2020 werden in den unterschiedlichen Entwicklungsszenarien Werte von 26,5 bis 39,0 Millionen Passagiere angegeben. Für die Darstellung der Auswirkungen wird von dem mittleren Szenario (32,5 Millionen Passagiere) ausgegangen. In der UVE ist anzuführen, in welchem Ausmaß sich bei Berücksichtigung der unterschiedlichen möglichen Entwicklungen die prognostizierten Betroffenenzahlen bzw. Zonenflächen verändern können.

Bezüglich der für die Berechnung angenommenen Routenfestlegungen und Verteilungen auf die Pisten wird in der UVE angeführt, dass es sich nicht um formal bindende Festlegungen handelt, sondern um die bestmöglichen Einschätzungen, wie künftige Maßnahmen unter den angenommenen Umständen aus heutiger Sicht zu setzen wären. Die dargestellten zu erwartenden Auswirkungen stellen somit nur ein mögliches Szenario dar. In der UVE sind entsprechende Maßnahmen vorzusehen, mit denen ein Rahmen für die regelmäßige Optimierung von An- und Abflugrouten in Hinblick auf die Lärmbelastung vorgegeben wird.

Für die angenommenen Anflugrouten im Jahr 2020 wird vorausgesetzt, dass die technischen und rechtlichen Möglichkeiten eines curved approach bereits bestehen. In der UVE wird angeführt, dass für dieses Anflugverfahren noch keine internationalen Standards existieren, sie jedoch mittelfristig zu erwarten sind. In der UVE ist anzugeben, mit welchen Auswirkungen zu rechnen ist, solange der curved approach nicht realisiert werden kann. Weiters ist anzugeben, in welchem Ausmaß eine entsprechende Ausrüstung der Luftfahrzeuge für den curved approach für das Prognosejahr 2020 angenommen wurde.

In der UVE fehlt eine Darstellung, welche Lärmimmissionen während der Betriebsphase durch die auf dem Boden erfolgenden Aktivitäten (Einsatz von Geräten und Maschinen, Rollen der Flugzeuge auf den Rollwegen, etc.) hervorgerufen werden. Die UVE ist um entsprechende Angaben zu ergänzen.

Für die Ermittlung möglicher Auswirkungen durch den induzierten Verkehr im Straßennetz wurde der Untersuchungsraum auf Basis einer umhüllenden Fluglärmkontour abgegrenzt. Hierzu ist anzumerken, dass sich die Abgrenzung für die Betrachtung des induzierten Verkehrs im Straßennetz alleinig aus der Änderung der Verkehrsmengen ergibt und eine Beschränkung auf die Fluglärmzonen nicht zulässig ist.

Für die Beurteilung möglicher Auswirkungen durch den induzierten Verkehr wird – unabhängig von der Höhe der Immission – eine Zunahme bis zu zwei Dezibel als zumutbar bezeichnet. Mit dieser Bewertungsmethodik werden durch wiederholtes Anwenden (zum Beispiel im Rahmen anderer Verfahren) beliebig hohe Immissionswerte möglich. Bei bestehenden Immissionsbelastungen gleich oder höher

dem Grenzwert für Straßenverkehrslärm wäre bereits bei einmaliger Anwendung eine Grenzwertüberschreitung die Folge. Die UVE ist diesbezüglich zu überarbeiten.

In der UVE wird angeführt, dass es wünschenswert wäre, Aussagen über die Wirkung von Gesamtlärm zu machen, gültige Aussagen aus wissenschaftlicher Sicht aber nach dem derzeitigen Stand des Wissens nicht möglich sind. In der UVE wird daher die Vorgangsweise gewählt, die Beurteilung alleine auf dem Fluglärmpegel aufbauend und ohne Berücksichtigung der übrigen Immissionen durchzuführen. In der UVE ist zu diskutieren, ob aufgrund des Wissensdefizites strengere Kriterien als die gewählten vorzusehen sind, damit gegebenenfalls negative Kumulationen hintangehalten bzw. die Umweltverträglichkeit sichergestellt werden kann.

Weiters wird festgestellt, dass eine Beurteilung des Fluglärms auf Basis der Ortsüblichkeit in der UVE aufgrund der großen Ausdehnung und der Komplexität des Auswirkungsgefüges nicht erfolgt. Die Wirkung von Lärm ist jedoch von der Vorbelastung abhängig und die UVE ist – zumindest für die durch Fluglärm neu belasteten Gebiete – um eine Beurteilung auf Basis der Ortsüblichkeit zu ergänzen. Hingewiesen wird in diesem Zusammenhang auf § 17 Abs. 2 Z 2 lit. c UVP-G 2000 und die verwaltungsgerichtliche Judikatur zu diesem, aus dem Gewerberecht stammenden Genehmigungskriterium. Dieses ist für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens maßgeblich, solange keine besonderen Immissionsschutzvorschriften gem. § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 bestehen.

Aus den Unterlagen ist ersichtlich, dass mehr als die Hälfte der im Jahr 2003 eingegangenen Lärmbeschwerden aus dem Bereich Wien und damit aus Gebieten stammt, die nicht in den betrachteten Lärmzonen liegen. Zu Belästigung bzw. Störung des Wohlbefindens wird ausgeführt, dass Störungen höherer Funktionen und Leistungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. In der umwelthygienischen Beurteilung sind daher auch durch das Vorhaben verursachte Belästigungsreaktionen quantitativ zu beschreiben. Dabei müssen die von der Europäischen Kommission veröffentlichten Dosis-Wirkungs-Beziehungen sowie aktuelle Untersuchungsergebnisse, die von der „Working Group assessment of exposure to noise“ berichtet wurden¹ und eine weitaus höhere Störwirkung als bisher angenommen nahe legen, berücksichtigt werden.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die in der Naturverträglichkeitserklärung Donauauen (Fachbeitrag 02.610) angeführte Revierdichteerhebung unterhalb und weit außerhalb der Flugschneise ist nicht aussagekräftig, da die Untersuchungseinheiten nicht repliziert wurden. Unterschiede zwischen den Flächen könnten von einigen Faktoren herrühren. Das dargestellte Fehlen von Unterschieden (wie im gegenständlichen Fall) kann ohne Probenreplikation und Power-Analyse nicht beurteilt werden. Es ist daher entweder eine replizierte Untersuchung nachzureichen, die den genannten Kriterien genügt, oder die Erklärung, dass die Untersuchung aufgrund statistischer Unzulänglichkeit keine Aussagekraft hat und daher bei der Beurteilung der Naturverträglichkeit außer Acht gelassen werden muss.

¹http://forum.europa.eu.int/Public/irc/env/noisedir/library?l=noisessteeringgroupsmeeting_20_2007/presentations/noise_health/aircraft-note-mvdb2007pp/ EN_1.0_&a=d

Die im Fachbeitrag 02.240, Forstwirtschaft in Kap. 4.2 beschriebenen Auswirkungen durch Flächenbeanspruchungen sind nicht ausreichend nachvollziehbar. Generell ist die genaue Zuordnung der im Textteil beschriebenen Bestände zu jenen in den Rodungsplänen bzw. Bestandesbeschreibungen des Anhangs sehr aufwändig bzw. in Einzelfällen auch nicht nachvollziehbar: Im Textteil werden den Waldbeständen nach Aufnahmeummern (Tab. 4.1 bis 4.3) Bewertungen zugeordnet, die sich u. a. auf die im Plan „Rodungsflächen“ eingezeichneten Flächennummern beziehen. Es fehlen jedoch Größenangaben der zu rodenden Waldflächen, die sich auch aus den „Rodungsplänen“ nicht klar nachvollziehen lassen, da dort wiederum keine Aufnahmeummern verzeichnet sind. Es ist z. B. nicht ersichtlich, in welchem Größenverhältnis die Bestände mit den Nummern 98+99, die als mittel sensibel bewertet wurden, zu den restlichen Flächen der Windschutzanlagen stehen. Somit ist in den textlichen Ausführungen die Ableitung der Sensibilität, Eingriffsintensität und der Auswirkungen aufgrund fehlender Verhältnismäßigkeit nicht nachvollziehbar. Da in Summe immerhin ca. 20 ha Waldbestände in einer Region mit äußerst geringer Waldausstattung (auf Gemeindeebene teilweise signifikant unter 10 %) gerodet werden sollen, sind klare und nachvollziehbare Angaben zur Wertigkeit der betroffenen Waldbestände unabdingbar und nachzureichen.

Damit steht in Zusammenhang, dass im gleichen Kapitel die Wertigkeit von Windschutzstreifen zumeist mit „gering sensibel“ angegeben wird, da sie die Funktion des Windschutzes nur bedingt erfüllen. Neben der Funktion als Wind- und Erosionsschutz ist jedoch – besonders in den agrarisch intensiv genutzten Landschaften – die Lebensraumfunktion wichtig. Die vorliegende Bewertung ist daher nicht nachvollziehbar und zu begründen.

Die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf Wildökologie und Jagdwirtschaft ist aufgrund bewertungsmethodischer Mängel und infolge der verknüpften, formalisierten Darstellungsform nicht nachvollziehbar (Fachbeitrag 02.250). Eine verbal-deskriptive Beschreibung der wesentlichen Projektwirkungen fehlt weitgehend. Numerische Bewertungen von Beeinflussungssensibilität, Wirkungsintensität und Eingriffserheblichkeit werden nicht oder unzureichend begründet. Eine nahezu ausschließlich numerisch-tabellarische Darstellung kann nicht als ausreichend erachtet werden. Weiters ist nicht klar ersichtlich, in welcher Form und Gewichtung die für die Beurteilung der Bestandssituation angewandten Kriterien (bestehende Barrierewirkungen, Beunruhigungen durch Flugverkehr und Naherholung, Wildverteilung nach Biotopstrukturen, Wechselkorridore, saisonale Lebensraumnutzbarkeit usw.) in den aggregierten Wirkungsindikator „Lebensraumeignung“ eingehen und welche Aspekte zur Bewertung des Indikators „Jagdliche Attraktivität“ herangezogen werden. Dass die Bewertung der Wirkungen nach Teilräumen erfolgt, nicht jedoch die Bestandsbeurteilung, erschwert die Nachvollziehbarkeit zusätzlich. Die Plausibilität der vorgenommenen Bewertungen kann infolge der genannten Mängel nicht beurteilt werden. Der betreffende Abschnitt ist zu überarbeiten, wobei auf eine transparente Darstellung und nachvollziehbare Begründungen besonderer Wert zu legen ist. Weiters wird eine getrennte Behandlung von Beeinflussungssensibilität, Wirkungsintensität und Eingriffserheblichkeit für jeweils Bau- und Betriebsphase nahe gelegt. Mögliche Auswirkungen infolge der Verlegung der Trasse der B10 sind explizit in die Untersuchung einzubeziehen.

Boden und Landwirtschaft

Das Auftreten von Staubemissionen auf landwirtschaftliche Nutzpflanzen ist darzustellen und bei der Bewertung der Auswirkungen, getrennt in Bau- und Betriebsphase, zu berücksichtigen.

Es werden dauerhaft 661 ha Fläche der landwirtschaftlichen Nutzung entzogen. Bei einer durchschnittlichen landwirtschaftlichen Betriebsgröße von ca. 40 ha entspricht dies dem Flächenausmaß mehrerer Betriebe. Die Auswirkungen auf die betroffenen Betriebe und die landwirtschaftliche Betriebsstruktur der Region ist darzulegen und durch eine Bewertung zu ergänzen. Insbesondere ist dabei auf den Betrieb Katharinenhof einzugehen, dessen Betriebsgelände sich unmittelbar im Projektgebiet befindet (Tierhaltung, Ertragsminderung durch Nutzungseinschränkung, Einschränkung der landwirtschaftlichen Produktion durch den Betrieb der Parallelpiste, etc.).

Die Darstellung der Erreichbarkeit landwirtschaftlicher Grundstücke während der Bauphase ist zu ergänzen und in die Bewertung einzubeziehen.

Luft

Die Emissionen, die während der Errichtung anfallen, werden nur für ausgewählte Bauphasen einer Ausbaustufe berechnet. Auch wenn diese Bauphasen diejenigen mit den höchsten Emissionen sind, sind zur Bewertung der Auswirkungen die Emissionen aller Ausbaustufen und Bauphasen notwendig. Entsprechende Berechnungen sind zu ergänzen.

Während der Bauphase werden bis zu 21 zusätzliche Überschreitungen des Grenzwertes für den PM10-Tagesmittelwert prognostiziert (Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe). Eine Bewertung fehlt jedoch in den Unterlagen und ist daher zu ergänzen. Dies ist auch insofern von erheblicher Bedeutung, als das Projektgebiet im Sanierungsgebiet gemäß IG-L und im belasteten Gebiet-Luft gemäß UVP-G 2000 liegt.

Die Anzahl der Überschreitungen des PM10-Tagesmittelwertes wird anhand des statistischen Zusammenhangs mit dem Jahresmittelwert abgeschätzt (Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe). Da dieser Zusammenhang eine gewisse statistische Schwankungsbreite aufweist, ist auch bei den Berechnungen der Überschreitungen auf diese Bandbreite einzugehen. Entsprechende Angaben sind zu ergänzen.

Aus den Unterlagen geht nicht eindeutig hervor, ob bei der Berechnung der Auswirkungen in der Betriebsphase die nächstgelegenen Anrainer (z.B. Annahof und Katharinenhof) berücksichtigt wurden. Entsprechende Berechnungen und Bewertungen sind zu ergänzen.

Das Irrelevanzkriterium wird aus dem Entwurf einer RVS übernommen. Allerdings sind zumindest zwei der Begründungen (geringe Wahrscheinlichkeit der Kumulierung sowie Entlastungswirkung der Nachbarn), die für ein 3% Kriterium bei Straßenvorhaben angeführt werden, für dieses Vorhaben nicht zutreffend. Es ist daher ein für diese Vorhaben adäquates Irrelevanzkriterium zu verwenden und bei der Bewertung der Auswirkungen zu berücksichtigen.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Ozonsituation werden die Änderungen der

NO_x-Emissionen durch das Vorhaben mit denen der Stadt Wien gemäß Bundesländerluftschadstoffinventur verglichen und infolge als sehr gering bewertet. Da die geänderten Emissionen immerhin 3% Prozent der für das Jahr 2020 prognostizierten Emissionen der Stadt Wien betragen, kann diese Bewertung nicht nachvollzogen werden. Dies auch deshalb nicht, da gerade bei NO_x eine Vielzahl von Verursachern eine Rolle spielen. Die Bewertung ist entsprechend zu korrigieren.

Fachbeitrag 02.410, Immissionsberechnung: Aus den Abbildungen und Beschreibungen der Modellergebnisse geht nicht eindeutig hervor, dass es sich dabei um die Zusatzbelastung, nicht jedoch um die Gesamtbelastung handelt. Um dies klarzustellen, sind die Unterlagen entsprechend zu korrigieren.

Klima

Es ist nachvollziehbar zu ergänzen, wie die Feststellung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens mit den zu erwartenden Emissionen übereinstimmt; vgl. Fachbeitrag 02.420, Klima, S. 32: „Demnach ist für das Prognoseszenario 2020 durch die Zunahme des Flug- und KFZ Verkehrs im Planungsraum im Vergleich zum Ist-Zustand (Basisjahr 2003) mit einer Verdoppelung der Emissionen zu rechnen. Ohne den Bau der geplanten dritten Piste würden die Emissionen aufgrund der allgemeinen Verkehrszunahme um rund 50 % zunehmen.“

Es ist zu ergänzen, welche Wirkung die in größeren Flughöhen auftretenden Emissionen haben und wer die Betroffenen sind. Dass diese Emissionen weder auf die Umgebung des Flugplatzes noch auf weiter entfernt liegende Gebiete keine Wirkungen haben, ist nicht nachvollziehbar. Vgl. Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe, S. 68: „Die Emissionen während der An- und Abflüge werden bis zu einer Flughöhe von ca. 3.000 ft (915 m) berechnet. Den in größeren Flughöhen auftretenden Emissionen ist kein direkter Einfluss auf die Luftqualität in der Umgebung des Flugplatzes zuzuschreiben.“

Es ist nicht nachvollziehbar, warum in Kapitel 4.2 des FB Luftschadstoffe nur die KFZ am Areal berücksichtigt werden (+10%) und nicht auch deren Zunahme außerhalb (+131% Passagierzahlen - vgl. FB Verkehr). Vgl. Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe, S. 85: „Im Folgenden werden somit die Emissionen, die von den KFZ am Areal des Flughafens Wien-Schwechat verursacht werden, für das Jahr 2003 (Bestand) sowie für das Prognosejahr 2020 (für Ausbau- und Nullvariante) ermittelt.“

Es ist zu ergänzen, warum im Fachbeitrag klimarelevante Emissionen angeführt werden, die Gesamtbeurteilung aber dann nur Immissionsseitig erfolgt (vgl. FB Luftschadstoffe, S. 172). Da 3.150 g CO₂/kg Kerosin (S. 71) angeführt werden, ist zu ergänzen, wie viel zusätzliche Mengen Kerosin verbraucht werden, um eine Abschätzung der klimarelevanten Wirkung des Vorhabens treffen zu können.

Landschaft

Dass die Auswirkungen während der Bauphase von temporärem Charakter und die einzelnen Bauphasen zeitlich voneinander getrennt sind, wird als Hauptargument herangezogen um diese Auswirkungen nicht näher zu untersuchen.

In der UVE (S. 247) und im Fachbeitrag 02.450, Landschaftsbild (S. 55) wird ein maximaler Einschnitt bis 24 m und eine maximale Aufschüttung bis 25 m angeführt. Auf S. 249 der UVE, jedoch nicht im Fachbeitrag, wird eine Geländeänderung mit

Einschnitten bis rund 24 m und Aufschüttungen bis rund 40 m beschrieben. Diese unterschiedliche Darstellung ist nicht nachvollziehbar und zu begründen.

Die geplante Bauzeit mag für den Umfang des Bauvorhabens kurz sein, ist jedoch als Zeitspanne im Hinblick auf Beeinträchtigungen vor allem durch Lärm und Staubeentwicklung, aber auch auf die vorhandene Erholungsnutzung nicht zu vernachlässigen. Eine entsprechende Abschätzung möglicher Auswirkungen auf Freizeit und Erholung ist zu ergänzen.

Verkehr

Es ist zu ergänzen, wie ein Projekt, bei dem sich der Verkehr mehr als verdoppelt, zu den verkehrsmindernden Konzepten von Wien und Niederösterreich (vgl. Hauptziele Masterplan Verkehr Wien und Ziele im Verkehrskonzept Niederösterreich) passt.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum trotz geringer Auslastung im ÖV (öffentlicher Verkehr) die MIV (motorisierter Individualverkehr) Infrastruktur ausgebaut wird (vgl. FB 02.520, Verkehr, S. 50f).

2.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zur Vermeidung oder zur Einschränkung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen

Lärm

Einige Maßnahmen, die für die Errichtungsphase angeführt sind, erfordern eine Konkretisierung und sind daher detaillierter festzulegen (wie z.B. lärmtechnische Begleitplanung und Überwachung, Verwendung „besonders schallgedämpfter“ bzw. „superschallgedämpfter“ Baugeräte, abschirmende Hindernisse). Alternativ kann auch angeführt werden, welchen Kriterien eine gegebenenfalls erst zu einem späteren Zeitpunkt mögliche Festlegung entsprechen muss und wer dafür zuständig ist.

Für die medizinische Bewertung wurde ein zweistufiger Ansatz – bestehend aus einem medizinischen und einem umwelthygienischen Teil – gewählt. Die aus den medizinischen Forderungen folgenden Maßnahmen werden als zwingend erforderlich beschrieben, während die aus den umwelthygienischen Forderungen folgenden Maßnahmen lediglich empfohlen werden. Es wird allerdings wiederholt mit Nachdruck darauf hingewiesen, dass auch die empfohlenen Maßnahmen umgesetzt werden sollten und dass sie in weit reichendem Umfang bereits mit dem bestehenden privatrechtlichen Mediationsvertrag erfasst wären. Es ist nicht verständlich, weshalb die im Mediationsvertrag festgehaltenen Maßnahmen nicht als Vorhabensbestandteil in die UVE aufgenommen wurden. Bei der Auflistung der Maßnahmen als lediglich empfohlene Maßnahmen dürfen sie jedenfalls nicht bei der Beurteilung der Auswirkungen berücksichtigt werden, da sie keinen festen Bestandteil des Vorhabens darstellen.

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die Maßnahmen zur Verbesserung der Lebensbedingungen der Großtrappe im Marchfeld werden schon seit Jahren durchgeführt und stehen zum Vorhaben in keinerlei Beziehung. Die vorgesehenen Maßnahmen zur Aufwertung des Brutgebiets ‚Bründfeld‘ sind lediglich als Absichtserklärungen formuliert und nicht in der

landschaftspflegerischen Begleitplanung (11.7001.0) implementiert. Die korrekte Einstufung der Eingriffserheblichkeit (Fachbeitrag 02.230, Gewässerökologie, S. 153) im Hinblick auf die Großtrappe müsste daher „sehr hoch“ lauten und nicht „mittel“, da die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen nicht ins Gewicht fallen. Insgesamt ist somit die Beurteilung der Resterheblichkeit des Vorhabens auf die Großtrappe, die weltweit als ‚Vulnerable‘ eingestuft ist, fachlich nicht nachvollziehbar. Auch die Resterheblichkeitsbemessung für Schwarzmilan und Wachtel ist kaum nachvollziehbar, geht doch der lokale Bestand der Arten voraussichtlich unausgleichbar verloren. Eine schlüssige und fachlich besser angemessene Bemessung der Eingriffserheblichkeit ist nachzureichen.

Da eine Bewertung der voraussichtlichen Maßnahmenwirksamkeit und der resultierenden Verminderung der Eingriffserheblichkeit unterbleibt (Fachbeitrag 02.250, Jagdwirtschaft und Wildökologie), kann die Einschätzung der "Restbelastung" nur unzureichend nachvollzogen werden. Aus demselben Grund kann auch die Plausibilität der abschließenden Umweltverträglichkeitseinschätzung nicht beurteilt werden. Die genannten Bewertungsschritte sind transparent darzustellen und zu begründen, wobei eine formal zur Wirkungsbeurteilung konsistente Darstellungsform (Kriterienwahl, numerische Bewertung, verbal-argumentative Begründung, Trennung nach Bau- und Betriebsphase) anzustreben ist.

Die Errichtung eines Wilddurchlasses unter der projektierten neuen Trasse der B10 wird als eine zentrale Maßnahme zum Ausgleich vorhabensbedingter Barrierewirkungen beschrieben. Gleichzeitig werden die Verfügbarkeit von Ausgleichsflächen für Leitstrukturen und damit die Realisierbarkeit der Erhaltung des bestehenden Wildhauptkorridors in Frage gestellt und für diesen Fall zwei alternative Lösungen in den Raum gestellt. Im Vorhabensüberblick (Bericht 01.02) wird der Wilddurchlass überhaupt von einem anderen Projekt (ÖBB-Spange Götzendorf) abhängig gemacht. Es ist klarzustellen, auf welcher der Maßnahmenvarianten die Einschätzung der Resterheblichkeit beruht, welche Variante seitens des Bearbeiters empfohlen sowie seitens des Projektwerbers mit welchem Verbindlichkeitsgrad angestrebt wird.

Boden und Landwirtschaft

Die Beschreibung der Verminderungsmaßnahmen wesentlicher nachteiliger Auswirkungen auf die Landwirtschaft während der Bauphase ist zu ergänzen (z. B. durch erhöhte Staubbelastung).

Im Fachbericht 02.260 wird ein verpflichtendes Monitoring zur Überprüfung verlangt, um die Schadstoffbelastung sowie die mögliche Erschöpfung der Filter- und Pufferkapazitäten des Bodens zu beobachten. In der UVE wird an keiner Stelle die Verbindlichkeit des Monitorings sowohl für die Flächen innerhalb als auch die künftig landwirtschaftlich genutzten Flächen außerhalb des Flughafengeländes angeführt. Dies ist nachzureichen und die Verbindlichkeit der Maßnahmen klarzustellen.

Unklar ist die Behandlung des zwischengelagerten Bodenaushubs. Aufgrund der Folgenutzung des Materials (zum Teil für landwirtschaftliche Zwecke) ist die Erhaltung der Bodenqualität (gegen Auswaschung von Nährstoffen, Erosion...) durch entsprechende Maßnahmen zu gewährleisten. Diesbezügliche Angaben sind

nachzureichen.

Unklar sind weiters die Maßnahmen zum Rückbau von Einbauten hinsichtlich möglicher Rekultivierungen und Nachnutzungen – besonders des Feuerwehrübungsplatzes sowie der Kompostanlage im Bereich der B10. (Einlage 03.02).

Wasser

Da je nach gemessener Belastung der Abwässer entweder eine Behandlung in der Verbandskläranlage Schwechat erfolgt oder in den Vorfluter eingeleitet wird, ist zu klären, ob Werte gemäß Fachbeitrag 02.320, Oberflächenwasser (S. 33) mit der Messung des TOC (total organic carbon) Gehaltes im Pumpensumpf und der Einleitung von Wässern in die Retentionsbecken von Werten $< 70 \text{ mg TOC/l}$ (das entspricht gemäß Projektwerber 200 mg CSB/l) oder jene Werte des Fachbeitrags 02.230, Gewässerökologie (S. 34) mit den Angaben, dass für alle Oberflächenabwässer der direkte Ablauf der Abwässer mit einem $\text{CSB} < 75 \text{ mg/l}$ für die Entscheidung der Einleitung /Nichteinleitung in die Vorflut herangezogen werden.

Die Unterlagen zu den Immissionsprognosen („Dorsch Consult 2005: Abwasserentsorgung der Parallelpiste Flughafen Wien-Swechat. Daten und Erläuterungen zur Immissionsbetrachtung, 15.11.2005“), die im Fachbeitrag Gewässerökologie angeführt sind, wurden nicht übermittelt und sind allenfalls nachzureichen.

Alle im Fachbeitrag 02.320, Oberflächenwasser angeführten Vorschläge für weitere mögliche Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen sind vollinhaltlich zu begrüßen, jedoch ist die verpflichtende Umsetzung klarzustellen.

Luft

Im Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe wurden die Emissionen von vier der sechs Bauphasen der ersten Ausbaustufe berechnet. Alleine die PM_{10} -Emissionen, die während dieser Bauphasen anfallen, betragen etwa 6.020 t bei Berücksichtigung staubmindernder Maßnahmen. Da diese Emissionen bereits etwa 13% der gesamtösterreichischen jährlichen PM_{10} -Emissionen (45.500 t im Jahr 2005 - Umweltbundesamt, 2007²) ausmachen, erscheinen die vorgeschlagenen vier Maßnahmen zur Staubminderung bei weitem nicht ausreichend zu sein, die Staubemissionen wirksam zu mindern. Weitere Maßnahmen, wie sie z.B. im Baustellenleitfaden des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung oder der Schweizer Baurichtlinie zu finden sind, erscheinen daher unabdingbar zu sein. Dies auch deshalb, da es sich beim Untersuchungsgebiet um ein belastetes Gebiet-Luft gemäß UVP-G 2000 und ein Sanierungsgebiet gemäß IG-L (NÖ LGBl. 97/2006) handelt und bis zu 21 zusätzliche Überschreitungen des Grenzwertes prognostiziert werden. Im Fachbeitrag 02.170, Medizin und Umwelthygiene wird angeregt, die Baumaschinen mit Dieselpartikelfilter auszustatten. Aus den oben angeführten Gründen sollte diese Maßnahmen für alle Baumaschinen und Baufahrzeuge mit Dieselmotor verpflichtend vorgeschrieben werden.

² UMWELTBUNDESAMT (2007): Austria's Informative Inventory Report (IIR) 2007. Submission under the UNECE Convention on Long-range Transboundary Air Pollution. Reports, Bd. REP-0082. Umweltbundesamt, Wien. 387 S.

Klima

Obgleich es durch das Vorhaben zu erheblichen Steigerungen der Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen kommt, werden keine Maßnahmen zur Reduzierung dieser Emissionen vorgesehen. Dies ist einerseits im Hinblick auf internationale Verpflichtungen, andererseits im Hinblick auf die Belastungssituation im Untersuchungsgebiet nicht nachvollziehbar. Entsprechende Maßnahmen sind daher zu ergänzen.

Im Fachbeitrag 02.170, Medizin und Umwelthygiene wird in Kapitel 11.2.3 suggeriert, dass lediglich Maßnahmen auf überregionaler, nationaler und internationaler Ebene zielführend sind. Dies ist nicht nachvollziehbar und entsprechend zu korrigieren.

Landschaft

Im Fachbeitrag 02.450, Landschaftsbild wird die Wirkung der Maßnahmen der Eingriffserheblichkeit des Vorhabens auf das Schutzgut Landschaft gegenübergestellt. Unter Berücksichtigung der Wirksamkeit der Maßnahmen wird die Restbelastung errechnet. Nicht nachvollziehbar ist die Beurteilung des Standpunktes 3 mit einer hohen Restbelastung anstatt mit einer sehr hohen Restbelastung. Diese Einstufung ist zu begründen.

Verkehr

Es ist nicht nachvollziehbar, warum im Rahmen des Vorhabens keine Maßnahmen zur Verminderung des Verkehrsaufkommens vorgesehen sind (vgl. 01.100, UVE, S. 120).

2.6. zu: Allgemein verständliche Zusammenfassung

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Die allgemein verständliche Zusammenfassung benutzt in umfangreichem Maße Fachtermini wie zum Beispiel „Avifauna“, die nicht als allgemein verständlich eingeschätzt werden können. Wesentliche Problemfelder werden in dieser allgemein verständlichen Zusammenfassung ausgespart. Die Feststellung, für das Schutzgut Tiere, Pflanzen und Lebensräume ergäbe sich in Summe eine Verbesserung, ist aus den detaillierten Darlegungen über Brutraumverluste bei Großtrappe, Schwarzmilan, Wachtel nicht schlüssig ableitbar.

Eine allgemein verständliche Zusammenfassung, die sich an den Ergebnissen der Fachbeiträge orientiert, ist daher nachzureichen.

3. Empfehlungen

3.1. zu: Beschreibung des Vorhabens

3.1.1. Rückstände und Emissionen

Es wird empfohlen, einen eigenen abfallwirtschaftlichen Fachbericht zu erstellen, in dem alle Abfallströme der Bau- und Betriebsphase unter Angabe der Abfallarten, Schlüsselnummern, Abfallmengen und deren weiterer Verbleib transparent dargestellt werden.

Zum Fachbericht 15.01, Errichtung Allgemein (S. 6) wird empfohlen, den Bereich Abfall umfangreicher zu beschreiben.

3.2. Übersicht über die wichtigsten anderen geprüften Lösungsmöglichkeiten

Wasser

Die Wahl, das Natura 2000 Gebiet zu queren, um die erforderliche zusätzliche Einleitung in die Donau sicherzustellen, lässt die Frage nach der Durchführung eines nachvollziehbaren Variantenvergleiches der möglichen Trassenführungen der Einleitung entstehen.

3.3. zu: Beschreibung der möglicherweise vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt

Lärm

Um die Auswirkungen von exponierten Baugeräten während der Errichtungsphase zu berücksichtigen wurden drei Punktschallquellen mit der Schallleistung von Vibrationswalzen im Nahbereich der angrenzenden Siedlungen situiert. Die Lage der Punktschallquellen sollte im Übersichtsplan der Emittenten eingetragen werden.

In der UVE wird angeführt, dass die Fläche der Lärmzonen bereits in den vergangenen Jahren durch den Einsatz leiserer Flugzeuge trotz gestiegenen Flugverkehrsaufkommens stark zurückgegangen ist. Dennoch wurden im Jahr 2003 noch zahlreiche Beschwerden (>1000) über Fluglärm registriert. In der UVE sollte auch dargestellt werden, ob ein entsprechender Rückgang der Beschwerden zu verzeichnen war.

Wasser

Im Sinne der Darstellung aktuell verfügbarer Daten wäre für die Ist-Situation (siehe S. 46, Fachbeitrag 02.320, Oberflächengewässer) die saprobielle Gewässergüte der betreffenden Gewässerabschnitte anhand der aktuell verfügbaren Daten aus „Saprobologische Gewässergüte der Fließgewässer Österreichs“ Stand 2003 bzw. Stand 2005 des BMLFUW (Hrsg.) darzustellen. Ebenso trifft dies auf die chemisch/physikalischen Qualitätsparameter (gemäß „Wassergüte Jahresbericht 2004“ und „Wassergüte Jahresbericht 2006“, BMLFUW) zu.

Neben der erfolgten Darstellung der Oberflächengewässer (Fachbeitrag 02.230, Gewässerökologie) im Projektgebiet (Ökomorphologie, MZB, Phytobenthos) sollten gemäß GZÜV (Gewässer Zustands Überwachungs Verordnung) weitere projektrelevante chemische Parameter wie z.B. Salzbelastung durch Formiate, Kalium, Bestandteile der eingesetzten Korrosionsinhibitoren oder Chlorid in den betroffenen Vorflutern zur Abschätzung der Vorbelastung angegeben werden.

Makrozoobenthos und Phytobenthos wurden erhoben ohne den ökologischen Zustand bewerten zu können (vgl. Fachbeitrag 02.230, Gewässerökologie S. 21, bzw. Fachbeitrag 04.260, Variantenvergleich Boden, Landwirtschaft und Fischerei S. 13). Aussagen bezüglich der Auswirkungen auf die Fischereiwirtschaft wurden jedoch getroffen. Neben der erfolgten Untersuchung des Makrozoobenthos wie auch des Phytobenthos sollte dargelegt werden, weshalb nicht die biologische Qualitätskomponente Fische zur Charakterisierung herangezogen wurde.

Es sollten auch etwaig immissionsseitige Vorgaben der QZV Chemie-OG (Qualitätszielverordnung Chemie-Oberflächengewässer) bezüglich projektrelevanter Parameter berücksichtigt werden.

Luft

Die PM10-Messmethode, die bei den temporären Messungen angewandt wurde, sollte angeführt werden (Fachbeitrag 02.430, Luftschadstoffe). Falls ein kontinuierliches Verfahren angewandt wurde, sollte auch der Standortfaktor angegeben werden.

3.4. zu: Beschreibung der möglichen erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt

Luft

In Kapitel 4.3.2 des Fachbeitrags 02.430, Luftschadstoffe wird angeführt, dass an Tagen mit mehr als 1 mm Niederschlag mit vernachlässigbaren Staubemissionen durch das Befahren von unbefestigten Wegen zu rechnen sei. Eine fachliche Begründung für diesen Niederschlagswert fehlt jedoch und sollte daher ergänzt werden.

Wasser

Es ist positiv zu erwähnen, dass es durch Projektmodifikation in der Vergangenheit zu keinen weiteren Einleitungen in die Schwechat (erhöhte Vorbelastung) sowie zur Einstellung von Versickerungen vor Ort von mit Enteisungsmittelrückständen belasteten Wässern in den Untergrund kommt.

Aufschlussreiche Untersuchungen (Beprobungen) über die Auswirkungen der Betriebsphase hinsichtlich direkten/indirekten Eintrag, Akkumulierung bzw. Mobilisierung von Schadstoffen (insb. Abriebstoffe, Kohlenwasserstoffe, Rückstände der Enteisungsvorgänge etc.) über die flächige Versickerung bzw. oberflächigen Ablauf im Projektgebiet in den Boden, das Grundwasser bzw. in den Oberflächenwasserkörper wären eine hilfreiche Ergänzung für die Abschätzung der stoffbezogenen Belastungen durch den Flughafenverkehr.

Die Darstellung der Entstehungs- und Eintragspfade der Enteisungsabwässer inkl.

Angabe der Frachtmengen mittels eines Fließschemas wird zur Verbesserung der Übersichtlichkeit angeregt.

3.5. zu: Beschreibung der Maßnahmen zu Vermeidung oder Verminderung wesentlicher nachteiliger Auswirkungen

Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

Im Fachbeitrag 02.240, Forstwirtschaft werden in Kap. 5 lediglich Hinweise auf die Ersatzaufforstungsflächen (dargestellt im Landschaftspflegerischen Begleitplan, LPB), gegeben und folglich in Kap. 8, Zusammenfassende Stellungnahme, das Vorhaben unter diesem Aspekt als umweltverträglich eingestuft. Eine zumindest grundsätzliche Beschreibung der Ersatzaufforstungsmaßnahmen (Lage, Gegebenüberstellung Rodungsflächen, Größe, Struktur, Baumarten) ist – insbesondere wenn diese auch in die Bewertung einfließen – auch im genannten Fachbeitrag wünschenswert.

Die Erhaltung der Durchgängigkeit des Wildtierkorridors (Fernwechsel) wird vom Bearbeiter als wesentlich für die wildtierökologische Umweltverträglichkeit des Vorhabens eingeschätzt (Fachbeitrag 02.250, Jagdwirtschaft und Wildökologie). Der vorgesehene Wilddurchlass leistet hierzu einen zentralen Beitrag. Um dessen Wirksamkeit dauerhaft zu erhalten und Fehlinvestitionen zu vermeiden, ist es aufgrund der Siedlungsdynamik im weiteren Vorhabensgebiet entscheidend, weitere zukünftige Bebauungen im Bereich des Wildtierkorridors weitest möglich auszuschließen. Hierzu sollten eine raumplanerische Absicherung durch geeignete Flächenausweisungen (Grünzone, ökologische Vorrangzone etc.) auf überörtlicher Ebene und nachfolgende dauerhafte Grünlandwidmungen auf örtlicher Ebene angestrebt werden.

Eine jagdliche Beruhigung von vorhabensbedingt entstehenden Zwangswechselsituationen für das Wild wird "im Sinne der Weidgerechtigkeit als selbstverständlich vorausgesetzt" (Fachbeitrag 02.250, Jagdwirtschaft und Wildökologie, S. 59). Es erscheint fragwürdig, Appelle an freiwillige Beiträge von betroffenen Jagdausübenden a priori als wirksame Maßnahme zu werten. Wünschenswert wäre demgegenüber eine Darstellung, welche aktiven Bemühungen seitens des Projektwerbers vorgesehen sind oder bereits erfolgt sind, um entsprechende Änderungen der jagdlichen Bewirtschaftung zu erreichen.

Wasser

Die Empfehlung eines Monitorings der CSB-Emission (chemischer Sauerstoffbedarf) und auftretender Immission an der neu zu errichtenden Einleitestelle in die Vorflut Donau (Fachbeitrag 02.230, Gewässerökologie) kann nur ausdrücklich begrüßt und unterstützt werden. Ebenso die entsprechenden Vorschläge für Maßnahmen zur Beweissicherung und Kontrolle gemäß Fachbeitrag 02.320, Oberflächengewässer. Alle weiteren angeführten Vorschläge des Fachbeitrages Gewässerökologie (S.46) betreffend Beweissicherung und Monitoring auf Basis biologischer Qualitätskomponenten sowie die Empfehlung nach Einsatz eines Diffusors sind vollinhaltlich zu begrüßen; eine detailliertere Darstellung des Einsatzes des Diffusors wäre aber wünschenswert.

Das geplante Management zum Erhalt der erforderlichen Funktionstüchtigkeit der

Speicherbecken für die Aufnahme der Niederschlagsabwässer und zur Einleitung in die Vorfluter bzw. Weiterleitung an die Kläranlage sollte im Detail dargelegt werden (Wartungsintervalle, vorgesehene Funktionskontrollen, diesbezügliche Störfallmaßnahmen, Behandlung des anfallenden Sedimentfraktion etc.), um die dauerhafte Wirksamkeit der geplanten Maßnahme nachvollziehbar zu dokumentieren.

Hinsichtlich der generellen Zugabe von Chlor zu Desinfektionszwecken wäre ein Überblick über die möglichen Emissionspfade mit Abschätzung der voraussichtlichen Konzentrationen und Frachten hilfreich.

Es sollte weiterführend im Detail dargestellt werden, ob über die angegeben Mineralölabscheider/Koaleszenzabscheider der Manipulationsflächen wie Feuerwache, Tankstelle, etc. hinaus für die Rollwegentwässerung zusätzliche Maßnahmen zu den vorgesehenen Retentionsbecken mit Tauchwänden und der vorgesehenen Zwischenspeicherung im Faulturm zum Einsatz kommen (weitere Mineralölabscheider, wirksame Bodenfilteranlagen bzw. eine weiterführende Vorbehandlung der Abwässer auf Projektgrund).

Überlegungen zur Rückgewinnung von Flugzeugenteisungsmitteln als wirkungsvolle Maßnahme zur Minimierung des mit Enteisungsmitteln belasteten Niederschlagswassers sollten angestellt und dargelegt werden. Ebenso sollte bei der Wahl geeigneter Enteisungsmittel auf Alternativen mit möglichst niedrigen TOC (total organic carbon) bzw. CSB Werten geachtet werden.

3.6. Darstellung und Begründung allfälliger Schwierigkeiten

Wasser

In diesem Bereich der UVE sollte angeführt werden, warum eine Bewertung des ökologischen Zustands nicht erfolgt ist (Fachgutachten 02.230).

gemäß § 6 Abs. 2 Z 32 UKG

Dr. Karl Kienzl