UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Parallelpiste 11R/29L;

Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich

TEILGUTACHTEN RAUMORDNUNG/LANDSCHAFTSBILD

Verfasser:

DI Roman Ivancsics

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302
Bearbeitungszeitraum: von Januar 2009 bis Mai 2011

Inhaltsverzeichnis:

Seite

1. Einleitung 4
2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur 7
3. Fragenbereiche aus den Gutachtensgrundlagen 11
   - 3.1 Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante 11
   - 3.2 Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens 13
     - Risikofaktor 25: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeveränderungen 13
     - Risikofaktor 26: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Flächeninanspruchnahme 17
     - Risikofaktor 27: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Zerschneidung der Landschaft 19
     - Risikofaktor 28: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen 20
     - Risikofaktor 29: Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Luftschadstoffe 23
     - Risikofaktor 30: Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Geländeveränderungen 48
     - Risikofaktor 31: Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme 50
     - Risikofaktor 32: Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft 52
     - Risikofaktor 33: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch visuelle Störungen 55
     - Risikofaktor 34: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen 57
     - Risikofaktor 35: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme 60
     - Risikofaktor 36: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft 62
     - Risikofaktor 37: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen 63
     - Risikofaktor 42: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe 66
     - Risikofaktor 43: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwässer / Sickerwässer 69
     - Risikofaktor 44: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung 71
     - Risikofaktor 45: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeveränderungen 94
     - Risikofaktor 46: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme 96
     - Risikofaktor 47: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft 98
     - Risikofaktor 48: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen 99
     - Risikofaktor 49: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe 102
     - Risikofaktor 50: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm 106
     - Risikofaktor 51: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeveränderungen 111
     - Risikofaktor 52: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme 113
     - Risikofaktor 53: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft 115

Risikofaktor 54: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen 116

3.3 Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf § 12 Abs. 4 Z. 5 UVP-Gesetz 2000 119

Fragestellung zu Abwässern / Sickerwässern 140

Fragestellung zu Luftschadstoffen 142

Fragestellung zu Lärmeinwirkungen 166

Fragestellung zu Geländeveränderungen 185

Fragestellung zu Flächeninanspruchnahme 190

Fragestellung zu (klimatischer) Barrierewirkung 231

Fragestellung zu Zerschneidung der Landschaft 239

Fragestellung zu visuellen Störungen 248

Fragestellung zu Forstwirtschaft 270

Fragestellung zu Naturschutz 273

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

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

Vom gesamten Vorhaben sind unter anderem noch erfasst:

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

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

1.1 Rechtliche Grundlagen:

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

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

- gemäß § 12 Abs. 4 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?

- gemäß § 12 Abs. 4 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?

- gemäß § 12 Abs. 4 Z 4: Was sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens? Sind die Angaben der Projektwerberin vollständig, richtig und plausibel, entspricht die von ihr ausgewählte Variante dem Stand der Technik?

- gemäß § 12 Abs. 4 Z 5: Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu beurteilen?

- gemäß § 12 Abs. 5: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

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

- gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?

- gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
  1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
  2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?

- gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?

- gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

§3 Abs 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (***konzentriertes Genehmigungsverfahren***).

Dies sind unter anderem:

Altlastensanierungsgesetz – AlSAG	Abfallwirtschaftsgesetz - AWG
ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG	Bodenschutzgesetz
Bundesstraßengesetz	Bundesgesetz über die Verkehrs-Arbeitsinspektion
Denkmalschutzgesetz – DMSG	Eisenbahngesetz
Forstgesetz	Gaswirtschaftsgesetz
Kulturflächenschutzgesetz	Luftfahrtgesetz
NÖ Gassicherheitsgesetz	NÖ Nationalparkgesetz
NÖ Naturschutzgesetz	NÖ Straßengesetz
NÖ Bauordnung	Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

- Fachbeiträge der UVE:

UVE, 03.100 UVE-Variantenvergleich

Vorhabensbeschreibung,	Kapitel 01.03 Vorhabensabgrenzung
	Kapitel 01.02 Vorhabensüberblick, LP Einbautenübersicht
	Kapitel 03.01 Geländeanpassung
	Kapitel 11.01 Landschaftspflegerische Begleitplanung
Fachbeitrag Landschaftsbild,	Kapitel 3 Aufgabenstellung
	Kapitel 5 Darstellung des Ist-Zustandes
	Kapitel 6 Wesentliche positive und negative Auswirkungen
	Kapitel 9 Zusammenfassung
	Kapitel 13 Anhang
Fachbeitrag Raumplanung,	Kapitel 5 Darstellung des Ist-Zustandes
	Kapitel 7 Wesentliche positive und negative Auswirkungen mit Zeithorizont 2020
	Kapitel 8 Beschreibung von Maßnahmen
Fachbeitrag Klima,	Kapitel 3 Wesentliche positive und negative Auswirkungen
Fachbeitrag Forstwirtschaft,	Kapitel 3.1 Rechtliche Festlegungen
	Kapitel 3.2 Erhebung und Bewertung des Waldbestandes, der Waldstruktur und der Waldausstattung
	Kapitel 4.3 Auswirkungen auf forstlich relevante rechtliche Festlegungen und Planungen
Fachbeitrag Natur- und Biotopschutz,	Kapitel 3.1 Rechtliche Festlegungen
	Kapitel 4.3 Auswirkungen auf normative Festlegungen
Naturverträglichkeitsprüfung Donauauen östlich von Wien,	Kapitel 1. Aufgabenstellung
	Kapitel 2.5. Wirkungen des Projekts in der Bauphase

Naturverträglichkeitsprüfung Feuchte Ebene – Leithaauen,	Kapitel 2.6. Wirkungen des Projekts in der Betriebsphase Kapitel 2.5. Wirkungen des Projekts in der Bauphase Kapitel 2.6. Wirkungen des Projekts in der Betriebsphase

- Teilgutachten zum gegenständlichen Projekt:

Teilgutachten Abwassertechnik, Dipl.-Ing. Schaar, Februar 2009

Teilgutachten Gewässerökologie, Dipl.-Ing. Gaubmann, Februar 2009

Teilgutachten Lärmschutz, Prof. Dr. Ing. Schaffert, Dipl.-Ing. Becker, Dipl.-Ing. Loewenhoff, Mai 2011

Teilgutachten Luftreinhaltetechnik, Ing. Kager, November 2010

- Pläne und Programme:

Europäische Landschaftskonvention 2000, Europarat, Florenz, Oktober 2000

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999, EUREK, Hrsg.: Europäische Kommission, Europäische Gemeinschaften, Mai 1999

Nationaler Umweltplan 1995, BM für Umwelt, Sektion 1, Wien, 1995

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001, Österreichische Raumordnungskonferenz (ÖROK), Wien, 2002

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung, Heinz Fassmann, Universität Wien, Österreichische Akademie der Wissenschaften, Wien, 18. April 2010

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik, St. Pölten 2004

Landesgesetzblatt; Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Verordnung über ein Sektorales Raumordnungsprogramm über die Freihaltung der offenen Landschaft (LGBl. Nr. 8000/99-0 97/07 vom 2007-12-28)

Kursbuch Tourismus 2010, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Wirtschaft, Tourismus und Technologie, St. Pölten

Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-2, 2. Novelle 61/09 vom 2009-05-29)

Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28)

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel), Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr – Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik, St. Pölten 2007

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion, ÖIR und stadtland im Auftrag der PGO, Wien, September 1994

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering – Schwechat, stadtland im Auftrag der PGO, Wien 2003

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997, Dipl.-Ing. Roman Ivancsics und Dipl.-Ing. Heike Langenbach im Auftrag der PGO, Wien, 1997

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien, Teil 1, Land in Sicht – Büro für Landschaftsplanung: DI Thomas PROKSCH / DI Karin GRAF, Stadt Umland Management Wien Niederösterreich, Wien, Juni 2008, aktualisiert 2009-04-10

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien, Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte, Land in Sicht – Büro für Landschaftsplanung: DI Thomas PROKSCH / DI Karin GRAF, Stadt Umland Management Wien Niederösterreich, Wien, Dezember 2008, aktualisiert 2009-04-10

Stadtentwicklungsplan Wien 2005, Stadtentwicklung Wien, Magistratsabteilung 18, Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien, 2005

Strategieplan Wien 2004, Magistrat der Stadt Wien, Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung, Wien, November 2004

Generalverkehrsplan Österreich 2002, Verkehrspolitische Grundsätze und Infrastrukturprogramm, BMVIT, Januar 2002

Masterplan Verkehr Wien 2003, Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Referat Verkehrsplanung und Regionalentwicklung, Wien, November 2003

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008, Im Auftrag des Magistrats der Stadt Wien Magistratsabteilung 18 – Stadtentwicklung und Stadtplanung Referat Verkehrsplanung und Regionalentwicklung, Wien, November 2008

NÖ Strategie Verkehr, Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten, RU7, St. Pölten, Mai 2010

„Die Donau – Marchfeld – Vision", Entwicklungskonzept für die Kleinregion, Donaustadt – Marchfeld Süd, Endbericht, Österreichisches Institut für Raumplanung, Dipl.-Ing. Michael Fleischmann Ingenieurkonsulent für Raumplanung und -ordnung, stadtland, März 2004

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013, mecca environmental consulting, stadtland, Wien, Oktober 2007

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld, Bericht zum Rahmenkonzept, forschung planung beratung, Krems / Wien, Juni 2006

Örtliche Entwicklungskonzepte:

- Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06
- Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25
- Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

- Sonstiges:

Unterlagen zu Spange Götzendorf, B 60 – Umfahrung, Einreichprojekt

Dehio – Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Niederösterreich, Südlich der Donau, Teil 1 – A bis L, Topographisches Denkmälerinventar, Herausgegeben vom Bundesdenkmalamt, Verlag Berger, Horn/Wien, 2003

Dehio – Handbuch, Die Kunstdenkmäler Österreichs, Niederösterreich, Südlich der Donau, Teil 2 - M bis Z, Topographisches Denkmälerinventar, Herausgegeben vom Bundesdenkmalamt, Verlag Berger, Horn/Wien, 2003

Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild, Arbeitskreis Landschaftsbild, Amt der NÖ Landesregierung, erstellt von Dr. Jutta Edelbauer, Dipl. Ing. Michael Kriz, Mag. Gabriele Langmantel, Dr. Manfred Pöckl, Dipl. Ing. Herbert Rihs, Ing. Georg Schramayr, Mag. Norbert Stadler, Dr. Christina Wanivenhaus, Mai 2005

www.noe.gv.at

www.raumordnung-noe.at

Der Hauptteil des vorliegenden Teilgutachtens hat den Stand März 2009, allfällige später nachgereichte Ergänzungen wurden berücksichtigt.

In der Folge werden im Zuge der UVE erstellte Unterlagen als Fachbeiträge und im Zuge des UVP-Verfahrens erstellte Gutachten als Teilgutachten bezeichnet.

3. Fragenbereiche aus den Gutachtensgrundlagen:

3.1. Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante

1. Wurde die Vorgangsweise der Projektwerber bei der Auswahl der bevorzugten Trassen- bzw. Pistenvariante entsprechend beschrieben?

Die Vorgangsweise der Projektwerber bei der Auswahl der bevorzugten Trassen- bzw. Pistenvariante wurde im Fachbeitrag 03.100 UVE-Variantenvergleich entsprechend beschrieben.
In den dargestellten Tabellen werden die einzelnen Teilaspekte für jedes Schutzgut dargestellt. Die Darstellung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten erfolgt schutzgutbezogen, eine Gewichtung einzelner Kriterien ist gemäß Aussage des Verfassers nicht unmittelbar möglich. Die Varianten werden für jedes Schutzgut als Ergebnis gereiht nach Qualität und soweit möglich nach Quantität der Betroffenheit.
Die vergleichende Betrachtung der Varianten erfolgt ohne Berücksichtigung allfälliger Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen.
Nach Entscheidung über das Parallelpistensystem am Flughafen Wien, wurden für die notwendige Verlegung der Landesstraße B 10 ebenfalls Varianten untersucht. Auf Grund der verhältnismäßig geringen Auswirkungen auf das gesamte Vorhaben hat sich diese Untersuchung lediglich auf die technisch-wirtschaftlichen Parameter beschränkt. Die Einflüsse dieses Vorhabensbestandteils bilden sich nicht direkt in der umweltrelevanten Auswirkungsanalyse ab, weshalb sie auch nicht in den Variantenvergleichen der einzelnen Schutzgüter berücksichtigt wurden. Für die Varianten wurde eine Wirkungsanalyse erstellt. Die günstigste Variante wurde dem gegenständlichen Einreichprojekt zugrunde gelegt.

2. Werden die fachlichen Unterlagen, die der Trassen- und Pistenauswahl durch die Projektwerber zugrunde gelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt? Sind die in den Unterlagen enthaltenen Angaben richtig, plausibel und vollständig?

Die fachlichen Unterlagen, die der Trassen- und Pistenauswahl durch die Projektwerber zugrunde gelegt wurden, werden entsprechend dokumentiert und die Ergebnisse dargelegt. Zur Überprüfung dieser Ergebnisse wurden im Zuge der Gutachtenserstellung die für die Raumordnung relevanten Pläne und Programme vom Fachbeitragsersteller übermittelt. Die in den Unterlagen enthaltenen Angaben sind aus Sicht der Raumplanung richtig, plausibel und vollständig.

3. Wird die Auswahl der Trassen- bzw. Pistenvariante schlüssig begründet?

Die Auswahl der Pistenvariante ist im Fachbeitrag 03.100 UVE-Variantenvergleich schlüssig begründet:
Für die wesentlichen konzeptionellen Standortvarianten (Szenario B und G) wurden vertiefte Detailuntersuchungen veranlasst, und dem Mediationsergebnis und der Nullvariante gegenübergestellt. Neben dem im Mediationsverfahren zentral behandelten Thema Fluglärm wurden insbesondere die naturräumlichen Auswirkungen betrachtet.
Zur Darstellung und Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens wurden die für das jeweilige Schutzgut relevanten Auswirkungen betrachtet. Die Varianten wurden einander vergleichend gegenüber gestellt.
Die verbale Darstellung der Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten erfolgt schutzgutbezogen, eine Verrechenbarkeit gegeneinander bzw. eine Gewichtung einzelner Kriterien ist gemäß Aussage des Verfassers nicht unmittelbar möglich.
Die Auswahl der Vorhabensvariante stützt sich v.a. auf den Schutz der Menschen vor Lärm.

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

Nach Entscheidung über die Lage und Höhen des Parallelpistensystems am Flughafen Wien, wurden für die notwendige Verlegung der Landesstraße B 10 ebenfalls Varianten untersucht. Auf Grund der verhältnismäßig geringen Auswirkungen auf das gesamte Vorhaben hat sich diese Untersuchung lediglich auf die technisch-wirtschaftlichen Parameter beschränkt.

Für die Varianten wurde eine Wirkungsanalyse erstellt, deren Ergebnisse dargestellt werden. Wie die Bewertung der einzelnen Kriterien zustande kommt, wird jedoch nicht näher beschrieben.

4. Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerber betreffend die ausgewählte Trasse bzw. Piste bezüglich der von den Projektwerbern geprüften Alternativen?

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

5. Entspricht die von den Projektwerbern ausgewählte Trassen- bzw. Pistenvariante dem Stand der Technik und Wissenschaft?

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

6. Werden die erwarteten Umweltauswirkungen des Projektes mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) verglichen und sind die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig (Untersuchungsrahmen, Untersuchungsraum, Untersuchungsmethode)?

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

3.2. Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens

Die im folgenden getätigten Aussagen und Beurteilungen gelten sowohl für den Zeithorizont 2020 als auch 2025.

Risikofaktor 25:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeveränderungen

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Bei der Betrachtung der Ortsbilder wurde über die Standortgemeinden (Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat) gemäß Abbildung *Relevante Gemeinden bzgl. Wechselspiel Ortsbild / Umgebung* (siehe nachfolgende Seite) hinausgegangen.

Folgende Informationen zum Ist-Zustand der Ortsbilder wurden dem Dehio-Handbuch (2003) entnommen:

- **Schwechat** ist eine Stadt am Unterlauf des gleichnamigen Flusses östlich der Stadt Wien sowie ein bedeutender und traditionsreicher Industrie- und Verkehrsort an der seit römischer Zeit bestehenden Donaubegleitstraße (Limesstraße). Schwechat ist aus einer Brückensiedlung nahe der Schwechatmündung in die Donau hervorgegangen, durch Industrialisierung und Brauereitradition sowie die Standorte Flughafen Wien – Schwechat und OMV AG geprägt. Das Kerngebiet der Stadt ging aus zwei Ortsteilen westlich und östlich des Schwechat-Flusses hervor (Klein- und Großschwechat), wobei der vermutlich ältere westliche Teil eine unregelmäßige durch Friedhof und Brauerei beeinflusste Siedlungsform aufweist, der östliche Ortsteil straßendorfartige Fortsätze. Die Verbauung weist mehrstöckige Wohn- und Geschäftsbauten sowie Betriebs- und Industrieanlagen auf. Von der ehemaligen dörflichen Verbauung sind nur mehr Restformen erhalten, geschlossenere Bereiche sind in dem Ortsteil Am Grund (im Norden) mit Verbauung durch Kleinhäuser und in dem Ortsteil Neukettenhof (im Südosten) am Fuß des Kellerberges mit auf ansteigendem Gelände angelegter Kleinhäusersiedlung vorhanden.
- **Zwölfaxing** ist ein Straßendorf am Kalten Gang, welches im mittleren Bereich angerartig erweitert ist, mit überwiegend eingeschossiger Verbauung mit Zwerch- bzw. Zwerchhakenhöfen, vierseitigen Hofanlagen und vereinzelten Streckhöfen. Die Gemeinde liegt südlich der Stadt Schwechat.
- **Himberg** ist ein Markt aus einer straßendorfartigen Siedlung mit platzartiger Erweiterung. Die Verbauung im Kernbereich besteht überwiegend aus Ackerbürgerhäusern mit zweigeschossigen Straßentrakten. Die östliche Zeile kennzeichnet sich durch tiefe Hofflügel, an den straßendorfartigen Fortsätzen zeigt sich dörfliche Verbauung mit Streck-, Zwerch- und Zwerchhakenhöfen. Die Gemeinde liegt südlich der Stadt Schwechat.
- **Rauchenwarth** ist ein Längsangerdorf auf der Rauchenwarther Platte. Die Verbauung ist überwiegend eingeschossig mit Zwerch- und Streckhöfen. Die Gemeinde liegt südöstlich der Stadt Schwechat.
- **Schwadorf** ist ein Markt an der Fischa, hervorgegangen aus einem Straßendorf mit platzartiger Erweiterung. Neben Betriebsobjekten und Arbeiterwohnhäusern kennzeichnet sich die Verbauung durch überwiegend ein- bis zweigeschossige dörfliche Verbauung mit Zwerch-, Zwerchhaken- und z.T. Streck- und Dreiseithöfen. Die Gemeinde liegt südöstlich der Stadt Schwechat.
- **Enzersdorf an der Fischa** ist ein aus einem Zeilendorf hervorgegangenes Straßendorf mit später ausgebildeter Westzeile südlich von Fischamend an den westlichen Abhängen des Arbesthaler Hügellandes und an der Mündung des Reisenbaches in die Fischa. Die ursprünglichen Streck-, Zwerch-

und Zwerchhakenhöfe sind meist um- und ausgebaut. Östlich am Abhang des Arbesthaler Hügellandes befindet sich ein Kellerviertel.

- **Klein-Neusiedl** ist ein Straßendorf an der Fischa mit platzartiger Erweiterung und weitläufiger, den Ort und seine Verbauungsstruktur bestimmender ehemaligen Fabriksanlage. Die Verbauung ist überwiegend geschlossen und eingeschossig entlang des Hauptstraßenzuges aus Dreiseit- und Hakenhöfen. Die Gemeinde liegt südlich der Stadt Fischamend.
- **Fischamend** liegt östlich der Stadt Schwechat und entstand aus zwei ehemaligen selbstständigen, durch die Fischa getrennte Orte, welche den heutigen Katastralgemeinden Fischamend-Dorf und Fischamend-Markt entsprechen. Die Stadt befindet sich an der Mündung der Fischa in die Donau an einem alten Verkehrsweg und entstand aus einer Kirchensiedlung mit dörflicher Verbauung und kleinteiliger unregelmäßiger Parzellenaufteilung mit ein- bis zweigeschossiger Verbauung, welche vielfach aufgestockt oder durch Neubauten ersetzt wurde. Es existieren Ackerbürgerhäuser (Hainburger Straße) anschließend eingeschossige dörfliche Verbauung, im äußeren Bereich Einfamilienhäuser, in den südlichen Randbereichen Industrieanlagen und Siedlungserweiterungen mit Wohn- und Einfamilienhäusern vor allem im Südosten.

Mit dem Vorhaben sind Geländeveränderungen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* bildet das Gelände rund um das Vorhaben eine schwach gewellte Hügellandschaft mit vereinzelten Geländestufen, wie z.B. das abfallende Gelände zu den Flussläufen der Schwechat, der Fischa oder der Übergang zum Augebiet der Donau. Im Süden der geplanten Parallelpiste befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Aus den Einreichunterlagen geht hervor, dass die Geländeveränderungen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen sowie die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Nahbereich der Siedlungsgebiete umfassen. Zur Sicherstellung der ungehinderten Sicht aus dem Flugsicherungsturm auf die im Zuge des Vorhabens neu zu errichtenden Bewegungsflächen ist es erforderlich, den Bereich zwischen den Zurollwegen (Rollweg H und Rollweg J) großflächig auszuschlitzen. Im zukünftigen Betriebsbereich der neuen Piste sind dafür ca. 10 m abzutragen. Davon ist eine Fläche von ca. 80 ha betroffen. Die östliche Hälfte der Piste selbst liegt in einem Einschnitt bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 24 m. Die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens weist zum bestehenden Gelände gar einen Höhenunterschied von bis zu rund 40 m auf.

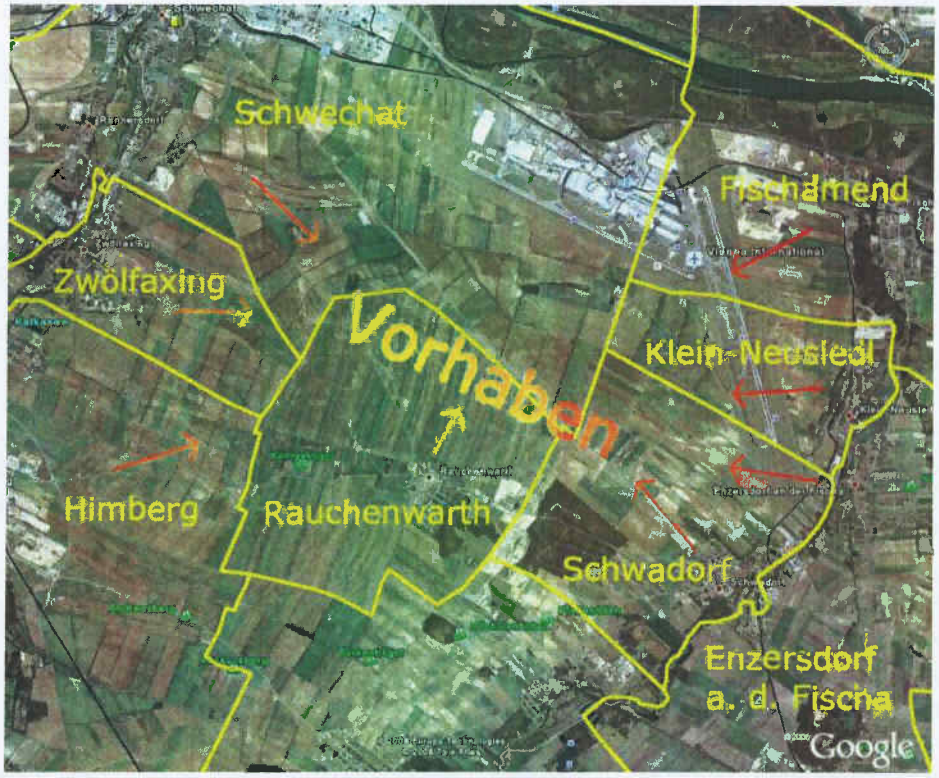

Abbildung: Relevante Gemeinden bzgl. Wechselspiel Ortsbild / Umgebung
(Quelle: eigene Erstellung auf Basis Luftbild (Google Earth) und Gemeindegrenzen (NÖ GIS))

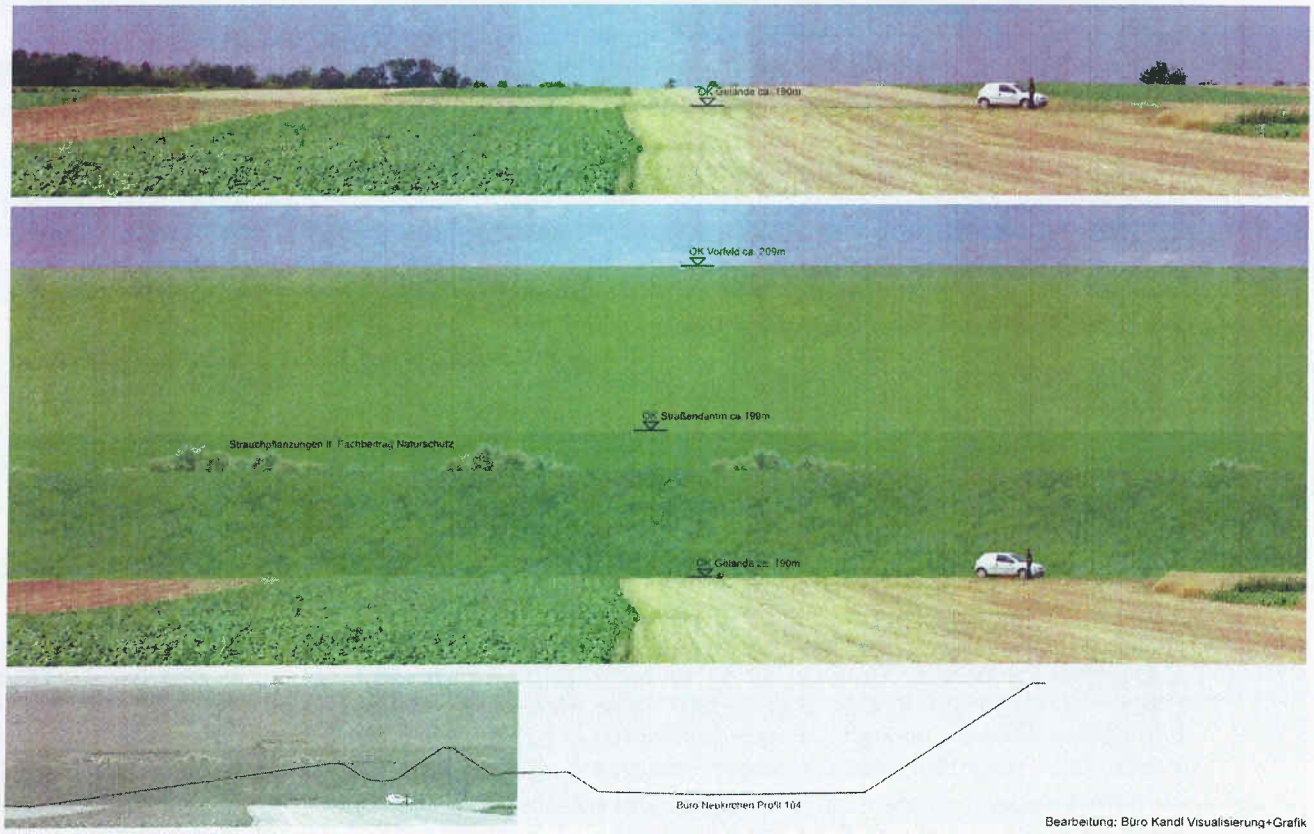

Abbildung: Visualisierung Standpunkt 03 Ist-Zustand / Neu
(Quelle: Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum*)

Gutachten:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 9 *Zusammenfassung* weist das Vorhaben aufgrund seiner Lage im Raum keine Auswirkungen auf das Ortsbild in der Region auf. Diese Aussage stimmt in Bezug auf das Ortsbild im engeren Sinne – das Erscheinungsbild der Ortschaften, wozu der gesamte Raum (Häuser und Gebäude, Straßen und Plätze, Gärten, Parkanlagen usw.) zählt. Das Ortsbild im engeren Sinne wird durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

In Bezug auf das Ortsbild im weiteren Sinne – die Ortsbilder und deren Wechselspiel mit der Umgebung – ist anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort ersichtlich, dass dieses zum Teil beeinträchtigt wird. Das Ortsbild im weiteren Sinne wird durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- In **Schwechat** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen bzw. des Straßendamms der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Zwölfaxing** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Himberg** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Rauchenwarth** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und mangels vorhandener Windschutzstreifen eine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens. Daher ist nördlich von Rauchenwarth gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth* ein 50 bis 80 m breiter, dicht bepflanzter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen geplant, um Beeinträchtigungen zu minimieren.

  In Rauchenwarth entsteht durch die Bepflanzung der bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämme eine vernachlässigbare Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Schwadorf** sind gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.15 *Sicht- und Lärmschutz Schwadorf* 100 m breite Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, welche z.T. hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet werden.
  Vom nördlichen Ortsrand aus ist am Horizont ein Damm (Piste) wahrnehmbar, allerdings führt dieser durch die vorherrschende Distanz zu einer kaum wahrnehmbaren Geländeveränderung.
  Vom westlichen Ortsrand wird das Vorhaben gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* durch die bestehende Vegetation, die Geländemorphologie und die o.a. bepflanzten Dämme abgedeckt.
  In Schwadorf entsteht einerseits durch die Bepflanzung der Lärmschutzdämme und die darüber hinaus geplanten Bepflanzungsmaßnahmen und andererseits durch den am Horizont kaum wahrnehmbaren Pisten-Damm eine vernachlässigbare Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Enzersdorf an der Fischa** entsteht durch den Auwald an der Fischa keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Klein-Neusiedl** besteht gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.17 *Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl* bereits ein Wald. Dieser ist allerdings lückig, eher locker, ohne Kraut- und Strauchsaum, wodurch der Sicht- und Lärmschutz nur sehr gering ist. Dieser Wald wird um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert, sodass dessen Schutzwirkungen wesentlich erhöht wird.

  In Klein-Neusiedl entsteht dadurch keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- In der KG **Fischamend-Markt** entsteht durch den Auwald an der Fischa keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.

In der KG **Fischamend-Dorf**, welche nicht hinter dem Auwald zu liegen kommt, entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Gehölzstrukturen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.

Die für die Piste sowie die zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen notwendige freie Sicht geplanten Geländeanpassungen, die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie die Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen und die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens kommen außerhalb der ortsbildrelevanten Bereiche der betroffenen Gemeinden zu liegen oder die Sicht auf diese wird durch die o.a. Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung verhindert. Die geplanten Geländeanpassungen, der Straßendamm und sowie die Bodenaushubdeponie verursachen daher keine Beeinträchtigungen durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens auf die Ortsbilder.

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

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

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

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 26:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Ortsbild allgemein siehe Risikofaktor 25 - Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind Flächeninanspruchnahmen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* beansprucht die gegenständliche Piste 11R/29L-2400 m hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktionsraum und bestehende Verkehrsflächen. Durch den Bau des Vorhabens sind die Straßenverbindungen nach Schwechat (B 10) und nach Rauchenwarth (L 2063) betroffen, diese Straßenverbindungen bleiben jedoch durch technische Maßnahmen erhalten. Gleiches gilt für das landwirtschaftliche Wegenetz im Nahbereich des Vorhabens. Dies gilt sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase.

Als maßgeblicher Faktor bezüglich der quantitativen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben wird gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* der

Gesamtflächenverbrauch innerhalb des Zaunverlaufs durch Piste, Rollwege und der Bereich zwischen den Pisten herangezogen.

Tabelle: Flächenverbrauch des Vorhabens

Piste	Zaunumhüllende (ha, gerundet)	Bereich zwischen Pisten außerhalb Zaun-umhüllender (ha, gerundet)	Summe (ha, gerundet)
11/29-2400 m	550	240	790

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung*)

Aus den Einreichunterlagen geht darüber hinaus hervor, dass weitere Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens v.a. durch den Straßendamm südlich der B 10, die Ausschlitzungsfläche nordöstlich und die Bodenaushubdeponie nordwestlich der geplanten Piste 11R/29L sowie in Rauchenwarth und Schwadorf durch die Errichtung von Sicht- und Blend- bzw. Lärmschutzdämmen samt Bepflanzung und in Klein-Neusiedl durch den Sicht- und Lärmschutz in Form eines 50 m breiten, den bestehenden Gehölzen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereiches entstehen. In den übrigen Gemeinden ergeben sich keine Flächeninanspruchnahmen im ortsbildrelevanten Bereich durch das Vorhaben.

Gutachten:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 9 *Zusammenfassung* weist das Vorhaben aufgrund seiner Lage im Raum keine Auswirkungen auf das Ortsbild in der Region auf. Diese Aussage stimmt in Bezug auf das Ortsbild im engeren Sinne – das Erscheinungsbild der Ortschaften, wozu der gesamte Raum (Häuser und Gebäude, Straßen und Plätze, Gärten, Parkanlagen usw.) zählt. Das Ortsbild im engeren Sinne wird durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

In Bezug auf das Ortsbild im weiteren Sinne – die Ortsbilder und deren Wechselspiel mit der Umgebung – ist anhand des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301) ersichtlich, dass dieses durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt wird:

- In **Schwechat** entsteht keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.
- In **Zwölfaxing** entsteht keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.
- In **Himberg** entsteht keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.
- In **Rauchenwarth** entsteht durch einen 50 bis 80 m breiten, dicht bepflanzten Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen, keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens, da durch die geplanten Dämme keine landschafts- bzw. ortsbildrelevanten Elemente in Anspruch genommen werden.
- In **Schwadorf** entsteht zum Teil durch 100 m breite Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen, die z.T. hinter bereits bestehendem Wald errichtet werden, keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens, da durch die geplanten Dämme keine landschafts- bzw. ortsbildrelevanten Elemente in Anspruch genommen werden.
- In **Enzersdorf an der Fischa** entsteht keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.
- In **Klein-Neusiedl** entsteht durch einen 50 m breiten, den bestehenden Gehölzstreifen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens, da durch den geplanten Wald keine landschafts- bzw. ortsbildrelevanten Elemente in Anspruch genommen werden.
- In **Fischamend** entsteht keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens.

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

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

In den Unterlagen sind keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 27:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Ortsbild allgemein siehe Risikofaktor 25 - Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind Zerschneidungen der Landschaft wie folgt verbunden:

Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* handelt es sich bei visuellen Zerschneidungen um Störungen des visuellen Zusammenhanges von Landschaftsteilen; die freie Einsehbarkeit von Landschaftsteilen ist nicht oder nur unwesentlich behindert. Bei einer visuellen Zerschneidung ist auch der Landschaftsteil hinter dem zerschneidenden Element erfahrbar. Weder die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung noch die o.a. Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen noch die Ausschlitzungsfläche nordöstlich oder die Bodenaushubdeponie nordwestlich der Piste 11R/29L stellen in diesem Sinne eine Zerschneidung der Landschaft dar.
Zwar werden Verkehrsinfrastrukturen im *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* als typische Beispiele für visuelle Zerschneidungen genannt, in Kombination mit den Geländeveränderungen (Dämme, Ausschlitzungsfläche, Bodenaushubdeponie, etc.) endet die Erfahrbarkeit der Landschaft jedoch zum Teil am Hindernis. Daher handelt es sich dabei um Sichtbarrieren. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar.

Gutachten:

Da die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm, die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sowie die Ausschlitzungsfläche und die Bodenaushubdeponie keine Zerschneidung der Landschaft darstellen,

werden die Ortsbilder weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt.

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

Das **Ortsbild im weiteren Sinne** wird durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase beeinträchtigt.

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Aufrechterhaltung der Verkehrsanbindungen, Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes insbesondere jener Wege, die als Radwege ausgewiesen sind bzw. fungieren) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 28:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Ortsbildes durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird das Ortsbild durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Ortsbild allgemein siehe Risikofaktor 25 - Beeinträchtigung des Ortsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind visuelle Störungen wie folgt verbunden:

Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensüberblick, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* endet bei der Sichtbarriere die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar. Diese Form der visuellen Störung stellt ein Hindernis in der freien Einsehbarkeit von Landschaftsteilen dar. Die Einsehbarkeit kann nur durch drastische Veränderung des Beobachtungspunktes erreicht werden. Dies trifft auf die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung und die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt 4 m (über FOK) hohem Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt den bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen zu.

Die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen zu einer Horizontüberhöhung und befinden sich im Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen teilweise zu einer Horizontüberhöhung, befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Gutachten:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 9 *Zusammenfassung* weist das Vorhaben aufgrund seiner Lage im Raum keine Auswirkungen auf das Ortsbild in der Region auf. Diese Aussage stimmt in Bezug auf das Ortsbild im engeren Sinne – das Erscheinungsbild der Ortschaften, wozu der gesamte Raum (Häuser und Gebäude, Straßen und Plätze, Gärten, Parkanlagen usw.) zählt. Das Ortsbild im engeren Sinne wird durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

In Bezug auf das Ortsbild im weiteren Sinne – die Ortsbilder und deren Wechselspiel mit der Umgebung – ist anhand der Visualisierungen gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* ersichtlich, dass dieses zum Teil beeinträchtigt wird.

Beeinträchtigungen des Ortsbildes im weiteren Sinne – das Ortsbild und sein Wechselspiel mit der Umgebung – durch visuelle Störungen ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort ersichtlich, dass dieses zum Teil beeinträchtigt wird. Das Ortsbild im weiteren Sinne wird durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- In **Schwechat** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen bzw. des Straßendamms der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Zwölfaxing** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Himberg** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Rauchenwarth** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und mangels vorhandener Windschutzstreifen eine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens. Daher ist nördlich von Rauchenwarth gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth* ein 50 bis 80 m breiter, dicht bepflanzter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant, um Beeinträchtigungen zu minimieren.

  In Rauchenwarth entsteht durch die Bepflanzung der bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämme eine Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

  In Rauchenwarth entsteht daher eine hohe Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Schwadorf** sind gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.15 *Sicht- und Lärmschutz Schwadorf* 100 m breite Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, welche z.T. hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet werden.
  Durch die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße entsteht keine zusätzliche Beeinträchtigung des Ortsbilds im weiteren Sinne durch visuelle Störungen.

  Vom nördlichen Ortsrand aus ist am Horizont ein Damm (Piste) wahrnehmbar, allerdings führt dieser durch die vorherrschende Distanz nur zu einer geringen Veränderung der Horizontlinie.
  Vom westlichen Ortsrand wird das Vorhaben gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* durch die bestehende Vegetation, die Geländemorphologie und die o.a. bepflanzten Dämme abgedeckt.

In Schwadorf entsteht durch die Bepflanzung der Lärmschutzdämme und die darüber hinaus geplanten Bepflanzungsmaßnahmen eine Erweiterung der bereits vorhandenen Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
In Schwadorf entsteht daher eine geringfügige Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

- In **Enzersdorf an der Fischa** entsteht durch den Auwald an der Fischa keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Klein-Neusiedl** besteht gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.17 *Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl* bereits ein Wald. Dieser ist allerdings lückig, eher locker, ohne Kraut- und Strauchsaum, wodurch der Sicht- und Lärmschutz nur sehr gering ist. Dieser Wald wird um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert, sodass dessen Schutzwirkungen wesentlich erhöht wird.

  Der neue Wald stellt eine Erweiterung des bestehenden Waldes dar. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis. Durch die Erweiterung und Verdichtung der Sichtschutzpflanzungen wird jedoch keine zusätzliche Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen hervorgerufen.

  In Klein-Neusiedl entsteht dadurch keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In der KG **Fischamend-Markt** entsteht durch den Auwald an der Fischa keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

  In der KG **Fischamend-Dorf**, welche nicht hinter dem Auwald zu liegen kommt, entsteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Gehölzstrukturen keine Beeinträchtigung des Ortsbildes im weiteren Sinne durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

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

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

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Sichtschutzpflanzungen und Dämme) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	Ortsbild i. e. S.
	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	Ortsbild i. w. S. – Ausn.: Schwadorf und Rauchenwarth
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	Ortsbild i. w. S. – Schwadorf
	2	hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar	Ortsbild i. w. S. – Rauchenwarth
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	Ortsbild Summe

Risikofaktor 29:
Gutachter: R/K/Lu
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch Luftschadstoffe aus dem Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 5.1.6 *Sach- und Kulturgüter* befinden sich folgende Sachgüter in Vorhabensnähe:

- Objekte

Folgende größere bauliche Objekte befinden sich im unmittelbaren Projektgebiet außerhalb der Ortsgebiete:
- Der Landwirtschaftsbetrieb Katharinenhof mit seinen Haupt- und Nebengebäuden (Widmung: „Grünland Land- und Forstwirtschaft");
- Der Landwirtschaftsbetrieb Aichhof mit seinen Haupt- und Nebengebäuden (Widmung: „Grünland Land- und Forstwirtschaft");
- Das Materiallager des Flughafens nordwestlich des Katharinenhofs (Widmung: „Verkehrsfläche – Flughafen");
- Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf;
- Die Kellergasse mit gemischter Nutzung (Weinkeller, Heurige, Wohnen, Kleingärten, Reiten) am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf, nördlich der B 10 (Widmungen: teilweise „Erhaltenswerte Gebäude im Grünland", sonst „Grünland Land- und Forstwirtschaft");
- Ein Wohnhaus auf einer nicht als Bauland gewidmeten Fläche am nördlichen Ortsrand von Schwadorf (Widmung „Grünland Land- und Forstwirtschaft");
- Diverse technische Einrichtungen der Flugsicherung;
- Sowie im weiteren Untersuchungsraum diverse Fischerhütten in der Fischamender Au an der Donau.

Auf betroffene Einrichtungen der Projektwerberin Flughafen Wien AG (Materiallager, technische Einrichtungen der Flugsicherung) wird in diesem Rahmen nicht näher eingegangen.

- Technische Infrastruktur
  - In der Region befinden sich Trassen überörtlicher Hochspannungsfreileitungen (110 kV-Leitungen Schwechat und Enzersdorf a.d. Fischa / Trautmannsdorf), welche jedoch nicht im unmittelbaren Projektgebiet liegen.
  - Im Projektgebiet existieren 20 kV-Freileitungen zwischen Katharinenhof - Schwadorfer Wald und Rauchenwarth. Weitere 20 kV-Leitungen befinden sich in den Siedlungsgebieten des Fischatales und des Schwechattales. Eine weitere Freileitung führt von Rannersdorf über den Aichhof nach Rauchenwarth.
  - Im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabens befinden sich eine AWP-Mineralölfernleitung (Adria Wien Pipeline) (korrekte Bezeichnung der Leitung gemäß Stellungnahme der Adria-Wien Pipeline GmbH vom 2008-07-18), eine EVN-Stromleitung sowie mehrere OMV-Gassonden. Die geplante Bratislava – Schwechat Pipeline (BSP-Pipeline) liegt unmittelbar südlich außerhalb des Projektgebietes.

Weiters wird an dieser Stelle aus dem Lageplan *Einbautenübersicht* (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02 *Vorhabensüberblick*, Einlage 01.02 1004) ergänzt:

- Im Projektgebiet befinden sich weiters Abwasserkanäle des Abwasserverbandes Schwechat (SW-Druckleitung, SW-Freispiegel),
- eine Telekom-Leitung sowie
- eine EVN Ost-Gasleitung.

- Rohstoffe
  - Im Regionalen Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland 1999 sind westlich von Fischamend und östlich von Rauchenwarth je eine Eignungszone für die Gewinnung von Sand und Kies ausgewiesen.
  - In den Flächenwidmungsplänen der Gemeinden Enzersdorf, Fischamend, Göttlesbrunn- Arbesthal, Groß-Enzersdorf, Höflein, Rauchenwarth, Schwadorf und Schwechat sind darüber hinaus Materialgewinnungsstätten gewidmet.
  - Für Teilbereiche der Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf bestehen bergrechtliche Abbaubewilligungen.
  - Im Untersuchungsgebiet befinden sich weiters Abbaufelder der OMV (oben beschriebene Gassonden), welche von dem Vorhaben betroffen sind.

<u>Mit dem Vorhaben sind gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik Beeinträchtigungen durch Luftschadstoffe wie folgt verbunden:</u>

- **Bauphase:**

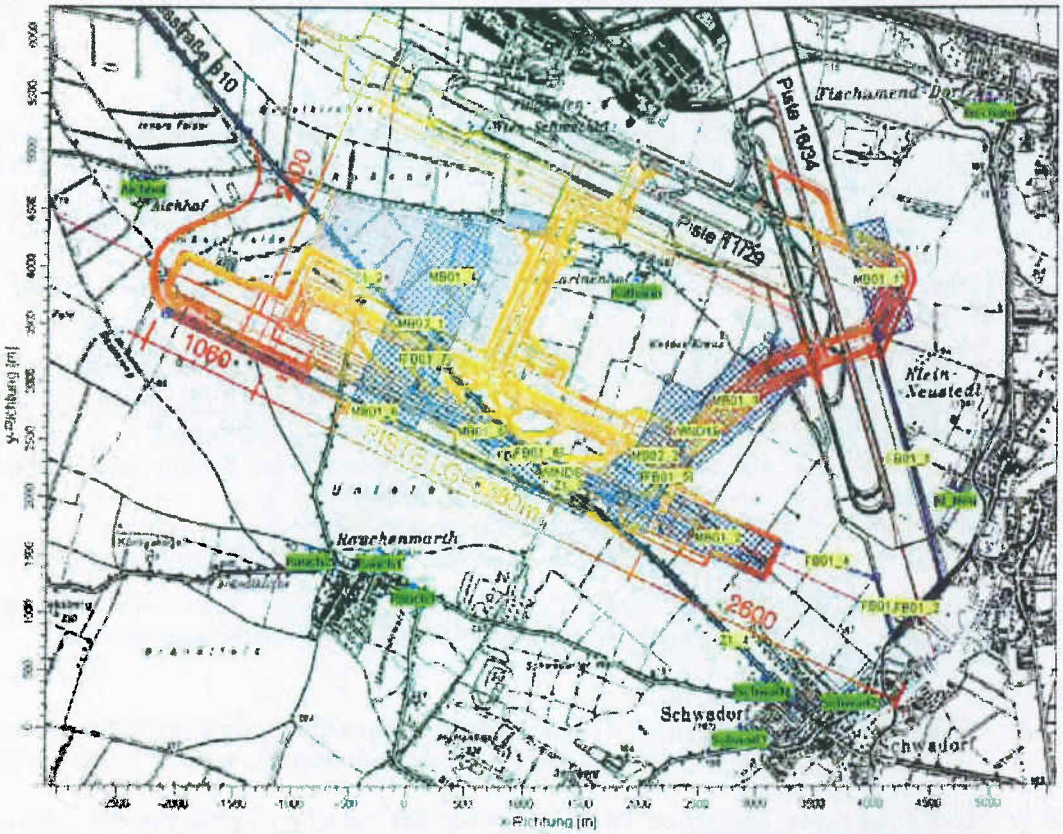

Abbildung: Quellaufteilung (blau schraffierte Flächen) und Lage der Aufpunkte (blaues Kreuz mit grün unterlegter Beschriftung) für die Bauphasen 1 und 2

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

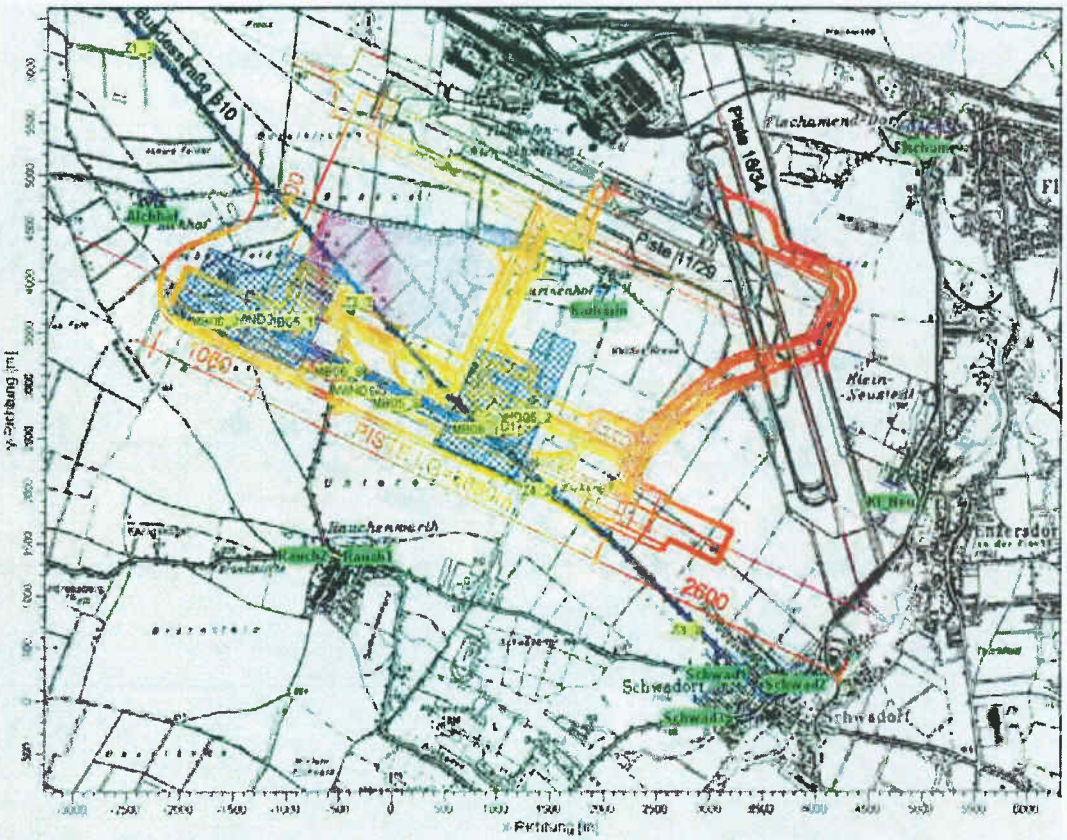

Abbildung: Quellaufteilung (blau schraffierte Flächen) und Lage der Aufpunkte (blaues Kreuz mit grün unterlegter Beschriftung) für die Bauphasen 5 und 6

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Immissionszusatzbelastung und Gesamtbelastung:
Die zu erwartenden Zusatzbelastungen zu Kurzzeit- und Langzeitimmissionswerten wurden für die Aufpunkte der nächstgelegenen Wohnanrainer berechnet. Liegt die berechnete Zusatzbelastung über dem Schwellenwert für die Irrelevanz - für die Bauphase wurde der Schwellenwert bei 3% des JMW-Grenzwertes angesetzt -, wurde in einem weiteren Schritt eine Abschätzung der Gesamtbelastung durchgeführt.
Für Kohlenmonoxid wurde keine Immissionsberechnung durchgeführt. Die Emissionen liegen auf einem vergleichbaren Niveau wie jene der Stickstoffoxide sind jedoch aufgrund der deutlich höheren CO-Immissionsgrenzwerte als vernachlässigbar anzusehen.

Immissionsbelastung – Jahresmittelwerte:

Bauphasenszenario BP1+2 (Bauphase 1 und 2) – Zusatzbelastungen:

Tabelle: NO_X- und NO_2-JMW-Immissionszusatzbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2, NO_2/NO_X Konversion: 79% (Projektmessstelle VIE2)

Bauphase 1+2	Zusatzbelastung			Grenzwert		
NO2-JMW	NOx-JMW	NO_2/NOx-	NO_2-JMW	NO_2-JMW	% v. GW	Bewertung
Aufpunkt	µg/m³	Konversion	µg/m³	µg/m³		
AP 1 Schw adorf 1	0,7	79%	0,6	30	1,8%	irrelevant
AP 2 Schw adorf 2	0,5		0,4		1,3%	irrelevant
AP 3 Schw adorf 3	0,4		0,3		1,1%	irrelevant
AP 4 Rauchenw arth 1	0,6		0,5		1,6%	irrelevant
AP 5 Rauchenw arth 2	0,5		0,4		1,3%	irrelevant
AP 6 Rauchenw arth 3	0,7		0,6		1,8%	irrelevant
AP 7 Aichhof	0,4		0,3		1,1%	irrelevant
AP 8 Katharinenhof	1,0		0,8		2,6%	irrelevant
AP 9 Fischamend	0,1		0,1		0,3%	irrelevant
AP 10 Kleinneusiedl	0,5		0,4		1,3%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10-JMW-Immissionszusatzbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2

Bauphase 1+2		Zusatzbelastung	Grenzwert		
PM 10-JMW		PM 10 JMW	PM 10 JMW	% v. GW	*Bewertung*
Aufpunkt		µg/m³	µg/m³		
AP 1	Schw adorf 1	1,9	40	4,8%	geringfügig
AP 2	Schw adorf 2	1,0		2,5%	irrelevant
AP 3	Schw adorf 3	1,2		3,0%	geringfügig
AP 4	Rauchenw arth 1	2,2		5,5%	geringfügig
AP 5	Rauchenw arth 2	1,6		4,0%	geringfügig
AP 6	Rauchenw arth 3	2,1		5,3%	geringfügig
AP 7	Aichhof	1,1		2,8%	irrelevant
AP 8	Katharinenhof	2,6		6,5%	geringfügig
AP 9	Fischamend	0,1		0,3%	irrelevant
AP 10	Kleinneusiedl	0,9		2,3%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Staubniederschlag für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2

Bauphase 1+2		Zusatzbel.	Grenzwert		
Staubdeposition		Staubdeposition	Staubdep.	% v. GW	*Bewertung*
Aufpunkt		g/m².d	g/m².d		
AP 1	Schw adorf 1	0,008	0,21	3,7%	geringfügig
AP 2	Schw adorf 2	0,005		2,4%	irrelevant
AP 3	Schw adorf 3	0,006		2,8%	irrelevant
AP 4	Rauchenw arth 1	0,004		2,1%	irrelevant
AP 5	Rauchenw arth 2	0,002		1,1%	irrelevant
AP 6	Rauchenw arth 3	0,005		2,2%	irrelevant
AP 7	Aichhof	0,003		1,2%	irrelevant
AP 8	Katharinenhof	0,007		3,4%	geringfügig
AP 9	Fischamend	< 0,001		< 0,5%	irrelevant
AP 10	Kleinneusiedl	0,004		1,7%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Bauphasenszenario BP1+2 (Bauphase 1 und 2) – Gesamtbelastungen:

Tabelle: NO_2-JMW-Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2, NO_2/NO_X Konversion: 79% (Projektmessstelle VIE2)

Gesamtbelastung		NOx JMW [µg/m³]			NO2 JMW [µg/m³]	
NO2 - JMW		Zusatz-	Grund- [1]	Gesamt-	Gesamt- [1]	Grenzwert
Aufpunkt		belastung	belastung	belastung	belastung	
AP 1	Schw adorf 1	0,7	27	27,7	22	40 / 30 [2]
AP 2	Schw adorf 2	0,5		27,5	22	
AP 3	Schw adorf 3	0,4		27,4	22	
AP 4	Rauchenw arth 1	0,6		27,6	22	
AP 5	Rauchenw arth 2	0,5		27,5	22	
AP 6	Rauchenw arth 3	0,7		27,7	22	
AP 7	Aichhof	0,4		27,4	22	
AP 8	Katharinenhof	1,0		28,0	22	
AP 9	Fischamend	0,1		27,1	21	
AP 10	Kleinneusiedl	0,5		27,5	22	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE2 (2004-05), NO2/NOx-Konversion: 79%

2) bis einschließlich 2009: 30 µg/m³ + 10 µg/m³ Toleranzmarge,
2010/11: 30 µg/m³ + 5 µg/m³ Toleranzmarge, ab 2012: 30 µg/m³

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10-JMW-Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2

Gesamtbelastung	PM 10 JMW [µg/m³]			
PM 10 - JMW	Zusatz-	Grund- [1]	Gesamt-	Grenzwert
Aufpunkt	belastung	belastung	belastung	µg/m³
AP 1 Schw adorf 1	1,9	26	28	40
AP 2 Schw adorf 2	1,0		27	
AP 3 Schw adorf 3	1,2		27	
AP 4 Rauchenw arth 1	2,2		28	
AP 5 Rauchenw arth 2	1,6		28	
AP 6 Rauchenw arth 3	2,1		28	
AP 7 Aichhof	1,1		27	
AP 8 Katharinenhof	2,6		29	
AP 9 Fischamend	0,1		26	
AP 10 Kleinneusiedl	0,9		27	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE3 (2004/05)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Gesamtbelastung für den Staubniederschlag für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 1 und 2 (Grundbelastung: Depositionsmessnetz VIE)

Bauphase 1+2	Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	Grenzwert
Staubdeposition	Depostion	Depostion	Depostion	Deposition
Aufpunkt	µg/m³	g/m².d	g/m².d	g/m².d
AP 1 Schw adorf 1	0,008	0,105	0,113	0,210
AP 2 Schw adorf 2	0,005		0,110	
AP 3 Schw adorf 3	0,006		0,111	
AP 4 Rauchenw arth 1	0,004		0,109	
AP 5 Rauchenw arth 2	0,002		0,107	
AP 6 Rauchenw arth 3	0,005		0,110	
AP 7 Aichhof	0,003		0,108	
AP 8 Katharinenhof	0,007		0,112	
AP 9 Fischamend	< 0,001		0,104	
AP 10 Kleinneusiedl	0,004		0,109	

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Bauphasenszenario BP5+6 (Bauphase 5 und 6) – Zusatzbelastungen:

Tabelle: NO_X- und NO_2-JMW-Immissionszusatzbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6, NO_2/NO_X Konversion: 79% (Projektmessstelle VIE2)

Bauphase 5+6	Zusatzbelastung			Grenzwert		
NO2-JMW	NOx-JMW	NO_2/NOx-	NO_2-JMW	NO_2 JMW	% v. GW	Bewertung
Aufpunkt	µg/m³	Konversion	µg/m³	µg/m³		
AP 1 Schw adorf 1	0,6	79%	0,5	30	1,6%	irrelevant
AP 2 Schw adorf 2	0,3		0,2		0,8%	irrelevant
AP 3 Schw adorf 3	0,3		0,2		0,8%	irrelevant
AP 4 Rauchenw arth 1	2,0		1,6		5,3%	geringfügig
AP 5 Rauchenw arth 2	1,7		1,3		4,5%	geringfügig
AP 6 Rauchenw arth 3	1,8		1,4		4,7%	geringfügig
AP 7 Aichhof	3,5		2,8		9,2%	geringfügig
AP 8 Katharinenhof	0,8		0,6		2,1%	irrelevant
AP 9 Fischamend	0,1		0,1		0,3%	irrelevant
AP 10 Kleinneusiedl	0,2		0,2		0,5%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10-JMW-Immissionszusatzbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6

Bauphase 5+6		Zusatzbelastung	Grenzwert		
PM 10-JMW		PM 10 JMW	PM 10 JMW	% v. GW	Bewertung
Aufpunkt		µg/m³	µg/m³		
AP 1	Schw adorf 1	0,7	40	1,8%	irrelevant
AP 2	Schw adorf 2	0,4		1,0%	irrelevant
AP 3	Schw adorf 3	0,7		1,8%	irrelevant
AP 4	Rauchenw arth 1	3,8		9,5%	geringfügig
AP 5	Rauchenw arth 2	2,7		6,8%	geringfügig
AP 6	Rauchenw arth 3	3,2		8,0%	geringfügig
AP 7	Aichhof	5,0		12,5%	geringfügig
AP 8	Katharinenhof	0,7		1,8%	irrelevant
AP 9	Fischamend	0,1		0,3%	irrelevant
AP 10	Kleinneusiedl	0,2		0,5%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Staubniederschlag für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6

Bauphase 5+6		Zusatzbel.	Grenzwert		
Staubdeposition		Staubdeposition	Staubdep.	% v. GW	Bewertung
Aufpunkt		g/m².d	g/m².d		
AP 1	Schw adorf 1	0,003	0,21	1,5%	irrelevant
AP 2	Schw adorf 2	0,002		1,0%	irrelevant
AP 3	Schw adorf 3	0,003		1,6%	irrelevant
AP 4	Rauchenw arth 1	0,010		4,7%	geringfügig
AP 5	Rauchenw arth 2	0,006		2,8%	irrelevant
AP 6	Rauchenw arth 3	0,009		4,1%	geringfügig
AP 7	Aichhof	0,010		4,7%	geringfügig
AP 8	Katharinenhof	0,001		0,6%	irrelevant
AP 9	Fischamend	< 0,001		< 0,5%	irrelevant
AP 10	Kleinneusiedl	0,001		0,5%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Bauphasenszenario BP5+6 (Bauphase 5 und 6) – Gesamtbelastungen:

Tabelle: NO_2-JMW-Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6, NO_2/NO_X Konversion: 79% (Projektmessstelle VIE2)

Gesamtbelastung		NOx JMW [µg/m³]			NO2 JMW [µg/m³]	
NO2 - JMW		Zusatz-	Grund- [1]	Gesamt-	Gesamt- [1]	Grenzwert
Aufpunkt		belastung	belastung	belastung	belastung	
AP 1	Schw adorf 1	0,6	27	27,6	22	40 / 30 [2]
AP 2	Schw adorf 2	0,3		27,3	22	
AP 3	Schw adorf 3	0,3		27,3	22	
AP 4	Rauchenw arth 1	2,0		29,0	23	
AP 5	Rauchenw arth 2	1,7		28,7	23	
AP 6	Rauchenw arth 3	1,8		28,8	23	
AP 7	Aichhof	3,5		30,5	24	
AP 8	Katharinenhof	0,8		27,8	22	
AP 9	Fischamend	0,1		27,1	21	
AP 10	Kleinneusiedl	0,2		27,2	21	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE2 (2004-05), NO2/NOx-Konversion: 79%

2) bis einschließlich 2009: 30 µg/m³ + 10 µg/m³ Toleranzmarge,
2010/11: 30 µg/m³ + 5 µg/m³ Toleranzmarge, ab 2012: 30 µg/m³

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10-JMW-Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6

Gesamtbelastung	PM 10 JMW [µg/m³]			
PM 10 - JMW	Zusatz-	Grund- [1]	Gesamt-	Grenzwert
Aufpunkt	belastung	belastung	belastung	µg/m³
AP 1 Schwadorf 1	0,7	26	27	40
AP 2 Schwadorf 2	0,4		26	
AP 3 Schwadorf 3	0,7		27	
AP 4 Rauchenwarth 1	3,8		30	
AP 5 Rauchenwarth 2	2,7		29	
AP 6 Rauchenwarth 3	3,2		29	
AP 7 Aichhof	5,0		31	
AP 8 Katharinenhof	0,7		27	
AP 9 Fischamend	0,1		26	
AP 10 Kleinneusiedl	0,2		26	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE3 (2004/05)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Gesamtbelastung für den Staubniederschlag für ausgewählte Aufpunkte während der Bauphasen 5 und 6 (Grundbelastung: Depositionsmessnetz VIE)

Bauphase 5+6		Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	Grenzwert
Staubdeposition		Depostion	Depostion	Depostion	Deposition
Aufpunkt		µg/m³	g/m².d	g/m².d	g/m².d
AP 1	Schwadorf 1	0,003	0,105	0,108	0,210
AP 2	Schwadorf 2	0,002		0,107	
AP 3	Schwadorf 3	0,003		0,108	
AP 4	Rauchenwarth 1	0,010		0,115	
AP 5	Rauchenwarth 2	0,006		0,111	
AP 6	Rauchenwarth 3	0,009		0,114	
AP 7	Aichhof	0,010		0,115	
AP 8	Katharinenhof	0,001		0,106	
AP 9	Fischamend	< 0,001		0,104	
AP 10	Kleinneusiedl	0,001		0,106	

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Immissionsbelastung – Kurzzeitwerte:

NO_2 HMW:

Tabelle: NO_2-HMW: Immissionsprognose und berechnete Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte und unterschiedliche Grundbelastungsszenarien, Bauphase 1 und 2

HMW-Grundbelastung: **150 µg/m³**		NOx-HMW			NO2-HMW		Änderung
		Grundbel.	Bauphase 1+2	Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	
Aufpunkt		*NOx HMW*	*MW1 99.8%il* modelliert	*HMW max* [1]	*NO2* HMW	*NO2* HMW	*Diff.NO2* HMW
Nr	Ort	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³
AP 1	Schw adorf 1	150	28	74	114	125	10
AP 2	Schw adorf 2		21	55		122	8
AP 3	Schw adorf 3		14	37		120	6
AP 4	Rauchenw arth 1		40	105		128	14
AP 5	Rauchenw arth 2		36	94		127	13
AP 6	Rauchenw arth 3		42	111		129	15
AP 7	Aichhof		30	79		125	11
AP 8	Katharinenhof		44	115		129	15
AP 9	Fischamend		6	16		117	3
AP 10	Kleinneusiedl		22	58		123	8

HMW-Grundbelastung: **275 µg/m³**		NOx-HMW			NO2-HMW		Änderung
		Grundbel.	Bauphase 1+2	Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	
Aufpunkt		*NOx HMW*	*MW1 99.8%il* modelliert	*HMW max* [1]	*NO2* HMW	*NO2* HMW	*Diff.NO2* HMW
Nr	Ort	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³
AP 1	Schw adorf 1	275	28	74	131	138	8
AP 2	Schw adorf 2		21	55		136	6
AP 3	Schw adorf 3		14	37		135	4
AP 4	Rauchenw arth 1		40	105		142	11
AP 5	Rauchenw arth 2		36	94		140	10
AP 6	Rauchenw arth 3		42	111		142	12
AP 7	Aichhof		30	79		139	8
AP 8	Katharinenhof		44	115		143	12
AP 9	Fischamend		6	16		132	2
AP 10	Kleinneusiedl		22	58		137	6

1) NOx-HMW max = MW1 99.8%il aus Modellierung multipliziert mit Faktor 2.2 (Werte gerundet)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2-HMW: Immissionsprognose und berechnete Gesamtbelastung für ausgewählte Aufpunkte und unterschiedliche Grundbelastungsszenarien, Bauphase 5 und 6

HMW-Grundbelastung: 150 µg/m³		NOx-HMW			NO2-HMW		Änderung
		Grundbel.	Bauphase 5+6	Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	
Aufpunkt		NOx HMW	MW1 99.8%il modelliert	HMW max [1]	NO2 HMW	NO2 HMW	Diff.NO2 HMW
Nr	Ort	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³
AP 1	Schwadorf 1	150	26	58	114	123	8
AP 2	Schwadorf 2		19	41		120	6
AP 3	Schwadorf 3		17	38		120	6
AP 4	Rauchenwarth 1		137	302		149	34
AP 5	Rauchenwarth 2		139	305		149	35
AP 6	Rauchenwarth 3		152	334		152	37
AP 7	Aichhof		240	528		169	55
AP 8	Katharinenhof		66	146		133	19
AP 9	Fischamend		7	16		117	3
AP 10	Kleinneusiedl		13	29		119	4

HMW-Grundbelastung: 275 µg/m³		NOx-HMW			NO2-HMW		Änderung
		Grundbel.	Bauphase 5+6	Zusatzbel.	Grundbel.	Gesamtbel.	
Aufpunkt		NOx HMW	MW1 99.8%il modelliert	HMW max [1]	NO2 HMW	NO2 HMW	Diff.NO2 HMW
Nr	Ort	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³
AP 1	Schwadorf 1	275	26	58	131	137	6
AP 2	Schwadorf 2		19	41		135	4
AP 3	Schwadorf 3		17	38		135	4
AP 4	Rauchenwarth 1		137	302		160	30
AP 5	Rauchenwarth 2		139	305		160	30
AP 6	Rauchenwarth 3		152	334		163	33
AP 7	Aichhof		240	528		180	50
AP 8	Katharinenhof		66	146		146	15
AP 9	Fischamend		7	16		132	2
AP 10	Kleinneusiedl		13	29		134	3

1) NOx-HMW max = MW1 99.8%il aus Modellierung multipliziert mit Faktor 2,2 (Werte gerundet)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

PM10 TMW:

Tabelle: Abschätzung der Änderung der Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW Grenzwertes im Bereich ausgewählter Aufpunkte während der Bauphase 1 und 2

PM10 TMW - Überschreitung	PM10 JMW	n PM10 TMW > 50 µg/m³		
Bauphase 1+2	Zusatz-	Grund-	Zusatz-	Grenz-
Nr Ort	belastung	belastung [1]	belastung	wert [2]
AP 1 Schwadorf 1	1,9	24/30	8	30/25
AP 2 Schwadorf 2	1,0		4	
AP 3 Schwadorf 3	1,2		5	
AP 4 Rauchenwarth 1	2,2		9	
AP 5 Rauchenwarth 2	1,6		6	
AP 6 Rauchenwarth 3	2,1		9	
AP 7 Aichhof	1,1		4	
AP 8 Katharinenhof	2,6		11	
AP 9 Fischamend	0,1		0	
AP 10 Kleinneusiedl	0,9		3	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE3 (2004/2005)
2) zulässige Überschreitungshäufigkeit (bis 2009: 30, ab 2010: 25)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Abschätzung der Änderung der Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW Grenzwertes im Bereich ausgewählter Aufpunkte während der Bauphase 5 und 6

PM10 TMW - Überschreitung	PM10 JMW	n PM10 TMW > 50 µg/m³		
Bauphase 5+6 Nr Ort	Zusatz-belastung	Grund-belastung [1]	Zusatz-belastung	Grenz-wert [2]
AP 1 Schwadorf 1	0,7	24/30	3	30/25
AP 2 Schwadorf 2	0,4		1	
AP 3 Schwadorf 3	0,7		3	
AP 4 Rauchenwarth 1	3,8		16	
AP 5 Rauchenwarth 2	2,7		11	
AP 6 Rauchenwarth 3	3,2		13	
AP 7 Aichhof	5,0		21	
AP 8 Katharinenhof	0,7		3	
AP 9 Fischamend	0,1		0	
AP 10 Kleinneusiedl	0,2		0	

1) Messdaten der Projektmessstelle VIE3 (2004/2005)
2) zulässige Überschreitungshäufigkeit (bis 2009: 30, ab 2010: 25)

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Bauphasenszenario Kanalerrichtung:

Tabelle: maximale Immissionszusatzbelastung während der Bauphase Kanalerrichtung im Bereich der Donauauen und Vergleich mit Grenzwerten

Parameter	Einheit	max.Zusatzbelastung	Grenzwert	in % v. GW	Anmerkung
NOx	µg/m³	0,3	30	1,0%	Ökosysteme und Vegetation
PM10	µg/m³	0,3	40	0,8%	Humanschutz
Staubdeposition	g/m².d	0,003	0,21	1,4%	Humanschutz

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

- **Betriebsphase:**

In der Betriebsphase zu erwartende Immissionen wurden für den **Prognosezeitraum 2020 und 2025** sowohl für das Nullszenario als auch für den zum Einreichzustand genehmigten Zustand zum Prognosezeitpunkt 2020 und 2025 errechnet und unter Berücksichtigung des IST-Zustandes die zu erwartenden Gesamtimmissionen ermittelt.
Jene Schadstoffkomponenten, die hinsichtlich der Immissionsbelastung besonders kritisch sind, sind für den Straßen- und Flugverkehr in der Regel die Stickstoffoxide bzw. der Feinstaub.

- **Immissionszusatzbelastungen Prognosejahr 2020**

Stickstoffoxide (NO_X) und Stickstoffdioxid (NO_2):

Tabelle: NO_2–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum und Gegenüberstellung mit dem entsprechenden Grenzwert

Zusatzbelastung	NOx-JMW Nullsz. 2020			NOx-JMW Plansz. 2020			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2-JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-JMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-JMW	NO_2-JMW	% v. GW	Bewertung der Diff Plansz.-Nullsz.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		
Wien	0,5	6,2	6,7	0,7	6,4	7,1	0,4	61%	0,24	30	0,8%	irrelevant
Schwechat	0,4	4,9	5,3	0,7	5,0	5,7	0,4	68%	0,27		0,9%	irrelevant
Zwölfaxing	0,2	3,5	3,7	0,3	3,5	3,8	0,1	70%	0,07		0,2%	irrelevant
Ebergassing	0,3	1,8	2,1	0,5	1,9	2,4	0,3	78%	0,23		0,8%	irrelevant
Schwadorf	1,2	5,2	6,4	2,6	4,3	6,9	0,5	82%	0,41		1,4%	irrelevant
Fischamend	0,9	5,7	6,6	0,9	5,9	6,8	0,2	82%	0,16		0,5%	irrelevant
Mannswörth	1,2	12,5	13,7	1,6	13,3	14,9	1,2	72%	0,86		2,9%	irrelevant
Himberg	0,1	3,4	3,5	0,2	3,5	3,7	0,2	73%	0,15		0,5%	irrelevant
Klein-Neusiedl	2,1	1,2	3,3	2,4	1,4	3,8	0,5	82%	0,41		1,4%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	1,2	2,3	3,5	1,5	2,7	4,2	0,7	82%	0,57		1,9%	irrelevant
Rauchenwart	0,6	1,5	2,1	1,3	1,8	3,1	1,0	78%	0,78		2,6%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2-HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³. (FALL 1 – Konversionsrelation von 0,59 für geringe Grundbelastung)

Fall 1

Zusatzbelastung	NOx-HMW 99.8%il Nullsz. 2020			NOx-HMW 99.8%il Plansz. 2020			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-HMW	NO_2/NOx-	NO_2-HMW	NO_2-HMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	Konversion	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	28	100	128	32	103	135	7,1		4,2		2,1%	irrelevant
Schwechat	29	81	110	32	83	115	4,8		2,9		1,4%	irrelevant
Zwölfaxing	14	52	66	20	52	72	6,2		3,6		1,8%	irrelevant
Ebergassing	19	33	52	28	35	63	10,7		6,3		3,1%	geringfügig
Schwadorf	44	66	110	80	53	133	23,6		13,9		7,0%	geringfügig
Fischamend	50	79	129	50	81	131	2,0	59%	1,2	200	0,6%	irrelevant
Mannswörth	52	176	228	55	186	241	13,4		7,9		3,9%	geringfügig
Himberg	10	45	55	13	46	59	4,5		2,6		1,3%	irrelevant
Klein-Neusiedl	54	17	71	65	20	85	13,8		8,1		4,1%	geringfügig
Enzersdorf a. d. Fischa	43	29	72	47	34	81	8,8		5,2		2,6%	irrelevant
Rauchenwart	38	23	61	53	27	80	19,4		11,5		5,7%	geringfügig

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2-HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³. (FALL 2 – Konversionsrelation von 0,31 für hohe Grundbelastung)

Fall 2

Zusatzbelastung	NOx-HMW 99.8%il Nullsz. 2020			NOx-HMW 99.8%il Plansz. 2020			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-HMW	NO_2/NOx-	NO_2-HMW	NO_2-HMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	Konversion	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	28	100	128	32	103	135	7,1		2,2		1,1%	irrelevant
Schwechat	29	81	110	32	83	115	4,8		1,5		0,8%	irrelevant
Zwölfaxing	14	52	66	20	52	72	6,2		1,9		1,0%	irrelevant
Ebergassing	19	33	52	28	35	63	10,7		3,3		1,7%	irrelevant
Schwadorf	44	66	110	80	53	133	23,6		7,3		3,7%	geringfügig
Fischamend	50	79	129	50	81	131	2,0	31%	0,6	200	0,3%	irrelevant
Mannswörth	52	176	228	55	186	241	13,4		4,1		2,1%	irrelevant
Himberg	10	45	55	13	46	59	4,5		1,4		0,7%	irrelevant
Klein-Neusiedl	54	17	71	65	20	85	13,8		4,3		2,1%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	43	29	72	47	34	81	8,8		2,7		1,4%	irrelevant
Rauchenwart	38	23	61	53	27	80	19,4		6,0		3,0%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2-TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Zielwert von 80 µg/m³. (FALL 1 – Konversionsrelation von 0,63 für geringe Grundbelastung)

Fall 1

Zusatzbelastung	NOx-TMW Nullsz. 2020			NOx-TMW Plansz. 2020			Differenz Plansz.-Nullsz.			Zielwert		
NO_2 - TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-TMW	NO_2/NOx-	NO_2-TMW	NO_2-TMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	Konversion	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	3,9	54,1	58	4,4	55,8	60	2,2		1,3		0,7%	irrelevant
Schwechat	4,0	43,8	48	4,4	44,7	49	1,4		0,8		0,4%	irrelevant
Zwölfaxing	1,9	28,0	30	2,8	28,1	31	1,0		0,6		0,3%	irrelevant
Ebergassing	2,6	18,0	21	3,9	18,9	23	2,2		1,3		0,6%	irrelevant
Schwadorf	6,1	35,6	42	11,1	28,9	40	-1,7		-1,0		-0,5%	irrelevant
Fischamend	7,0	42,7	50	7,0	43,8	51	1,1	64%	0,6	200	0,3%	irrelevant
Mannswörth	7,2	94,8	102	7,6	100,5	108	6,0		3,6		1,8%	irrelevant
Himberg	1,4	24,4	26	1,8	25,2	27	1,2		0,7		0,4%	irrelevant
Klein-Neusiedl	7,5	9,4	17	9,0	10,9	20	3,1		1,8		0,9%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	6,0	15,6	22	6,5	18,3	25	3,2		1,9		0,9%	irrelevant
Rauchenwart	5,3	12,2	17	7,4	14,5	22	4,4		2,6		1,3%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2-TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Zielwert von 80 µg/m³. (FALL 2 – Konversionsrelation von 0,34 für hohe Grundbelastung)

Fall 2

Zusatzbelastung	NOx-TMW Nullsz. 2020			NOx-TMW Plansz. 2020			Differenz Plansz.-Nullsz.		Zielwert		
NO_2 - TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-TMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-TMW	NO_2-TMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	3,9	54,1	58	4,4	55,8	60	2,2		0,7		0,3%	irrelevant
Schwechat	4,0	43,8	48	4,4	44,7	49	1,4		0,4		0,2%	irrelevant
Zwölfaxing	1,9	28,0	30	2,8	28,1	31	1,0		0,3		0,2%	irrelevant
Ebergassing	2,6	18,0	21	3,9	18,9	23	2,2		0,7		0,3%	irrelevant
Schwadorf	6,1	35,6	42	11,1	28,9	40	-1,7		-0,5		-0,3%	irrelevant
Fischamend	7,0	42,7	50	7,0	43,8	51	1,1	34%	0,3	200	0,2%	irrelevant
Mannswörth	7,2	94,8	102	7,6	100,5	108	6,0		1,9		0,9%	irrelevant
Himberg	1,4	24,4	26	1,8	25,2	27	1,2		0,4		0,2%	irrelevant
Klein-Neusiedl	7,5	9,4	17	9,0	10,9	20	3,1		1,0		0,5%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	6,0	15,6	22	6,5	18,3	25	3,2		1,0		0,5%	irrelevant
Rauchenwart	5,3	12,2	17	7,4	14,5	22	4,4		1,4		0,7%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_X-JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Öko-Aufpunkten (W1-W6) im Untersuchungsraum sowie Gegenüberstellung mit dem IG-L Grenzwert von 30 µg/m³ (Öko-VO).

Zusatzbelastung	NOx-JMW Nullsz. 2020			NOx-JMW Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
NOx - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-JMW	NOx-JMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt Ökosch.	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
W1 (Zwölfaxing)	0,4	0,4	0,4	1,2	0,7	0,7	0,3		1,0%	irrelevant
W2 (Lobau)	2,8	4,0	4,0	3,1	4,1	4,1	0,2		0,5%	irrelevant
W3 (Rauchenwart)	1,0	0,4	0,4	2,4	0,4	0,4	0,0		0,0%	irrelevant
W4 (Flughafen)	4,6	0,3	0,3	9,6	0,3	0,3	0,0	30	0,0%	irrelevant
W5 (Fischamend)	0,8	0,6	0,6	0,9	0,6	0,6	0,0		0,1%	irrelevant
W6 (Schwadorf)	1,8	0,4	0,4	2,1	0,4	0,4	0,0		0,0%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Kohlenstoffmonoxid (CO):

Für Kohlenstoffmonoxid wurde keine gesonderte Prognoserechnung durchgeführt, da die CO-Emissionen des Flug- und KFZ- Verkehrs die selbe Größenordnung wie jene der Stickstoffoxide aufweisen. Da der Immissionsgrenzwert für Kohlenstoffmonoxid um mehr als einen Faktor 200 höher als jener für Stickstoffdioxid liegt, kann die zu erwartende Zusatzbelastung durch Kohlenstoffmonoxid als vernachlässigbar bzw. irrelevant eingestuft werden.

Schwefeldioxid (SO_2):

Tabelle: SO_2-JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 20 µg/m³ (Öko VO)

Zusatzbelastung	SO_2-JMW Nullsz. 2020			SO_2-JMW Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
SO_2 - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	SO_2-JMW	SO_2-JMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	0,04	0,02	0,06	0,07	0,02	0,09	0,03		0,1%	irrelevant
Schwechat	0,03	0,02	0,05	0,07	0,02	0,09	0,04		0,2%	irrelevant
Zwölfaxing	0,02	0,01	0,03	0,03	0,01	0,04	0,01		0,1%	irrelevant
Ebergassing	0,02	0,01	0,03	0,05	0,01	0,06	0,02		0,1%	irrelevant
Schwadorf	0,10	0,02	0,12	0,25	0,02	0,27	0,15		0,8%	irrelevant
Fischamend	0,07	0,02	0,10	0,09	0,02	0,11	0,01	20	0,1%	irrelevant
Mannswörth	0,10	0,05	0,14	0,17	0,05	0,21	0,07		0,3%	irrelevant
Himberg	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,03	0,01		0,1%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,17	0,00	0,18	0,23	0,01	0,24	0,06		0,3%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,10	0,01	0,11	0,15	0,01	0,16	0,05		0,2%	irrelevant
Rauchenwart	0,05	0,01	0,06	0,13	0,01	0,13	0,08		0,4%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: SO_2-HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³.

Zusatzbelastung	SO_2-HMW 99.8%il Nullsz. 2020			SO_2-HMW 99.8%il Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
SO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	SO_2-HMW	SO_2-HMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	2,3	0,4	2,7	3,1	0,4	3,5	0,8		0,4%	irrelevant
Schwechat	2,4	0,3	2,7	3,1	0,3	3,4	0,7		0,4%	irrelevant
Zwölfaxing	1,2	0,2	1,4	1,9	0,2	2,1	0,8		0,4%	irrelevant
Ebergassing	1,6	0,1	1,7	2,7	0,1	2,9	1,2		0,6%	irrelevant
Schwadorf	3,7	0,2	3,9	7,8	0,2	8,0	4,1		2,0%	irrelevant
Fischamend	4,2	0,3	4,4	4,9	0,3	5,2	0,7	200	0,4%	irrelevant
Mannswörth	4,3	0,6	5,0	5,4	0,7	6,0	1,1		0,5%	irrelevant
Himberg	0,8	0,2	1,0	1,3	0,2	1,4	0,4		0,2%	irrelevant
Klein-Neusiedl	4,5	0,1	4,6	6,3	0,1	6,4	1,9		0,9%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	3,6	0,1	3,7	4,6	0,1	4,7	1,0		0,5%	irrelevant
Rauchenwart	3,2	0,1	3,2	5,2	0,1	5,3	2,0		1,0%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Feinstaub (PM10):

Tabelle: PM10-JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 40 µg/m³.

Zusatzbelastung	PM10-JMW Nullsz. 2020			PM10-JMW Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
PM 10-JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	PM10-JMW	PM 10 JMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	< 0,1	0,5	0,5	< 0,1	0,6	0,6	0,1		0,3%	irrelevant
Schwechat	< 0,1	0,4	0,4	< 0,1	0,5	0,5	0,1		0,2%	irrelevant
Zwölfaxing	< 0,1	0,3	0,3	< 0,1	0,3	0,3	0,0		0,1%	irrelevant
Ebergassing	< 0,1	0,1	0,1	< 0,1	0,2	0,2	0,0		0,1%	irrelevant
Schwadorf	< 0,1	0,4	0,4	< 0,1	0,4	0,4	0,0		0,0%	irrelevant
Fischamend	< 0,1	0,5	0,5	< 0,1	0,6	0,6	0,1	40	0,3%	irrelevant
Mannswörth	< 0,1	1,0	1,0	< 0,1	1,3	1,3	0,3		0,6%	irrelevant
Himberg	< 0,1	0,3	0,3	< 0,1	0,3	0,3	0,1		0,1%	irrelevant
Klein-Neusiedl	< 0,1	0,1	0,1	< 0,1	0,1	0,1	0,0		0,1%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	< 0,1	0,2	0,2	< 0,1	0,3	0,3	0,1		0,2%	irrelevant
Rauchenwart	< 0,1	0,1	0,1	< 0,1	0,2	0,2	0,1		0,1%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10-TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 50 µg/m³.

Zusatzbelastung	PM10-TMWmax Nullsz. 2020			PM10-TMWmax Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
PM 10-TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	PM10-TMW	PM 10 TMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	0,1	7,9	8,0	0,2	8,1	8,3	0,3		0,6%	irrelevant
Schwechat	0,2	8,3	8,5	0,3	8,5	8,8	0,3		0,6%	irrelevant
Zwölfaxing	0,0	5,2	5,2	0,0	5,2	5,2	0,0		0,0%	irrelevant
Ebergassing	0,1	4,1	4,2	0,1	4,3	4,4	0,2		0,4%	irrelevant
Schwadorf	0,1	8,3	8,4	0,1	6,7	6,8	-1,6		-3,2%	Verbesserung
Fischamend	0,2	6,5	6,7	0,3	6,7	7,0	0,3	50	0,6%	irrelevant
Mannswörth	0,3	13,4	13,7	0,3	14,0	14,3	0,6		1,2%	irrelevant
Himberg	0,0	5,7	5,7	0,0	5,9	5,9	0,2		0,4%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,1	1,7	1,8	0,1	2,0	2,1	0,3		0,6%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,1	2,8	2,9	0,1	3,3	3,4	0,5		1,0%	irrelevant
Rauchenwart	0,1	2,3	2,4	0,1	2,7	2,8	0,4		0,8%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Feinstaub (PM2,5):

Für die Beurteilung der PM2,5-JMW Zusatzbelastung wurde als "worst case" Abschätzung die PM10-Zusatzbelastung herangezogen. In Tabelle *PM10-JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 40 µg/m³* sind die an den elf Aufpunkten berechneten JMW Zusatzbelastungen für Feinstaub (PM10) angeführt. Die Differenzen gegenüber dem Nullszenario

weisen dabei in Wien einen Konzentrationswert von maximal 0,1 µg/m³ (JMW) und maximal 0,3 µg/m³ (JMW) an den weiteren Aufpunkten auf. Diese Belastungsänderungen sind in Bezug zu den Zielwertregelungen für PM2,5 als irrelevant einzustufen.

Benzol:

Tabelle: Benzol–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2020 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 5 g/m³

Zusatzbelastung	Benzol-JMW Nullsz. 2020			Benzol-JMW Plansz. 2020			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
Benzol - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	Benzol-JMW	Benzol JMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	0,0013	0,0161	0,017	0,0028	0,0166	0,019	0,002		0,0%	irrelevant
Schwechat	0,0011	0,0127	0,014	0,0028	0,0130	0,016	0,002		0,0%	irrelevant
Zwölfaxing	0,0005	0,0091	0,010	0,0012	0,0091	0,010	0,001		0,0%	irrelevant
Ebergassing	0,0008	0,0047	0,005	0,0020	0,0049	0,007	0,001		0,0%	irrelevant
Schwadorf	0,0032	0,0135	0,017	0,0104	0,0112	0,022	0,005		0,1%	irrelevant
Fischamend	0,0024	0,0148	0,017	0,0036	0,0153	0,019	0,002	5	0,0%	irrelevant
Mannswörth	0,0032	0,0325	0,036	0,0068	0,0346	0,041	0,006		0,1%	irrelevant
Himberg	0,0003	0,0088	0,009	0,0008	0,0091	0,010	0,001		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,0055	0,0031	0,009	0,0096	0,0036	0,013	0,005		0,1%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,0032	0,0060	0,009	0,0060	0,0070	0,013	0,004		0,1%	irrelevant
Rauchenwart	0,0016	0,0039	0,005	0,0052	0,0047	0,010	0,004		0,1%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Schwermetalle im Schwebestaub (PM10):
Die IST-Zustandserhebung für das gegenständliche Projekt ergab hinsichtlich der Schwermetallgehalte im Schwebestaub (As, Cd, Co, Cr, Cu, Ni, Pb, Tl, Zn) keine auffälligen Konzentrationen im österreichischen Vergleich. Betreffend dem Grenzwert für Blei gemäß IG-Luft liegt die zu erwartende Konzentration für Pb bei ca. 3% des Grenzwertes, die Konzentrationswerte für As, Cd und Ni liegen zwischen 10% und 20% des Zielwertes nach IG-Luft.

Benzo(a)pyren:
Die mehrjährigen Messungen zur IST-Zustandserhebung am Flughafen zeigen, dass der Flugverkehr keine relevante Quelle für Benzo(a)pyren darstellt. Im Flughafenbereich wird derzeit der Zielwert von 1 ng/m³ (JMW) deutlich unterschritten. Es kann davon ausgegangen werden, dass der Zielwert im gesamten Untersuchungsraum mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit eingehalten wird. Für das Prognosejahr 2020 ist durch einen Rückgang der Emissionen vor allem aus dem Hausbrand mit einem Rückgang der B(a)P Immissionsbelastung zu rechnen.

Geruch:
Aufgrund der durchgeführten Geruchserhebungen für den IST-Zustand kann festgehalten werden, dass Geruchswahrnehmungen nur auf das Areal des Flughafens beschränkt sind. Dadurch bedingt kann die Aussage getroffen werden, dass bei der im Einflussbereich liegenden Wohnnachbarschaft der nächstgelegenen Anrainergemeinden nur in vereinzelten Ausnahmen Geruchswahrnehmungen auftreten werden.

Ermittlung Zusatzbelastung Deposition:

Deposition von Stickstoff - und Schwefelverbindungen:

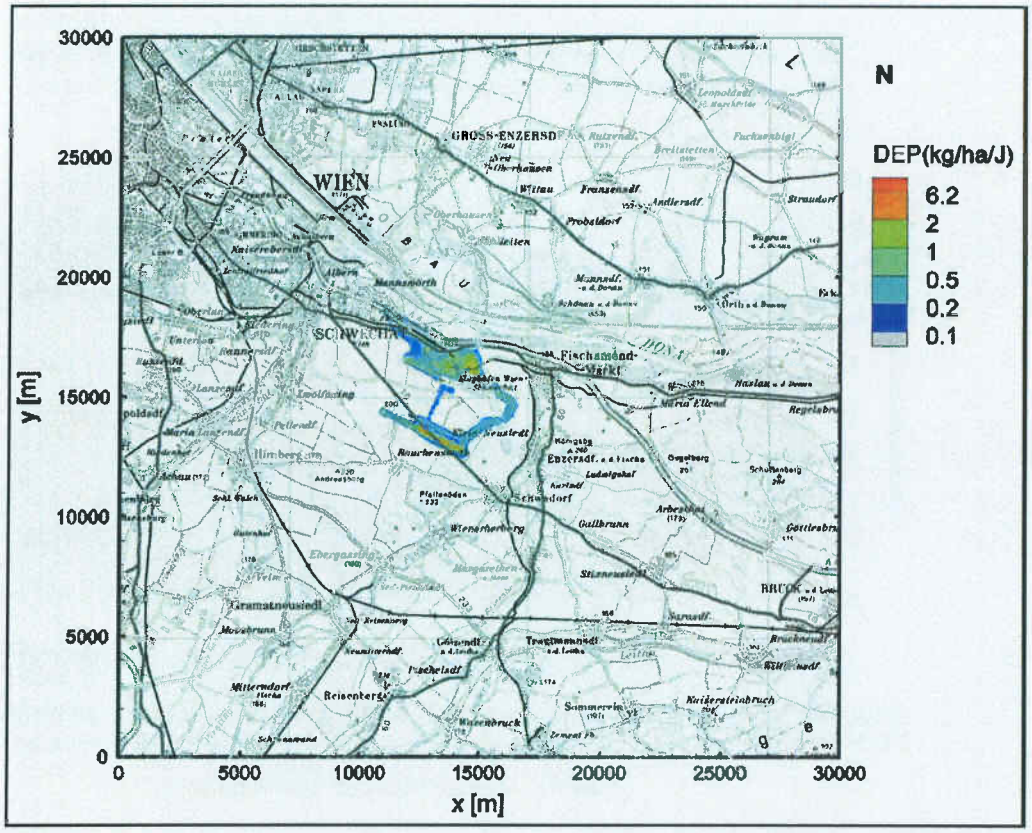

Abbildung: Differenz Stickstoff (N) Deposition Vorhaben 11R/29L minus Nullvariante

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

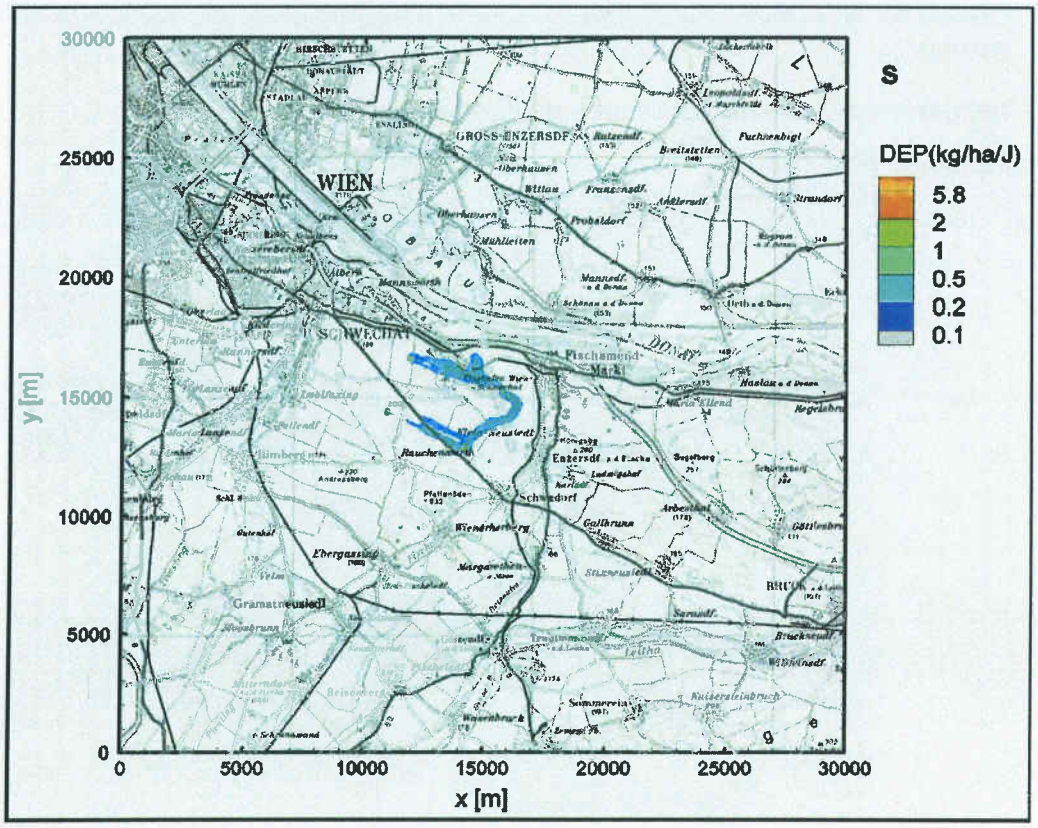

Abbildung: Differenz Schwefel (S) Deposition Vorhaben 11R/29L minus Nullvariante

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

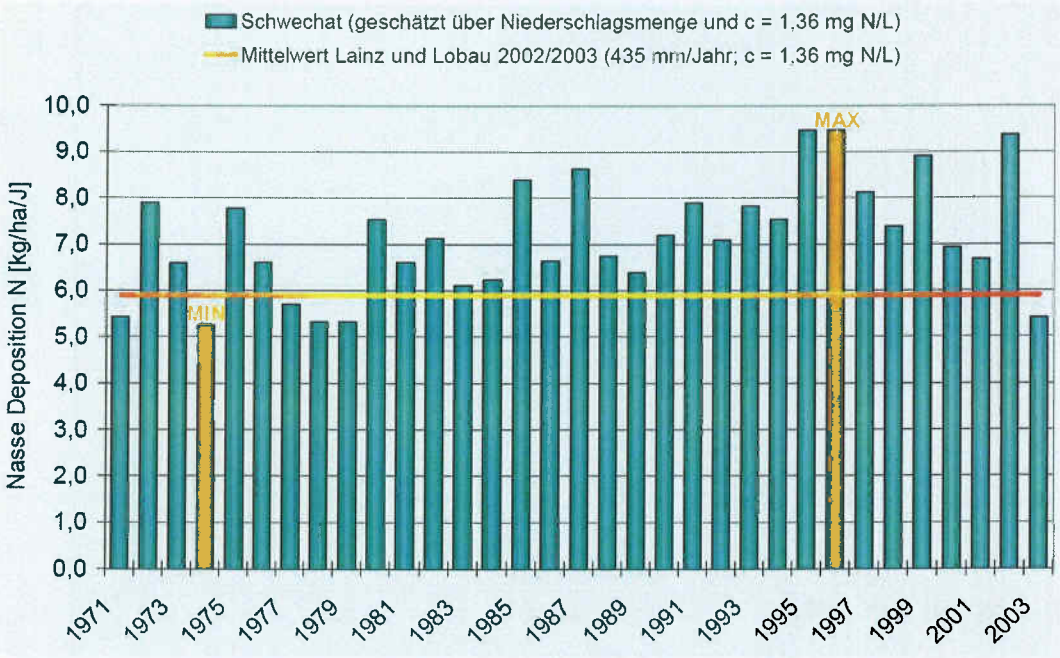

Abbildung: Nasse Deposition für Stickstoff an den Messstellen Lainz/Lobau 02/03 und die über die Niederschlagsmengen für die letzten 33 Jahre abgeschätzten nassen Depositionen in Schwechat.

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Deposition von Staub und Staubinhaltsstoffen:

Für Staubniederschlag und Staubinhaltsstoffe wurde keine Analyse der Zusatzbelastung durchgeführt, da im Rahmen der IST-Zustandserhebung 1999/2000 und 2002 bis 2005 im Rahmen des Messnetzes im Bereich des Flughafens im österreichischen Vergleich keine auffälligen Depositionsraten, die auf Quellen für eine erhebliche Zusatzbelastung durch den Betrieb des Flughafens hinweisen, festgestellt wurden.

Immissionszusatzbelastung durch die Umlegung der B10:

Langzeitberechnungen:

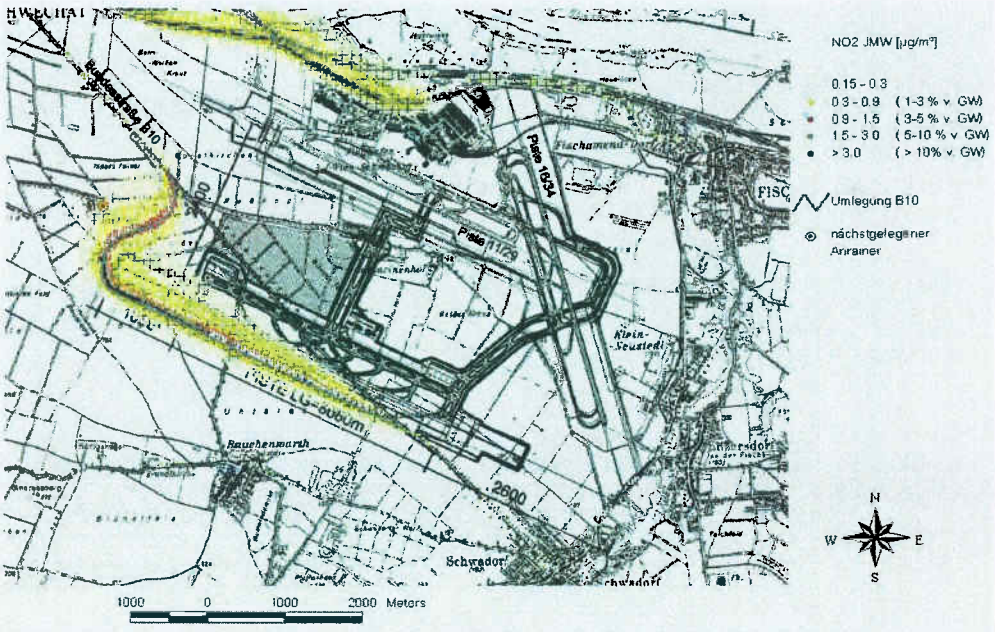

Abbildung: Zusatzbelastung für NO_2 für das Planszenario 2020, dargestellt als Differenz der prognostizierten Immissionskonzentrationen für Ausbau- und Nullvariante 2020. Irrelevanzschwellenwert: 0,9 µg/m³

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

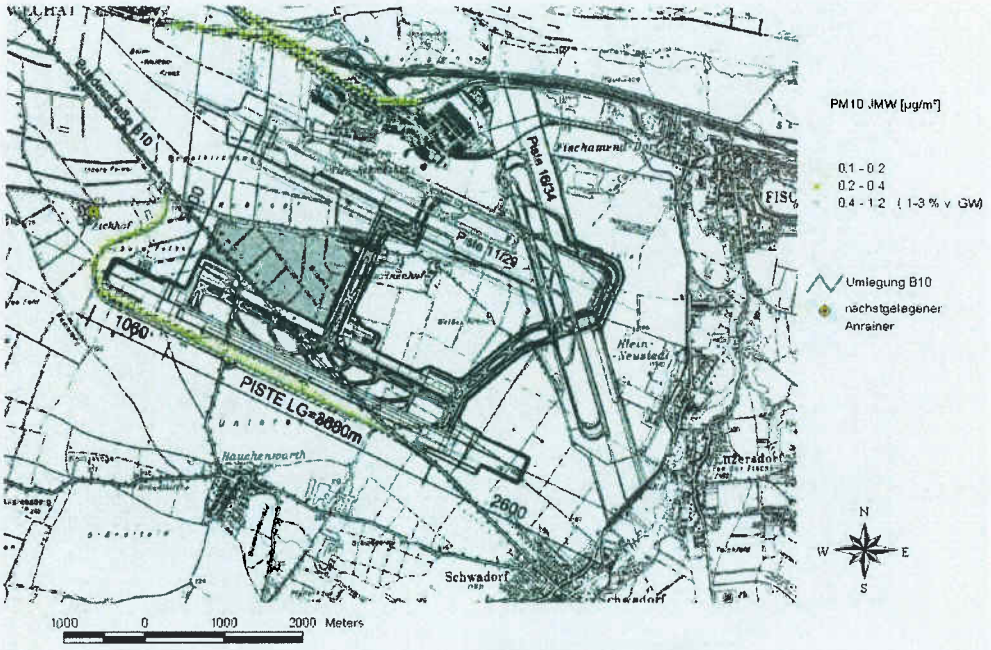

Abbildung: Zusatzbelastung für PM10 für das Planszenario 2020, dargestellt als Differenz der prognostizierten Immissionskonzentrationen für Ausbau- und Nullvariante 2020. Irrelevanzschwellenwert: 1,2 µg/m³

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Kurzzeitberechnungen:

Tabelle: NO_2-Kurzzeitbelastung bei nahe gelegenen Wohnanrainern. Abschätzung der NO_2-Gesamtbelastung für den HMW bei Situationen mit hoher NO_2-Grundbelastung im Untersuchungsraum

Szenario 1

NO2 - HMW	Zusatzbelastung Planszenario 2020	Grundbelastung VIE2 2004/2005		Gesamtbelastung	Änderung	Grenzwert GW	
Aufpunkt Ort	*NOx 99,8%il* µg/m³	*NOx* µg/m³	*NO2* µg/m³	*NO2* µg/m³	*NO2* µg/m³	*GW HMW* µg/m³	*Änderung in* % v. GW
Aichhof	13,4	150	114	116	2	200	1,1%

Szenario 2

NO2 - HMW	Zusatzbelastung Planszenario 2020	Grundbelastung VIE2 2004/2005		Gesamtbelastung	Änderung	Grenzwert GW	
Aufpunkt Ort	*NOx 99,8%il* µg/m³	*NOx* µg/m³	*NO2* µg/m³	*NO2* µg/m³	*NO2* µg/m³	*GW HMW* µg/m³	*Änderung in* % v. GW
Aichhof	13,4	275	131	132	1	200	0,7%

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

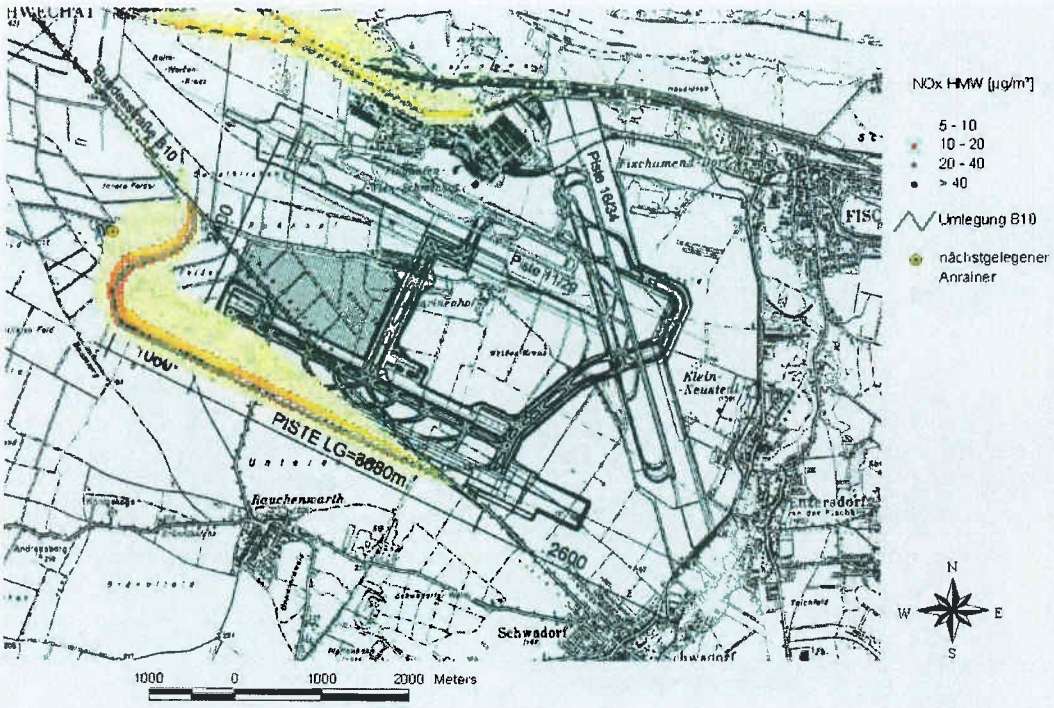

Abbildung: Immissionsbelastungsänderung für NOx HMW (98 %il), dargestellt als Differenz der prognostizierten Immissionskonzentrationen von Ausbau- und Nullvariante

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

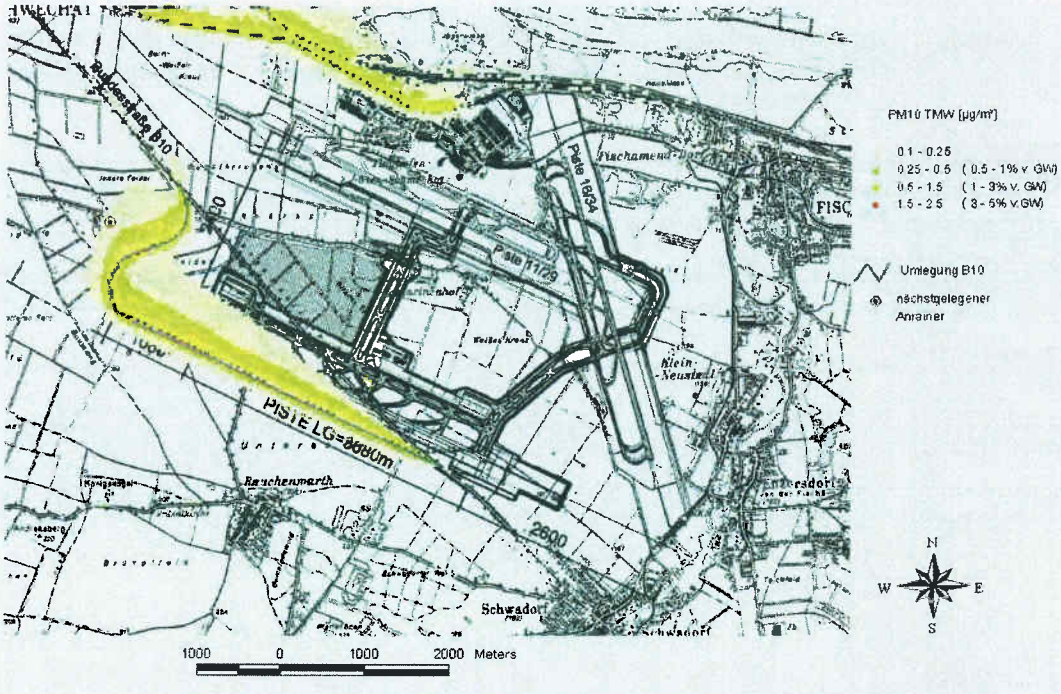

Abbildung: TMW-Zusatzbelastung für PM10 für das Planszenario 2020, dargestellt als Differenz der prognostizierten Immissionskonzentrationen für Ausbau- und Nullvariante

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Auswirkungen auf die Ozonsituation im Untersuchungsraum:

Zu den Ozonvorläufersubstanzen zählen Stickstoffoxide und flüchtige organische Verbindungen (HC). KFZ- und Flugverkehrsemissionen tragen einen wesentlichen Beitrag zum Ozonbildungspotential bei. Im Vergleich zum derzeitigen IST-Zustand ist durch die geplante Ausbauvariante mit einer deutlichen Zunahme an relevanten Schadstoffen im Untersuchungsraum zu rechnen.

Tabelle: Gegenüberstellung der Gesamtemissionen der Ozonvorläufersubstanzen NO_X und HC am VIE

Emissionen pro Jahr: Ozonvorläufersubstanzen		NOx	HC [1)]
		t/a	t/a
Bestand 2003	KFZ	243	25
	Flugverkehr	706	90
Summe Nullszenario 2020 *		**949**	**115**
Nullszenario 2020	KFZ	159	22
	Flugverkehr	1190	94
Summe Nullszenario 2020		**1349**	**116**
Planszenario 2020	KFZ	181	26
	Flugverkehr	1531	160
Summe Planszenario 2020		**1713**	**187**

Emissionen pro Jahr: Ozonvorläufersubstanzen rel. Zu Bestand 2003	NOx	HC [1)]
	t/a	t/a
Nullszenario 2020	+42%	+1%
Planszenario 2020	+81%	+63%

Emissionen pro Jahr: Ozonvorläufersubstanzen rel. Nullszenario 2020	NOx	HC [1)]
	t/a	t/a
Summe Planszenario 2020	+27%	+61%

1) CH4 + NMHC

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: Änderung bei Ozonvorläufersubstanzen NO_X und HC im Untersuchungsraum (vgl. Emissionsanalyse) und Vergleich mit den Emissionen der Stadt Wien

Emissionen pro Jahr: Ozonvorläufersubstanzen	NOx	HC [1)]
	t/a	t/a
Wien 2004 (Quelle: UBA, 2006 - Bundesländer Luftschadstoffinventur)	25.147	30.728
Wien 2020 (Reduktion n. EG-L ~50%), gerundet	11.000	14.000
Nullszenario 2020	1.349	116
Planszenario 2020	1.713	187
Änderung Planszenario 2020 - Nullszenario 2020	363	70

Anteil der Gesamtemissionen in % an den Emissionen der Stadt Wien	NOx	HC [1)]
Nullszenario 2020	12%	0,8%
Planszenario 2020	16%	1,3%
Änderung Planszenario 2020 - Nullszenario 2020	**3%**	**0,5%**

1) CH4 + NMHC

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Einsatz von Enteisungsmitteln:

Zur Luftfahrzeugenteisung kommen mit Warmwasser aufbereitete propylenglykolhaltige Gemische unterschiedlicher Viskositäten zum Einsatz. Für die Flächenenteisung werden flüssigen Enteisungsmittel in wässriger Lösung auf der Basis von Kaliumformiat und Korrosionsinhibitoren sowie feste Enteisungsmittel auf der Basis eines natriumformiathaltigen Granulates eingesetzt.

Die eingesetzten Enteisungsmittel sind biologisch abbaubar und im Sinne der europäischen Richtlinie 67/548/EWG i.d.g.F. keine gefährlichen Stoffe. Für die angegebenen Produkte liegen keine Immissionsgrenz- oder -richtwerte vor.

* redaktionelle Anmerkung: Summe Nullszenario 2003

Heizungszentrale:
Die aus den Betrieb der Heizungsanlage resultierenden Emissionen sind als geringfügig anzusehen. Die sich daraus ergebenden Immissionen sind vernachlässigbar und werden daher nicht näher betrachtet.

- **Immissionszusatzbelastungen Prognosejahr 2025**

Stickstoffoxide (NO_X) und Stickstoffdioxid (NO_2)

Tabelle: NO_2–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum und Gegenüberstellung mit dem entsprechenden Grenzwert

Zusatzbelastung	NOx-JMW Nullsz. 2025			NOx-JMW Plansz. 2025			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2-JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-JMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-JMW	NO_2-JMW	% v. GW	Bewertung der Diff. Plansz.-Nullsz.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		
Wien	0,5	3,6	4,1	0,7	3,6	4,3	0,2	61%	0,12	30	0,4%	irrelevant
Schwechat	0,6	3,5	4,1	0,7	3,5	4,2	0,1	68%	0,07		0,2%	irrelevant
Zwölfaxing	0,2	1,4	1,6	0,4	1,4	1,8	0,2	70%	0,14		0,5%	irrelevant
Ebergassing	0,3	1,7	2,0	0,6	1,7	2,3	0,3	78%	0,23		0,8%	irrelevant
Schwadorf	1,5	3,9	5,4	2,8	3,7	6,5	1,1	82%	0,90		3,0%	irrelevant
Fischamend	0,9	4,6	5,5	0,9	4,6	5,5	0,0	82%	0,00		0,0%	irrelevant
Mannswörth	1,2	10,0	11,2	1,7	10,0	11,7	0,5	72%	0,36		1,2%	irrelevant
Himberg	0,1	2,0	2,1	0,2	2,0	2,2	0,1	73%	0,07		0,2%	irrelevant
Klein-Neusiedl	2,2	0,5	2,7	2,7	0,5	3,2	0,5	82%	0,41		1,4%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	1,3	0,5	1,8	1,6	0,5	2,1	0,3	82%	0,25		0,8%	irrelevant
Rauchenwart	0,6	1,1	1,7	1,5	1,1	2,6	0,9	78%	0,70		2,3%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Hinsichtlich des maximalen Halbstundenmittelwertes wurde für die Differenzanalyse Planszenario zu Nullszenario das jeweilige 99.8%il herangezogen und gegenübergestellt. Dabei wurden zwei Fälle betrachtet

- Fall 1 - Prognose für die maximale HMW – Zusatzbelastung bei einem gleichzeitig geringen Konzentrationswert für NO_X
- Fall 2 - Prognose für die maximale HMW – Zusatzbelastung bei einem gleichzeitig hohen Konzentrationswert für NO_X

Tabelle: NO_2-HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³. (Fall 1 – Konversionsrelation von 0,59 für geringe Grundbelastung)

Fall 1

Zusatzbelastung	NOx-HMW 99.8%il Nullsz. 2025			NOx-HMW 99.8%il Plansz. 2025			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-HMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-HMW	NO_2-HMW	% v. GW	Bewertung der Diff. Plansz.-Nullsz.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		
Wien	27	59	86	32	59	91	5,7	59%	3,4	200	1,7%	irrelevant
Schwechat	27	57	84	35	56	91	7,1		4,2		2,1%	irrelevant
Zwölfaxing	14	19	33	25	19	44	11,2		6,6		3,3%	geringfügig
Ebergassing	20	30	50	30	30	60	10,4		6,1		3,1%	geringfügig
Schwadorf	45	52	97	89	48	137	40,7		24,0		12,0%	gering - mäßig
Fischamend	50	64	114	53	65	118	3,9		2,3		1,2%	irrelevant
Mannswörth	55	141	196	64	142	206	10,1		6,0		3,0%	irrelevant
Himberg	11	30	41	17	30	47	5,8		3,4		1,7%	irrelevant
Klein-Neusiedl	56	8	64	74	8	82	18,2		10,7		5,4%	geringfügig
Enzersdorf a. d. Fischa	44	8	52	59	8	67	15,4		9,1		4,5%	geringfügig
Rauchenwart	38	17	55	62	17	79	23,8		14,1		7,0%	geringfügig

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2–HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³. (Fall 2 – Konversionsrelation von 0,31 für hohe Grundbelastung

Fall 2

Zusatzbelastung	NOx-HMW 99.8%il Nullsz. 2025			NOx-HMW 99.8%il Plansz. 2025			Differenz Plansz.-Nullsz.			Grenzwert		
NO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-HMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-HMW	NO_2-HMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	27	59	86	32	59	91	5,7		1,8		0,9%	irrelevant
Schwechat	27	57	84	35	56	91	7,1		2,2		1,1%	irrelevant
Zwölfaxing	14	19	33	25	19	44	11,2		3,5		1,7%	irrelevant
Ebergassing	20	30	50	30	30	60	10,4		3,2		1,6%	irrelevant
Schwadorf	45	52	97	89	48	137	40,7		12,6		6,3%	geringfügig
Fischamend	50	64	114	53	65	118	3,9	31%	1,2	200	0,6%	irrelevant
Mannswörth	55	141	196	64	142	206	10,1		3,1		1,6%	irrelevant
Himberg	11	30	41	17	30	47	5,8		1,8		0,9%	irrelevant
Klein-Neusiedl	56	8	64	74	8	82	18,2		5,6		2,8%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	44	8	52	59	8	67	15,4		4,8		2,4%	irrelevant
Rauchenwart	38	17	55	62	17	79	23,8		7,4		3,7%	geringfügig

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2–TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Zielwert von 80 µg/m³. (Fall 1 – Konversionsrelation von 0,63 für geringe Grundbelastung)

Fall 1

Zusatzbelastung	NOx-TMW Nullsz. 2025			NOx-TMW Plansz. 2025			Differenz Plansz.-Nullsz.			Zielwert		
NO_2 - TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-TMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-TMW	NO_2-TMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	3,8	31,7	35	4,2	32,0	36	0,8		0,4		0,2%	irrelevant
Schwechat	3,8	30,9	35	4,3	30,5	35	0,1		0,0		0,0%	irrelevant
Zwölfaxing	1,9	10,5	12	2,4	10,5	13	0,5		0,3		0,1%	irrelevant
Ebergassing	2,8	16,3	19	4,4	16,4	21	1,8		1,0		0,5%	irrelevant
Schwadorf	6,3	28,0	34	14,3	26,3	41	6,3		3,7		1,9%	irrelevant
Fischamend	7,0	34,5	41	8,6	35,0	44	2,1	64%	1,2	200	0,6%	irrelevant
Mannswörth	7,6	75,9	84	8,7	76,6	85	1,7		1,0		0,5%	irrelevant
Himberg	1,5	16,1	18	1,7	15,9	18	0,0		0,0		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	7,8	4,4	12	12,6	4,4	17	4,8		2,8		1,4%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	6,1	4,2	10	8,4	4,4	13	2,4		1,4		0,7%	irrelevant
Rauchenwart	5,3	9,4	15	10,0	9,4	19	4,7		2,8		1,4%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NO_2–TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Zielwert von 80 µg/m³. (Fall 2 – Konversionsrelation von 0,34 für hohe Grundbelastung)

Fall 2

Zusatzbelastung	NOx-TMW Nullsz. 2025			NOx-TMW Plansz. 2025			Differenz Plansz.-Nullsz.			Zielwert		
NO_2 - TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-TMW	NO_2/NOx-Konversion	NO_2-TMW	NO_2-TMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	3,8	31,7	35	4,2	32,0	36	0,8		0,2		0,1%	irrelevant
Schwechat	3,8	30,9	35	4,3	30,5	35	0,1		0,0		0,0%	irrelevant
Zwölfaxing	1,9	10,5	12	2,4	10,5	13	0,5		0,1		0,1%	irrelevant
Ebergassing	2,8	16,3	19	4,4	16,4	21	1,8		0,6		0,3%	irrelevant
Schwadorf	6,3	28,0	34	14,3	26,3	41	6,3		2,0		1,0%	irrelevant
Fischamend	7,0	34,5	41	8,6	35,0	44	2,1	34%	0,7	200	0,3%	irrelevant
Mannswörth	7,6	75,9	84	8,7	76,6	85	1,7		0,5		0,3%	irrelevant
Himberg	1,5	16,1	18	1,7	15,9	18	0,0		0,0		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	7,8	4,4	12	12,6	4,4	17	4,8		1,5		0,7%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	6,1	4,2	10	8,4	4,4	13	2,4		0,8		0,4%	irrelevant
Rauchenwart	5,3	9,4	15	10,0	9,4	19	4,7		1,5		0,7%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: NOX–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Öko-Aufpunkten (W1-W6) im Untersuchungsraum sowie Gegenüberstellung mit dem IG-L Grenzwert von 30 µg/m³ (Öko-VO)

Zusatzbelastung	NOx-JMW Nullsz. 2025			NOx-JMW Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
NOx - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	NOx-JMW	NOx-JMW	% v. GW	*Bewertung der Diff.*
Aufpunkt Ökosch.	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		*Plansz.-Nullsz.*
W1 (Zwölfaxing)	0,4	0,3	0,3	0,9	0,5	0,5	0,2	30	0,6%	irrelevant
W2 (Lobau)	2,7	3,3	3,3	3,3	3,4	3,4	0,1		0,3%	irrelevant
W3 (Rauchenwart)	1,0	0,3	0,3	2,4	0,3	0,3	0,0		0,0%	irrelevant
W4 (Flughafen)	4,1	0,3	0,3	8,9	0,3	0,3	0,0		0,0%	irrelevant
W5 (Fischamend)	0,8	0,4	0,4	1,0	0,4	0,4	0,0		0,0%	irrelevant
W6 (Schwadorf)	2,0	0,9	0,9	2,2	1,1	1,1	0,1		0,4%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Kohlenstoffmonoxid (CO)

Für Kohlenstoffmonoxid wurde, wie für den Prognosezeitraum 2020, keine gesonderte Prognoserechnung durchgeführt, da die CO-Emissionen des Flug- und KFZ-Verkehrs die selbe Größenordnung wie jene der Stickstoffoxide aufweisen. Da der Immissionsgrenzwert für Kohlenstoffmonoxid um mehr als einen Faktor 200 höher als jener für Stickstoffdioxid liegt, kann die zu erwartende Zusatzbelastung durch Kohlenstoffmonoxid als vernachlässigbar bzw. irrelevant eingestuft werden.

Schwefeldioxid (SO_2).

Tabelle: SO_2–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 20 µg/m³ (Öko-VO)

Zusatzbelastung	SO_2-JMW Nullsz. 2025			SO_2-JMW Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
SO_2 - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	SO_2-JMW	SO_2-JMW	% v. GW	*Bewertung der Diff.*
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		*Plansz.-Nullsz.*
Wien	0,04	0,02	0,06	0,07	0,02	0,09	0,03	20	0,1%	irrelevant
Schwechat	0,05	0,02	0,07	0,07	0,02	0,09	0,02		0,1%	irrelevant
Zwölfaxing	0,02	0,01	0,02	0,04	0,01	0,05	0,02		0,1%	irrelevant
Ebergassing	0,03	0,01	0,04	0,06	0,01	0,07	0,03		0,2%	irrelevant
Schwadorf	0,13	0,02	0,15	0,28	0,02	0,30	0,15		0,8%	irrelevant
Fischamend	0,08	0,03	0,10	0,09	0,03	0,12	0,01		0,1%	irrelevant
Mannswörth	0,10	0,06	0,16	0,17	0,06	0,23	0,07		0,3%	irrelevant
Himberg	0,01	0,01	0,02	0,02	0,01	0,03	0,01		0,1%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,19	0,00	0,19	0,27	0,00	0,27	0,08		0,4%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,11	0,00	0,11	0,16	0,00	0,16	0,05		0,2%	irrelevant
Rauchenwart	0,05	0,01	0,06	0,15	0,01	0,16	0,10		0,5%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: SO_2–HMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 200 µg/m³.

Zusatzbelastung	SO_2-HMW 99.8%il Nullsz. 2025			SO_2-HMW 99.8%il Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
SO_2 - HMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	SO_2-HMW	SO_2-HMW	% v. GW	*Bewertung der Diff.*
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		*Plansz.-Nullsz.*
Wien	2,3	0,3	2,6	3,2	0,3	3,5	0,9	200	0,5%	irrelevant
Schwechat	2,3	0,3	2,6	3,5	0,3	3,8	1,2		0,6%	irrelevant
Zwölfaxing	1,2	0,1	1,3	2,5	0,1	2,6	1,3		0,7%	irrelevant
Ebergassing	1,7	0,2	1,9	3,0	0,2	3,2	1,3		0,6%	irrelevant
Schwadorf	3,8	0,3	4,1	8,8	0,3	9,1	5,0		2,5%	irrelevant
Fischamend	4,2	0,4	4,6	5,3	0,4	5,6	1,1		0,5%	irrelevant
Mannswörth	4,6	0,8	5,4	6,4	0,8	7,2	1,7		0,9%	irrelevant
Himberg	0,9	0,2	1,1	1,7	0,2	1,9	0,8		0,4%	irrelevant
Klein-Neusiedl	4,7	0,0	4,8	7,3	0,0	7,4	2,6		1,3%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	3,7	0,0	3,7	5,9	0,0	5,9	2,2		1,1%	irrelevant
Rauchenwart	3,2	0,1	3,3	6,2	0,1	6,3	3,0		1,5%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Schwebestaub (PM10 und PM2,5)

Tabelle: PM10 – JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 40 µg/m³.

Zusatzbelastung	PM10-JMW Nullsz. 2025			PM10-JMW Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
PM 10-JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	PM10-JMW	PM 10 JMW	% v. GW	*Bewertung der Diff.*
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		*Plansz.-Nullsz.*
Wien	< 0,1	0,8	0,8	< 0,1	0,8	0,8	0,0		0,0%	irrelevant
Schwechat	< 0,1	1,0	1,0	< 0,1	1,0	1,0	0,0		0,0%	irrelevant
Zwölfaxing	< 0,1	0,4	0,4	< 0,1	0,4	0,4	0,0		0,0%	irrelevant
Ebergassing	< 0,1	0,5	0,5	< 0,1	0,5	0,5	0,0		0,0%	irrelevant
Schwadorf	< 0,1	1,3	1,3	< 0,1	1,2	1,2	-0,1		-0,3%	irrelevant
Fischamend	< 0,1	1,2	1,2	< 0,1	1,2	1,2	0,0	40	0,0%	irrelevant
Mannswörth	< 0,1	2,4	2,4	< 0,1	2,4	2,4	0,0		0,0%	irrelevant
Himberg	< 0,1	0,7	0,7	< 0,1	0,7	0,7	0,0		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	< 0,1	0,1	0,1	< 0,1	0,1	0,1	0,0		0,0%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	< 0,1	0,1	0,1	< 0,1	0,1	0,1	0,0		0,0%	irrelevant
Rauchenwart	< 0,1	0,3	0,3	< 0,1	0,3	0,3	0,0		0,0%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Tabelle: PM10–TMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 50 µg/m³.

Zusatzbelastung	PM10-TMWmax Nullsz. 2025			PM10-TMWmax Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
PM 10-TMW max	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	PM10-TMW	PM 10 TMW	% v. GW	*Bewertung der Diff.*
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		*Plansz.-Nullsz.*
Wien	0,2	7,3	7,5	0,3	7,4	7,7	0,2		0,4%	irrelevant
Schwechat	0,2	8,9	9,1	0,3	8,7	9,0	-0,1		-0,2%	irrelevant
Zwölfaxing	0,0	2,7	2,7	0,0	2,7	2,7	0,0		0,0%	irrelevant
Ebergassing	0,1	5,2	5,3	0,1	5,3	5,4	0,1		0,2%	irrelevant
Schwadorf	0,1	9,1	9,2	0,1	8,5	8,6	-0,6		-1,2%	irrelevant
Fischamend	0,2	9,3	9,5	0,3	9,3	9,6	0,1	50	0,2%	irrelevant
Mannswörth	0,3	18,4	18,7	0,3	18,3	18,6	-0,1		-0,2%	irrelevant
Himberg	0,0	5,2	5,2	0,0	5,2	5,2	0,0		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,1	1,1	1,2	0,1	1,1	1,2	0,0		0,0%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,1	1,1	1,2	0,1	1,1	1,2	0,0		0,0%	irrelevant
Rauchenwart	0,1	2,6	2,7	0,1	2,6	2,7	0,0		0,0%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Für die Beurteilung der PM2,5-JMW Zusatzbelastung wurde als "worst case" Abschätzung die PM10-Zusatzbelastung herangezogen. In Tabelle *PM10 – JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 40 µg/m³* sind die an den elf Aufpunkten berechneten JMW Zusatzbelastungen für Feinstaub (PM10) angeführt. Die Differenzen gegenüber dem Nullszenario weisen für alle Aufpunkte Konzentrationswerte < 0,1 µg/m³ (JMW) auf. Diese Belastungsänderungen können auch in Bezug zu den Zielwertregelungen für PM 2,5 als irrelevant eingestuft werden.

Benzol

Tabelle: Benzol–JMW Zusatzbelastung gegenüber dem Nullszenario für das Prognosejahr 2025 an den maximal belasteten Aufpunkten im Untersuchungsraum; Anteil der Zusatzbelastung am IG-L Grenzwert von 5 µg/m³.

Zusatzbelastung	Benzol-JMW Nullsz. 2025			Benzol-JMW Plansz. 2025			Diff. Plan-Null	Grenzwert		
Benzol - JMW	Airside	Landside	Gesamt	Airside	Landside	Gesamt	Benzol-JMW	Benzol JMW	% v. GW	Bewertung der Diff.
Aufpunkt	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³		Plansz.-Nullsz.
Wien	0,0013	0,0101	0,011	0,0028	0,0101	0,013	0,001		0,0%	irrelevant
Schwechat	0,0016	0,0098	0,011	0,0028	0,0098	0,013	0,001		0,0%	irrelevant
Zwölfaxing	0,0005	0,0039	0,004	0,0016	0,0039	0,006	0,001		0,0%	irrelevant
Ebergassing	0,0008	0,0048	0,006	0,0024	0,0048	0,007	0,002		0,0%	irrelevant
Schwadorf	0,0040	0,0109	0,015	0,0112	0,0104	0,022	0,007		0,1%	irrelevant
Fischamend	0,0024	0,0129	0,015	0,0036	0,0129	0,016	0,001	5	0,0%	irrelevant
Mannswörth	0,0032	0,0280	0,031	0,0068	0,0280	0,035	0,004		0,1%	irrelevant
Himberg	0,0003	0,0056	0,006	0,0008	0,0056	0,006	0,001		0,0%	irrelevant
Klein-Neusiedl	0,0058	0,0014	0,007	0,0108	0,0014	0,012	0,005		0,1%	irrelevant
Enzersdorf a. d. Fischa	0,0034	0,0014	0,005	0,0064	0,0014	0,008	0,003		0,1%	irrelevant
Rauchenwart	0,0016	0,0031	0,005	0,0060	0,0031	0,009	0,004		0,1%	irrelevant

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Gutachten:

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Errichtungsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Fahrbewegungen auf unbefestigten Flächen
- Winderosion
- Be- und Entladevorgänge
- Arbeitsmaschinen
- KFZ-Fahrbewegungen.

Bei den emittierten Luftschadstoffen handelt es sich überwiegend um Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X).

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Betriebsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Flugbetrieb und die damit verbundenen Tätigkeiten (Luftfahrzeugemissionen welche direkt am Flughafen sowie bei An- und Abflügen von und zum Flughafen Wien-Schwechat entstehen, Luftfahrzeugenteisung, Flächenenteisung)
- KFZ-Verkehr (Airsidebereich - nicht für die Öffentlichkeit zugänglicher Bereich des Flughafens wie Vorfeld, Betriebsstraßen etc. - und Landside-Bereich - öffentlich zugänglichen Teile des Flughafengeländes wie z.B. Zufahrtsstraßen zu den Terminals, Parkplätze etc.).

Bei der Verbrennung von Kerosin und Flugbenzin entstehen neben den Hauptprodukten Kohlendioxid (CO_2) und Wasser (H_2O) Stickoxide (NO_X), Kohlenmonoxid (CO), unverbrannte Kohlenwasserstoffverbindungen (HC), Schwefeloxide (SO_X), Partikel (PM) inkl. Ruß sowie Blei (Pb). Als Emissionsquellen sind die Triebwerke und die Hilfsgasturbinen anzusehen, welche bei der Landung, bei den Starts bzw. am Boden während der Phasen, in denen die Triebwerke nicht betrieben werden und keine externe Versorgung zur Verfügung steht, in Betrieb sind. Durch den KFZ-Verkehr im Airside- und Landside-Bereich werden überwiegend Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X) emittiert. Die Emissionen der Luftfahrzeugenteisung, die Flächenenteisung sowie die der geplanten Heizungsanlage sind als vernachlässigbar anzusehen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik wird der Untersuchungsraum durch das gegenständliche Projekt durch Luftschadstoffe zusätzlich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen sind für die Betriebsphase als keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen und während der Errichtungsphase als geringe bis mäßige Auswirkungen einzustufen:

Während der Errichtungsphase sind durch die Bau- und Arbeitsmaschinen, durch die LKW-Transporte sowie durch Winderosion Emissionen und daraus resultierend Immissionen gegeben. Während der Ausbaustufe 1 ist ein hohes Bauaufkommen und erhöhte Bauintensität gegeben.
Wie die Berechnungen zeigen, werden in keinem der berechneten Aufpunkte die JMW-Grenzwerte für NO_2 und PM 10 gemäß IG-L überschritten. Auch für die Staubdeposition kann von der Einhaltung des Grenzwertes von 0,21 g/m²d im Jahresmittel ausgegangen werden.

Für den NO_2-Kurzzeitwert (HMW) ist in den Aufpunkten mit der höchsten Zusatzbelastung mit einer Gesamtbelastung von rund 180 µg/m³ zu rechnen. Der NO_2-HMW-Grenzwert des IG-L von 200 µg/m³ wird nicht überschritten werden.
Während der Bauphase 5 und 6 können je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Um die Zusatzimmissionen möglichst gering zu halten sind während der Erdbauarbeiten staubmindernde Maßnahmen zu treffen.

Die Emissionen des gegenständlichen Projektes wirken sich für die Betriebsphase **Prognosejahre 2020 und 2025** im irrelevantem Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.
Als irrelevant ist ein Immissionsbeitrag von < 3% des jeweiligen Grenzwertes bzw. < 1% bei Sanierungsgebieten zum Schutz des Menschen anzusehen. Geringfügig wird eine maximale Zusatzbelastung von < 10% des Grenzwertes bezeichnet. In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO_2 (JMW), SO_2 (HMW, TMW), CO (MW1 und MW8), Schwebestaub PM 10 (TMW, JMW), PM 2,5 (JMW), Benzol (JMW), sowie von Staubniederschlag und Staubinhaltsstoffen (JMW), Schwermetallen im PM10 (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) als irrelevant, von NO_2 (HMW) teils geringfügig, bei Einhaltung der Grenzwerte einzustufen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Ozonbelastung im zu beurteilenden Raum sind im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungszentrum Wien als sehr gering anzusehen.

Komponente	Zeitbezug	Bewertung Zusatzbelastung		Bemerkung
		Planszenario 2020/	Planszenario 2025	
IG-Luft / Schutz der menschlichen Gesundheit				
NO_2	JMW	Irrelevant	Irrelevant	
NO_2	HMW	irrelevant /gering	irrelevant /gering	im Stadtgebiet von Wien irrelevant
NO_2	TMW[a]	Irrelevant	Irrelevant	
SO_2	HMW, TMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom HMW
CO	MW1, MW8	irrelevant	irrelevant	
PM10	TMW, JMW	irrelevant	irrelevant	
PM 2,5	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom PM10
Benzol	JMW	irrelevant	irrelevant	
Staubniederschlag	JMW	irrelevant	irrelevant	
Schwermetalle im PM10	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung
Benzo(a)pyren	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung

Abbildung: Bewertung der Zusatzbelastung in Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Die Ergebnisse der Geruchsbegehungen im Bereich der nächstgelegenen Anrainergemeinden zeigten, dass in den Gemeinden Schwechat, Mannswörth und Fischamend keine Geruchswahrnehmungen zu erwarten sind. In den Gemeinden Klein-Neusiedl, Enzersdorf/Fischa und Schwadorf werden die Häufigkeit der zu erwartenden Geruchsimmissionen weit unter den Beurteilungskriterien von 8% der Geruchsstunden/Jahr laut den Kriterien des Nationalen Umweltplanes 1994 liegen.
Wird eine Beurteilung hinsichtlich der Grenzwerte der ausländischen Beurteilungsgrundlagen wie TA- Luft (TA-Luft - Vorsorgewerte der 4 Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz der BRD, 2002) und Grenzwerte der WHO durchgeführt, so kann nachstehende Aussage getroffen werden:
Der in der TA-Luft angeführte Richtwert für gas- und partikelförmiges Quecksilber (JMW) ist als geringfügig anzusehen.
Die Richtwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für HCl (JMW) und HF (JMW) werden ebenfalls unterschritten. Die Konzentrationen für As, Ni und Tl im Staubniederschlag liegen unterhalb den in der TA-Luft angeführten Orientierungswerten.

Die zu erwartenden Immissionen für PCDD/F werden unter dem Zielwert der TA-Luft liegen. Die PCDD/F-Belastung ist als gering einzustufen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik werden Sachgüter durch Luftschadstoffe aus dem Vorhaben nicht beeinträchtigt. Bedingt, dass keine Überschreitungen der Grenzwerte gemäß IG-L bzw. der Grenz- und Zielwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation zu erwarten sein werden, kann eine Beeinträchtigung von Sachgütern durch Luftschadstoffe aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik ausgeschlossen werden.
Aus luftreinhaltetechnischer Sicht ist in Hinblick auf Sachgüter eine Beeinträchtigung als vernachlässigbar zu bewerten.
In den vorgelegten Unterlagen sind zur Vermeidung bzw. Verminderung von Beeinträchtigungen während der Errichtungsphase ausreichende Maßnahmen vorgesehen, sodass weitere Ausgleichsmaßnahmen aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik nicht erforderlich sind. Für die Betriebsphase sind keine Maßnahmen erforderlich.

Die Raumordnung schließt sich der luftreinhaltetechnischen Beurteilung an.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 30:
Gutachter: R/K
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeveränderungen

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Bzgl. der in Vorhabensnähe befindlichen Sachgüter siehe Risikofaktor 29.
Befund zu Sachgütern allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Geländeveränderungen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* bildet das Gelände rund um das Vorhaben eine schwach gewellte Hügellandschaft mit vereinzelten Geländestufen, wie z.B. das abfallende Gelände zu den Flussläufen der Schwechat, der Fischa oder der Übergang zum Augebiet der Donau. Im Süden der geplanten Parallelpiste befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Aus den Einreichunterlagen geht hervor, dass die Geländeveränderungen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen sowie die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Nahbereich der Siedlungsgebiete umfassen. Zur Sicherstellung der ungehinderten

Sicht aus dem Flugsicherungsturm auf die im Zuge des Vorhabens neu zu errichtenden Bewegungsflächen ist es erforderlich, den Bereich zwischen den Zurollwegen (Rollweg H und Rollweg J) großflächig auszuschlitzen. Im zukünftigen Betriebsbereich der neuen Piste sind dafür ca. 10 m abzutragen. Davon ist eine Fläche von ca. 80 ha betroffen. Die östliche Hälfte der Piste selbst liegt in einem Einschnitt bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 24 m. Die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens weist zum bestehenden Gelände gar einen Höhenunterschied von bis zu rund 40 m auf.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.6 und 8.1.6 *Sach- und Kulturgüter* werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Sachgüter wie folgt dargestellt:

- Objekte

Tabelle: Im Rahmen der UVE relevante Objekte

Im Rahmen des Vorhabens relevante Objekte:	**Auswirkungen:**	
	Errichtungsphase	**Betriebsphase**
Katharinenhof mit Haupt- und Nebengebäuden	Lärm, Staub	Lärm
Aichhof mit Haupt- und Nebengebäuden	Lärm, Staub	Lärm
Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf	unmittelbar physisch betroffen	
Kellergasse mit gemischter Nutzung am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf (Weinkeller, Heurige, Wohnen, Kleingärten, Reiten)	Lärm, Staub	tw. Lärm
Wohnhaus im Grünland am nördlichen Ortsrand von Schwadorf	Lärm, Staub	Lärm

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.6 *Sach- und Kulturgüter*, adaptiert)

Für die betroffenen Objekte sind Lärm- und Staubschutzmaßnahmen vorgesehen.
Die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf wird aufgelassen.

- Technische Infrastruktur (ergänzt aus Lageplan *Einbautenübersicht* (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02 *Vorhabensüberblick*, Einlage 01.02 1004))

  Gemäß Fachbeitrag Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.03 *Vorhabensabgrenzung* befinden sich derzeit verschiedene Einbauten Dritter im zukünftigen Baufeld. Diese Einbauten werden vor Baubeginn derart verlegt oder abgetragen, dass für das Vorhaben ein freies Baufeld zur Verfügung steht. Die Baufeldfreimachung dieser Einrichtungen ist Bestandteil des Vorhabens.

Tabelle: Vom Vorhaben betroffene technische Infrastruktur

Technische Infrastruktur	**Betroffenheit durch**	**Angaben aus Plan bzw. Fachbeitrag Raumplanung**
Abwasserkanäle Abwasserverband Schwechat (SW-Druckleitung, SW-Freispiegel)	Piste, Rollwege, Geländeanpassungen, Bodenaushubdeponie, B 10	werden stillgelegt und verlegt
OMV Gassonden	Geländeanpassungen	werden stillgelegt
geplante EVN-Leitung		neu geplant
20 kV-Leitung Wienstrom	Rollwege, Geländeanpassungen, Sicht- und Lärmschutz Schwadorf	wird verlegt
Telekom-Leitung	Rollwege, Bodenaushubdeponie	wird verlegt
Abschnitte der EVN Ost-Gasleitung	Rollwege, Geländeanpassungen	wird bis Katharinenhof stillgelegt und verlegt
Abschnitte der Adria Wien Pipeline (AWP)	Bodenaushubdeponie, Rollwege, Geländeanpassungen	wird verlegt

(Quelle: eigene Erstellung auf Basis Lageplan *Einbautenübersicht* (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02 *Vorhabensüberblick*, Einlage 01.02 1004) und Fachbeitrag Raumplanung)

- Rohstoffe

Laut den Regionalen Raumordnungsprogrammen südliches und nördliches Wiener Umland kenntlich gemachte Rohstoffvorkommen oder Materialgewinnungsstätten sind vom Vorhaben nicht unmittelbar

betroffen. Die Rollwege des Vorhabens reichen bis in den Sicherheitsabstand der Eignungszone für die Gewinnung von Sand und Kies Nr. 6 westlich von Fischamend, befinden sich aber in keinem Konflikt mit dieser (der Sicherheitsabstand von Eignungszonen für die Gewinnung von Sand und Kies bezieht sich auf die Vermeidung von konfliktiven Flächenwidmungen wie z.B. Wohnbauland).
Weiters sind keine bergrechtlichen Abbaubewilligungen bzw. in den Flächenwidmungsplänen gewidmete Materialgewinnungsstätten vom Vorhaben betroffen.
Im Untersuchungsgebiet befinden sich weiters Abbaufelder der OMV (Gassonden), welche von dem Vorhaben betroffen sind. Diese werden vor der Durchführung des Vorhabens stillgelegt.

Gutachten:
Die im Rahmen des Vorhabens relevanten Objekte sind mit Ausnahme der Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf, welche aufgelassen wird, durch ihre Lage von Geländeveränderungen nicht betroffen.
Die technische Infrastruktur wird durch Umsetzung entsprechender Maßnahmen (Verlegung, Stilllegung) durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.
Die Beeinträchtigung von Rohstoffvorkommen wird hintangehalten. Die Abbaufelder der OMV (Gassonden) werden vor der Durchführung des Vorhabens stillgelegt. Die Rohstoffvorkommen werden durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung (Lärm- und Staubschutzmaßnahmen, Verlegung von Leitungsträgern, Stilllegung der Exploration der OMV-Abbaufelder (Gassonden), Koordination mit der OMV) vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:
Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 31:
Gutachter: R/K
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Sachgütern allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Flächeninanspruchnahmen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* beansprucht die gegenständliche Piste 11R/29L-2400m hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktionsraum und bestehende Verkehrsflächen. Durch den Bau des Vorhabens sind die Straßenverbindungen nach Schwechat (B 10) und nach Rauchenwarth (L 2063) betroffen, diese Straßenverbindungen bleiben jedoch

durch technische Maßnahmen erhalten. Gleiches gilt für das landwirtschaftliche Wegenetz im Nahbereich des Vorhabens. Dies gilt sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase.

Als maßgeblicher Faktor bezüglich der quantitativen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben wird gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* der Gesamtflächenverbrauch innerhalb des Zaunverlaufs durch Piste, Rollwege und der Bereich zwischen den Pisten herangezogen.

Tabelle: Flächenverbrauch des Vorhabens

Piste	Zaunumhüllende (ha, gerundet)	Bereich zwischen Pisten außerhalb Zaun-umhüllender (ha, gerundet)	Summe (ha, gerundet)
11/29-2400m	550	240	790

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung*)

Aus den Einreichunterlagen geht darüber hinaus hervor, dass weitere Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens v.a. durch den Straßendamm südlich der B 10, die Ausschlitzungsfläche nordöstlich und die Bodenaushubdeponie nordwestlich der geplanten Piste 11R/29L sowie in Rauchenwarth und Schwadorf durch die Errichtung von Sicht- und Blend- bzw. Lärmschutzdämmen samt Bepflanzung und in Klein-Neusiedl durch den Sicht- und Lärmschutz in Form eines 50 m breiten, den bestehenden Gehölzen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereiches entstehen.

Auswirkungen auf Sachgüter allgemein siehe Risikofaktor 30 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeveränderungen.

Gutachten:

Die im Rahmen des Vorhabens relevanten Objekte sind durch ihre Lage von Flächeninanspruchnahme nicht betroffen. Lediglich die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf ist unmittelbar physisch betroffen, wird jedoch aufgelassen.
Die technische Infrastruktur wird durch Umsetzung entsprechender Maßnahmen (Verlegung, Stilllegung) durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.
Die Beeinträchtigung von Rohstoffvorkommen wird hintangehalten. Die Abbaufelder der OMV (Gassonden) werden vor der Durchführung des Vorhabens stillgelegt. Die Rohstoffvorkommen werden durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung (Lärm- und Staubschutzmaßnahmen, Verlegung von Leitungsträgern, Stilllegung der Exploration der OMV-Abbaufelder (Gassonden), Koordination mit der OMV) vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Es wird folgende Auflage vorgeschrieben:

- Die im Schreiben der Adria-Wien Pipeline GmbH vom 2008-07-18 formulierten Voraussetzungen sind zu realisieren.

  Diese Voraussetzungen sind:

  1. Rechtzeitig vor Planungsbeginn für die Umlegung der AWP hat die Flughafen Wien AG mit der AWP ein privatrechtliches Übereinkommen abzuschließen, in dem die Modalitäten der Umlegungen geregelt werden und die detaillierten rechtlichen und technischen Bedingungen enthalten sind. Es ist von einem Zeitraum von rd. 2 Jahren von Beginn der Umlegungsplanung bis zur Realisierung der Umlegung auszugehen.
  2. Entsprechend den bisher geführten Gesprächen müssen für die Umlegungsplanung der AWP folgende Achsabstände eingehalten werden:
     - In jenen Bereichen in denen die AWP parallel zu nur einer weiteren Leitung liegt und das Baufeld zur anderen Seite mindestens 13 m frei ist, muss ein Achsabstand von der Fremdleitung zur AWP von mindestens 9,0 m eingehalten werden.

- In jenen Bereichen in denen die AWP zwischen zwei anderen Leitung liegt, muss der Achsabstand von der ersten Fremdleitung zur AWP mindestens 9,0 m und zur zweiten Fremdleitung mindestens 13,0 m betragen.
  Die Breite des AWP-Servitutsstreifens beträgt dabei 8,0 m (jeweils 4,0 m links und rechts der Leitungsachse). Als Mindestbreite des Arbeitsstreifens, der für die Verlegung der Rohrleitung benötigt wird, kann 20,0 m angenommen werden.

3. Es ist seitens der Flughafen Wien AG sicherzustellen, dass durch diese die intabulierten Servitutsrechte der bestehenden Adria-Wien Pipeline in vollem Umfang für die umzulegende AWP von den betroffenen Liegenschaftseigentümern oder sonst dinglich Berechtigten erwirkt werden.
4. In Abstimmung und im Einvernehmen mit der AWP sind von der Flughafen Wien AG sämtliche zur Umlegung und zur Sicherung der AWP erforderlichen Maßnahmen zu setzen, damit die kontinuierliche Versorgung der Raffinerie Schwechat mit Rohöl gewährleistet bleibt. Insbesondere ist sicherzustellen, dass auch nach erfolgter Leitungsumlegung für die AWP der Zugang zu den Leitungen zum Zwecke der Kontrolle, Wartung und Erhaltung der umgelegten Leitungen nicht durch tatsächliche oder rechtliche Hindernisse, insbesondere durch allfällige Sicherheitszonen oder sonstige dingliche Rechte Dritter, beeinträchtigt wird.
5. Die Flughafen Wien AG hat bedingt durch das Pistenprojekt alle im Zuge der Verlegung der neuen Leitungen der AWP und der vollständigen Herausnahme der Altleitungen entstehenden Kosten zu tragen sowie die AWP hieraus schad- und klaglos zu halten. Ferner hat die Flughafen Wien AG zur Durchführung der Umlegungsarbeiten geeignete Professionisten im Einvernehmen mit der AWP zu beauftragen.
6. Die Flughafen Wien AG hat der AWP für alle Schäden und Kosten, die – ohne Rücksicht auf ihr Verschulden - durch sie oder ihre Beauftragten verursacht wurden und in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Bestand des Projektes stehen, Ersatz zu leisten. Beschädigte Anlagen der AWP sind mit ihrem Neuwert zu ersetzen. Die Flughafen Wien AG wird in den Verträgen mit den Professionisten auf diesen Umstand Rücksicht nehmen. Die AWP haftet nur für solche Schäden, die ihre Ursache in einem vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handeln der AWP-Mitarbeiter haben.
7. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich, alle übernommenen Pflichten auf seinen allfälligen Rechtsnachfolger zu übertragen.
8. Die Flughafen Wien AG hat nach §30 Rohrleitungsgesetz BGBl. 41111975 i.d. geltenden Fassung die Genehmigung des Landeshauptmannes für Niederösterreich für ihr Vorhaben einzuholen.

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 32:
Gutachter: R/K
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch die Zerschneidung der Landschaft beeinflusst?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Sachgütern allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Zerschneidungen der Landschaft wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von

3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* handelt es sich bei visuellen Zerschneidungen um Störungen des visuellen Zusammenhanges von Landschaftsteilen; die freie Einsehbarkeit von Landschaftsteilen ist nicht oder nur unwesentlich behindert. Bei einer visuellen Zerschneidung ist auch der Landschaftsteil hinter dem zerschneidenden Element erfahrbar. Weder die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung noch die o.a. Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen noch die Ausschlitzungsfläche nordöstlich oder die Bodenaushubdeponie nordwestlich der Piste 11R/29L stellen in diesem Sinne eine Zerschneidung der Landschaft dar.

Zwar werden Verkehrsinfrastrukturen im *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* als typische Beispiele für visuelle Zerschneidungen genannt, in Kombination mit den Geländeveränderungen (Dämme, Ausschlitzungsfläche, Bodenaushubdeponie, etc.) endet die Erfahrbarkeit der Landschaft jedoch zum Teil am Hindernis. Daher handelt es sich dabei um Sichtbarrieren. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar.

Beeinträchtigungen von Sachgütern durch Zerschneidung der Landschaft ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- die Piste und das zugehörige Rollwegsystem

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Sachgüter infolge Zerschneidung der Landschaft werden wie folgt dargestellt:

- Objekte
  - Der Katharinenhof liegt im Sichtbereich der Rollwege und diverser Geländemodellierungen. Er ist von einem bestehenden Gehölz-Sichtschutz umgeben.
  - Der Aichhof liegt im Nahebereich des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie des bis zu rund 20 m hohen Pistenvorfelds und der rund 40 m hohen Bodenaushubdeponie. Er ist von einem bestehenden Gehölz-Sichtschutz umgeben.
  - Die Kellergasse mit gemischter Nutzung am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch den 100 m breiten Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen vom Vorhaben abgeschirmt.
  - Das Wohnhaus im Grünland am nördlichen Ortsrand von Schwadorf befindet sich dem Bestand näher als dem Vorhaben. Vom nordöstlichen Ortsrand von Schwadorf aus ist der Damm des Pistenvorfeldes am Horizont wahrnehmbar, durch die vorherrschende Distanz führt dieser nur zu einer geringen Veränderung der Horizontlinie. Darüber hinaus werden westlich des Gebäudes einige Gehölze im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung gepflanzt.
  - Die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf wird aufgelassen.
- Technische Infrastruktur

Beeinträchtigungen technischer Infrastruktur durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens werden durch entsprechende Maßnahmen (Verlegung, Stilllegung) ausgeschlossen.

- Rohstoffe

Beeinträchtigungen von Rohstoffen durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens werden durch entsprechende Maßnahmen (Stilllegung der Gassonden) ausgeschlossen bzw. sind diese durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens nicht betroffen (bergrechtlichen Abbaubewilligungen bzw. in den Flächenwidmungsplänen gewidmete Materialgewinnungsstätten).
Laut den Regionalen Raumordnungsprogrammen südliches und nördliches Wiener Umland kenntlich gemachte Rohstoffvorkommen oder Materialgewinnungsstätten sind vom Vorhaben nicht unmittelbar betroffen. Die Rollwege des Vorhabens reichen bis in den Sicherheitsabstand der Eignungszone für die Gewinnung von Sand und Kies Nr. 6 westlich von Fischamend, befinden sich aber in keinem Konflikt mit dieser und beeinträchtigen diese auch nicht durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens.

Auswirkungen auf Sachgüter allgemein siehe Risikofaktor 30 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeveränderungen.

Gutachten:

Sachgüter werden durch Zerschneidung der Landschaft durch das Vorhaben wie folgt beeinträchtigt:

- Objekte
  - Die Beeinträchtigungen des Katharinenhofs durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens (Rollwege) werden durch die Aufrechterhaltung der Wegverbindungen (Umlegung und Unterführung) als gering eingestuft.
  - Der Aichhofs wird durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens nicht zusätzlich beeinträchtigt. Seine Lage im Nahebereich des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie des bis zu rund 20 m hohen Pistenvorfelds und der rund 40 m hohen Bodenaushubdeponie führt durch die entstehenden Sichtbarrieren zu visuellen Störungen.
  - Die Kellergasse am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch den 100 m breiten Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.
  - Das Wohnhaus im Grünland am nördlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch den am Horizont wahrnehmbaren Damm und die geplanten Gehölze im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt, da es sich hierbei um Sichtbarrieren / visuelle Störungen handelt.
  - Die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf wird aufgelassen.

Die Beeinträchtigungen von Objekten durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens wird in Summe als geringfügig eingestuft.

- Technische Infrastruktur

Beeinträchtigungen technischer Infrastruktur durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens finden nicht statt.

- Rohstoffe

Beeinträchtigungen von Rohstoffen durch Zerschneidungseffekte im Zuge des Vorhabens finden nicht statt.

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen (Aufrechterhaltung der Verkehrsanbindungen, Aufrechterhaltung des landwirtschaftlichen Wegenetzes insbesondere jener Wege, die als Radwege ausgewiesen sind bzw. fungieren; Verlegung und Stillegung technischer Infrastruktur) zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Risikofaktor 33:
Gutachter: R/K
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Werden Sachgüter durch visuelle Störungen beeinflusst?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Sachgütern allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind visuelle Störungen wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* endet bei der Sichtbarriere die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar. Diese Form der visuellen Störung stellt ein Hindernis in der freien Einsehbarkeit von Landschaftsteilen dar. Die Einsehbarkeit kann nur durch drastische Veränderung des Beobachtungspunktes erreicht werden. Dies trifft auf die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung und die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt 4 m (über FOK) hohen Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt den bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen zu.
Die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen zu einer Horizontüberhöhung und befinden sich im Nahbereich der Siedlungsgebiete.
Die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen teilweise zu einer Horizontüberhöhung, befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Beeinträchtigungen von Sachgütern durch visuelle Störungen ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- durch die bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste,
- durch die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße,
- durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme:
  - Nördlich von Rauchenwarth ist ein 50 bis 80 m breiter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant.
  - Nordöstlich von Schwadorf ist ein 100 m breiter Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, der hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet wird.

- Klein-Neusiedl weist bereits einen Waldbestand Richtung Flughafen auf, welcher um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert wird, sodass die Schutzwirkung wesentlich erhöht wird.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Sachgüter infolge visueller Störungen werden wie folgt dargestellt:

- Objekte
  - Der Katharinenhof liegt im Sichtbereich der Rollwege und diverser Geländemodellierungen. Er ist von einem bestehenden Gehölz-Sichtschutz umgeben.
  - Der Aichhof liegt im Nahebereich des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie des bis zu rund 20 m hohen Pistenvorfelds und der rund 40 m hohen Bodenaushubdeponie. Er ist von einem bestehenden Gehölz-Sichtschutz umgeben.
  - Die Kellergasse mit gemischter Nutzung am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch den 100 m breiten Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen vor Beeinträchtigungen durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens geschützt.
  - Das Wohnhaus im Grünland am nördlichen Ortsrand von Schwadorf befindet sich dem Bestand näher als dem Vorhaben. Vom nordöstlichen Ortsrand von Schwadorf aus ist der Damm des Pistenvorfeldes am Horizont wahrnehmbar, durch die vorherrschende Distanz führt dieser nur zu einer geringen Veränderung der Horizontlinie. Darüber hinaus werden westlich des Gebäudes einige Gehölze im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung gepflanzt.
  - Die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf wird aufgelassen.
- Technische Infrastruktur

Beeinträchtigungen technischer Infrastruktur durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens sind nicht relevant.

- Rohstoffe

Beeinträchtigungen von Rohstoffen durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens sind nicht relevant.

Auswirkungen auf Sachgüter allgemein siehe Risikofaktor 30 - Beeinträchtigung von Sach-/Kulturgütern durch Geländeveränderungen.

Gutachten:

Sachgüter werden durch visuelle Störungen durch das Vorhaben wie folgt beeinträchtigt:

- Objekte
  - Die Beeinträchtigungen des Katharinenhofs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens werden aufgrund des bestehenden Gehölz-Sichtschutz um den Hof trotz seiner Lage im Sichtbereich der Rollwege nordwestlich des Katharinenhofs und der im Hintergrund liegenden Bodenaushubdeponie als gering eingestuft.
  - Die Beeinträchtigungen des Aichhofs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens werden aufgrund des bestehenden Gehölz-Sichtschutz trotz seiner Lage im Nahebereich des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie des bis zu rund 20 m hohen Pistenvorfelds und der rund 40 m hohen Bodenaushubdeponie als mäßig eingestuft.
  - Die Kellergasse am nordwestlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch den Schutz des 100 m breiten Waldstreifens auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens nicht beeinträchtigt.
  - Das Wohnhaus im Grünland am nördlichen Ortsrand von Schwadorf wird durch die vorherrschende Distanz und die geplanten Gehölze im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens vernachlässigbar beeinträchtigt.
  - Die Kompostieranlage an der B 10 nordwestlich von Schwadorf wird aufgelassen.

Die Beeinträchtigungen von Objekten durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens wird in Summe als mäßig eingestuft.

- Technische Infrastruktur

Beeinträchtigungen technischer Infrastruktur durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens sind nicht relevant.

- Rohstoffe

Beeinträchtigungen von Rohstoffen durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens sind nicht relevant.

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung (Bepflanzungsmaßnahmen im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung) vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Risikofaktor 34:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Das Landschaftsbild wird im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5 *Darstellung des Ist-Zustandes* und Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* wie folgt beschrieben (gekürzt):

Der engere Untersuchungsraum befindet sich im sogenannten „Südlichen inneralpinen Wiener Becken".

Es handelt sich u.a. um eine hügelartige Schwelle aus tertiärem Material, die Rauchenwarther Platte, welche im Westen und Osten durch die deutlich ausgebildeten Senken der Schwechat und Fischa begrenzt wird. Zwischen dem Plateaugebiet und dem Donaustrom im Norden liegt das Augebiet der Donau. Es ist gegen die höheren Terrassenstufen durch eine Geländekante abgesetzt.

Die Fließgewässer mit den angrenzenden Flussniederungen erfüllen eine bedeutende landschaftsgliedernde Funktion und stellen wesentliche Elemente der topographischen Ausformung der Landschaft dar.

Die Rauchenwarther Platte ist eine schwach gewellte Hügellandschaft, deren höchste Erhebung, die Pfaffenöden (231 m.ü.A.) oder der Andreasberg (220 m.ü.A.) die Seehöhe von 200 m nur wenig überschreiten. Während der Abfall zum Flusslauf der Schwechat relativ sanft ausfällt und vor allem im Norden von kleinräumigen, steileren Geländestufen unterbrochen wird, ist der Übergang zur Fischa deutlicher und mit einer markanteren Geländestufe ausgebildet.

Das Plateaugebiet der Rauchenwarther Platte ist von weitläufigen Landwirtschaftsflächen und ausgedehnten Infrastruktureinrichtungen wie der Kaserne in Zwölfaxing, der OMV oder dem Flughafen Wien-Schwechat geprägt. Die Besiedlung konzentriert sich in den Ortschaften Schwadorf und Rauchenwarth, sowie entlang der Flussniederungen der Schwechat und Fischa.

Das Gelände des Flughafens Wien-Schwechat befindet sich am Rand der leicht nach Norden und Osten abfallenden Rauchenwarther Platte. Im Süden befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth selbst liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Vom Standort Flughafen Wien-Schwechat aus eröffnet sich ein weites, offenes Blickfeld. Nach dem landwirtschaftlichen Produktionsgebiet der Rauchenwarther Platte im Nahbereich des Flughafens sind je nach Standort lokale Windschutz-Gehölzstreifen, der Schwadorfer Wald, der Wienerwald, die Donauauen und die Hügelkette bei Bratislava horizontbildend. Weitere Elemente, die den Landschaftsraum im Umland charakterisieren, jedoch nur sekundär und sehr blickpunktspezifisch das Landschaftsbild prägen, sind:

- Zivilisationslandschaftliche Elemente: Wohnpark Alterlaa, AUA-Gebäude in Oberlaa, Schmidmühle in Rannersdorf, Brauerei Schwechat, OMV-Gelände, Arsenalturm, Gasometer Simmering, Alberner Hafen, Milleniumtower, UNO-City und Donauturm, diverse Lagerhaustürme im Marchfeld, Windpark Leopoldsdorf und diverse Hochspannungsfreileitungen.
- Kulturlandschaftliche Elemente: Wienerwald mit Anninger, Hügelkette Wagram, Goldberg, Wilhelminenberg, Cobenzl, Kahlenberg, Leopoldsberg, Bisamberg, Hügelkette bei Bratislava, Hundsheimerberg.

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 3 *Aufgabenstellung* besteht das Vorhaben im Wesentlichen aus:

- Geländeanpassungsmaßnahmen
- Errichtung einer neuen Piste 11R/29L
- Errichtung von Rollwegen
- Errichtung von Straßen und Wegen / Betriebsstraßen
- Errichtung von Gebäuden und Betriebseinrichtungen
- Errichtung von Außenanlagen im neuen Betriebsbereich der Parallelpiste 11R/29L
- Errichtung von Flugsicherungseinrichtungen
- Errichtung von Markierungen und Beschilderungen
- Errichtung von Abwasser-Entsorgungsanlagen
- Errichtung einer Wasserversorgung
- Errichtung elektro- und nachrichtentechnischer Versorgungseinrichtungen
- Errichtung von Beleuchtungsanlagen
- Errichtung von Gasversorgungeinrichtungen
- Errichtung eines Schneelagerplatzes
- Anpassung und Erweiterung des Betriebs
- Technische Lärmschutzmaßnahmen
- Sichtschutzmaßnahmen
- Errichtung einer Flugplatzumzäunung
- Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen
- Verlegung der Landesstraße B10
- Rodungs- und Bepflanzungsmaßnahmen
- Bodenaushubdeponie

Mit dem Vorhaben sind Geländeveränderungen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* bildet das Gelände rund um das Vorhaben eine schwach gewellte Hügellandschaft mit vereinzelten Geländestufen, wie z.B. das abfallende Gelände zu den Flussläufen der Schwechat, der Fischa oder der Übergang zum Augebiet der Donau. Im Süden der geplanten Parallelpiste befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Aus den Einreichunterlagen geht hervor, dass die Geländeveränderungen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen sowie die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Nahbereich der Siedlungsgebiete umfassen. Zur Sicherstellung der ungehinderten Sicht aus dem Flugsicherungsturm auf die im Zuge des Vorhabens neu zu errichtenden Bewegungsflächen ist es erforderlich, den Bereich zwischen den Zurollwegen (Rollweg H und Rollweg J) großflächig auszuschlitzen. Im zukünftigen Betriebsbereich der neuen Piste sind dafür ca. 10 m abzutragen. Davon ist eine Fläche von ca. 80 ha betroffen. Die östliche Hälfte der Piste selbst liegt in einem Einschnitt bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 24 m. Die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens weist zum bestehenden Gelände gar einen Höhenunterschied von bis zu rund 40 m auf.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- durch Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen:
  - bis zu rund +20 m Höhenunterschiede im Gelände (Pistenvorfeld),
  - bzw. bis zu rund +40 m Höhenunterschied (Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens),
  - bzw. bis zu rund -10 m Höhenunterschied (Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen Teil des Vorhabens),
  - bzw. durch die teilweise Lage der Piste im Einschnitt mit bis zu ca. -24 m
- durch die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße,
- durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme:
  - Nördlich von Rauchenwarth ist ein 50 bis 80 m breiter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant.
  - Nordöstlich von Schwadorf ist ein 100 m breiter Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, der hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet wird.
  - Klein-Neusiedl weist bereits einen Waldbestand Richtung Flughafen auf, welcher um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert wird, sodass die Schutzwirkung wesentlich erhöht wird.

Gutachten:

Durch Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen entstehen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens wie folgt:

- Durch das Pistenvorfeld, welches bis zu rund 20 m Höhenunterschied im Gelände aufweist, entstehen mäßige Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- Durch die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens, welche bis zu rund 40 m Höhenunterschied aufweist, entstehen hohe Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- Durch die Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen Teil des Vorhabens, auf welcher bis zu rund 10 m Boden abgetragen wird entstehen vernachlässigbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.
- Durch die teilweise Lage der Piste im Einschnitt mit einer Tiefe von bis zu ca. 24 m entstehen vernachlässigbare Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.

Durch die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße entstehen geringe Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens.

Durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme ergeben sich folgende Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens:

- Der Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth umfasst einen 50 bis 80 m breiten Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft und führt somit zu einer vernachlässigbaren Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Gelände-veränderungen im Zuge des Vorhabens. (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschafts-pflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth*)
- Der Sicht- und Lärmschutz Schwadorf umfasst einen 100 m breiten Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen hinter einem bestehenden Wald und führt somit zu einer geringen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens. (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.15 *Sicht- und Lärmschutz Schwadorf*)

- Der Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl umfasst einen 50 m breiten, dicht bepflanzten Waldbereich hinter einem bestehenden Wald, wodurch keine Beeinträchtigung des Landschaftsbilds durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens entstehen. (Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.17 *Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl*)

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens werden sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

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

Auflagen:

Keine

Bewertung: 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Risikofaktor 35:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen oder werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Landschaftsbild allgemein siehe Risikofaktor 34 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind Flächeninanspruchnahmen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* beansprucht die gegenständliche Piste 11R/29L-2400 m hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktionsraum und bestehende Verkehrsflächen. Durch den Bau des Vorhabens sind die Straßenverbindungen nach Schwechat (B 10) und nach Rauchenwarth (L 2063) betroffen, diese Straßenverbindungen bleiben jedoch durch technische Maßnahmen erhalten. Gleiches gilt für das landwirtschaftliche Wegenetz im Nahbereich des Vorhabens. Dies gilt sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase.

Als maßgeblicher Faktor bezüglich der quantitativen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben wird gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* der Gesamtflächenverbrauch innerhalb des Zaunverlaufs durch Piste, Rollwege und der Bereich zwischen den Pisten herangezogen.

Tabelle: Flächenverbrauch des Vorhabens

Piste	Zaunumhüllende (ha, gerundet)	Bereich zwischen Pisten außerhalb Zaun-umhüllender (ha, gerundet)	Summe (ha, gerundet)
11/29-2400 m	550	240	790

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung*)

Aus den Einreichunterlagen geht darüber hinaus hervor, dass weitere Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens v.a. durch den Straßendamm südlich der B 10, die Ausschlitzungsfläche nordöstlich und die Bodenaushubdeponie nordwestlich der geplanten Piste 11R/29L sowie in Rauchenwarth und Schwadorf durch die Errichtung von Sicht- und Blend- bzw. Lärmschutzdämmen samt Bepflanzung und in Klein-Neusiedl durch den Sicht- und Lärmschutz in Form eines 50 m breiten, den bestehenden Gehölzen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereiches entstehen.

Gutachten:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* ist eine wesentliche Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen durch das Vorhaben nicht ableitbar. Größere zusammenhängende Waldflächen sind vom Vorhaben nicht betroffen. Einige Windschutzgürtel werden jedoch beansprucht, allerdings kommt es im Zuge der Landschaftspflegerischen Begleitplanung auch zur Neuanlage von Baum-, Strauch- und Waldbeständen, welche mit bestehenden Strukturen vernetzt werden.
Aufgrund der notwendigen Einsehbarkeit der Parallelpiste vom Tower ist eine Wiederherstellung der gerodeten Windschutzstreifen im Bereich der Bodenaushubdeponie nicht möglich. Eine Bepflanzung der Anschüttungsfläche mit hoch wachsenden Baumarten ist nur im westlichen bzw. im nördlichen Teil sowie auf den Böschungsflächen möglich.

Die Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens wird sowohl in der Errichtungs- als auch in der Betriebsphase als mäßig eingestuft.

In den Unterlagen sind Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Risikofaktor 36:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild durch Zerschneidungseffekte beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Landschaftsbild allgemein siehe Risikofaktor 34 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind Zerschneidungen der Landschaft wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* handelt es sich bei visuellen Zerschneidungen um Störungen des visuellen Zusammenhanges von Landschaftsteilen; die freie Einsehbarkeit von Landschaftsteilen ist nicht oder nur unwesentlich behindert. Bei einer visuellen Zerschneidung ist auch der Landschaftsteil hinter dem zerschneidenden Element erfahrbar. Weder die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung noch die o.a. Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen noch die Ausschlitzungsfläche nordöstlich oder die Bodenaushubdeponie nordwestlich der Piste 11R/29L stellen in diesem Sinne eine Zerschneidung der Landschaft dar.
Zwar werden Verkehrsinfrastrukturen im *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* als typische Beispiele für visuelle Zerschneidungen genannt, in Kombination mit den Geländeveränderungen (Dämme, Ausschlitzungsfläche, Bodenaushubdeponie, etc.) endet die Erfahrbarkeit der Landschaft jedoch zum Teil am Hindernis. Daher handelt es sich dabei um Sichtbarrieren. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar.

Gutachten:
Zum einen führen die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm und dahinter liegender neugeplanter Piste 11R/29L wie auch die Bodenaushubdeponie zu keinen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft, da es sich hierbei um Sichtbarrieren / visuelle Störungen handelt, die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis endet und gut erkennbaren Sichtkanten bzw. neue Horizontlinien entstehen.

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

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

In den Unterlagen sind keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:
Keine

Bewertung: 1 geringe/mäßige Auswirkungen

Risikofaktor 37:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird das Landschaftsbild/Erholungswert der Landschaft durch visuelle Störungen beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Sind in den Unterlagen ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen?
4. Werden weitere Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Landschaftsbild allgemein siehe Risikofaktor 34 - Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch Geländeveränderungen.

Mit dem Vorhaben sind visuelle Störungen wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensüberblick, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* endet bei der Sichtbarriere die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar. Diese Form der visuellen Störung stellt ein Hindernis in der freien Einsehbarkeit von Landschaftsteilen dar. Die Einsehbarkeit kann nur durch drastische Veränderung des Beobachtungspunktes erreicht werden. Dies trifft auf die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung und die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt 4 m (über FOK) hohem Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt den bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen zu.
Die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen zu einer Horizontüberhöhung und befinden sich im Nahbereich der Siedlungsgebiete.
Die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die dahinter liegende Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen teilweise zu einer Horizontüberhöhung, befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch visuelle Störungen ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- durch die bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste,
- durch die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße,
- durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme:
  - Nördlich von Rauchenwarth ist ein 50 bis 80 m breiter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant.
  - Nordöstlich von Schwadorf ist ein 100 m breiter Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, der hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet wird.
  - Klein-Neusiedl weist bereits einen Waldbestand Richtung Flughafen auf, welcher um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert wird, sodass die Schutzwirkung wesentlich erhöht wird.

Gutachten:

Das Landschaftsbild wird durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

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

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

  Dadurch ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- Durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme ergeben sich folgende Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens:
  - Nördlich von Rauchenwarth ist ein 50 bis 80 m breiter, dicht bepflanzter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant. Diese Dämme samt Sichtschutzpflanzungen stellen eine Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

    Dadurch ergibt sich eine hohe Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
  - Nördlich von Schwadorf ist ein 100 m breiter Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, der hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet wird. Diese Dämme samt Sichtschutzpflanzungen stellen eine Erweiterung der bereits vorhandenen Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

    Dadurch ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
  - Klein-Neusiedl weist bereits einen Waldbestand Richtung Flughafen auf, welcher um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert wird, sodass die Schutzwirkung wesentlich erhöht wird. Dieser geplante Waldbereich stellt eine Erweiterung des bestehenden Waldes als Sichtbarriere dar. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
    Dadurch ergibt sich eine vernachlässigbare Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

Die Beeinträchtigungen in der Errichtungs- und der Betriebsphase des Landschaftsbilds durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens werden als hoch eingestuft.

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

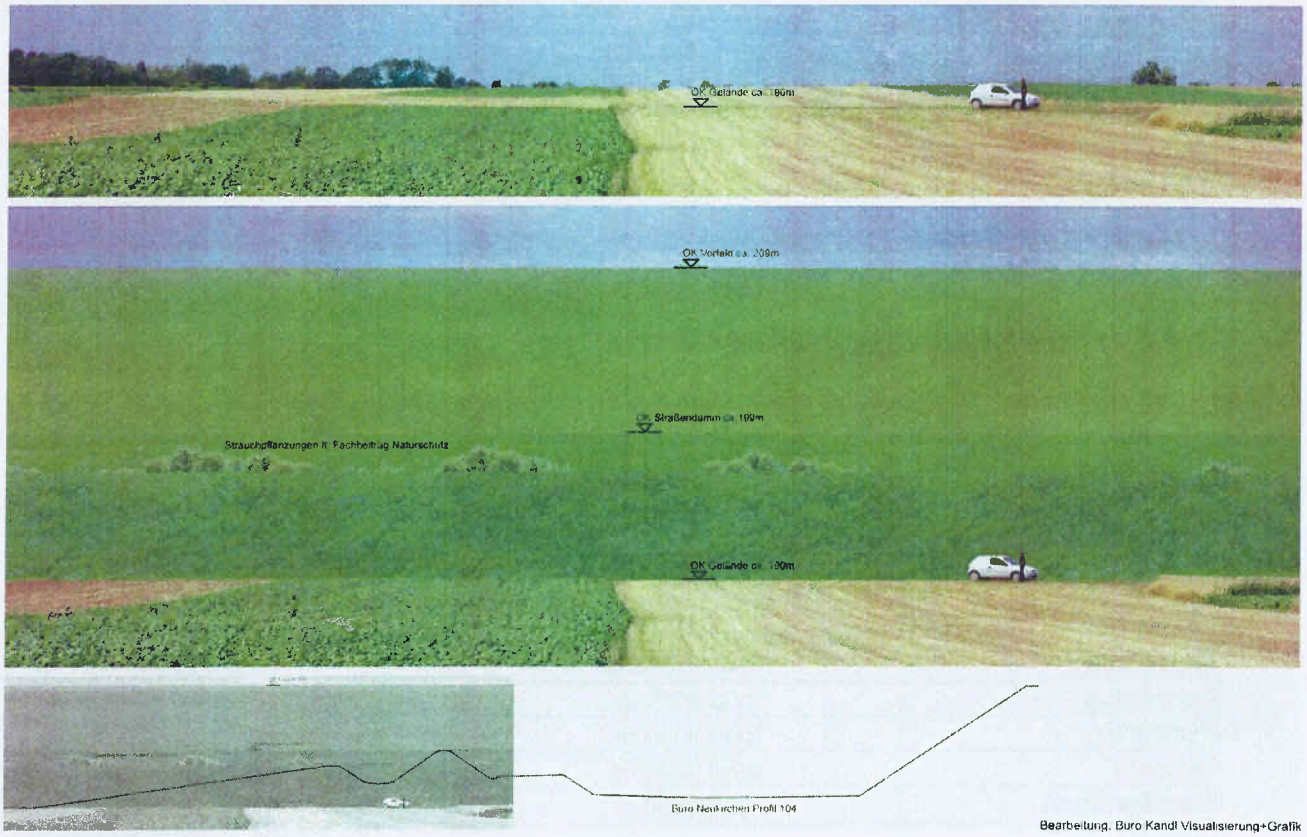

Abbildung: Visualisierung Standpunkt 03 Ist-Zustand / Neu
(Quelle: Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum*)

Auflagen:

Es wird folgende Auflage formuliert:

- Durch die Anlage der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 7 *Beschreibung von Maßnahmen* beschriebenen Begleitdämmen im Verlauf des südlichen Vorfeldrands und der Straße B 10 sowie Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen und Sicht- und Lärmschutzdämmen in Verbindung mit Baum- und Waldpflanzungen nördlich der Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf werden die im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Störwirkungen vermindert.

  Diese Maßnahmen werden jedoch als nicht ausreichend eingestuft.

  Daher wird vorgeschrieben, dass der im Vorhaben enthaltene Doppeldamm südlich der B 10 Budapester Straße – soweit aus naturschutzfachlicher und flugsicherheitstechnischer Sicht möglich – zumindest so mit Gehölzen (Sträucher und Bäume) bepflanzt wird, dass die gerade verlaufende Horizontlinie der Oberkante des Dammes nicht durchgängig sichtbar bleibt.

Bewertung: 2 hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar

Risikofaktor 42:
Gutachter: R/Lu
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe

Fragestellungen:

1. Werden durch Luftschadstoffe gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:
Gemäß der Lagepläne zur Raumplanung (Einlage Nr. 02.190) bestehen folgende Abstände gewidmeter Wohngebiete zum Vorhaben:

Gemeinde	geringster Abstand eines gewidmeten Wohngebiets zur Piste 11R/29L	geringster Abstand eines gewidmeten Wohngebiets zu einem näheren Teil des Vorhabens
Schwechat	rund 4100 m	rund 2900 m zur B 10 neu
Zwölfaxing	rund 3800 m	rund 2500 m zur B10 neu
Himberg	rund 5800 m	rund 4800 m zur B 10 neu
Rauchenwarth	rund 1500 m	rund 1100 m zur B 10 neu
Schwadorf	rund 1800 m	rund 900 m zur B 10 neu rund 800 m zur nächsten Umzäunung
Enzersdorf an der Fischa	rund 2600 m	rund 1500 m zur nächsten Umzäunung
Klein-Neusiedl	rund 2500 m	rund 1100 m zu Rollweg
Fischamend	rund 4100 m	rund 1000 m zu Becken im Norden, rund 1300 m zu Rollweg

Mit dem Vorhaben sind Luftschadstoffimmissionen wie folgt verbunden:
Befund zu Luftschadstoffimmissionen allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Gutachten:
Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Errichtungsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Fahrbewegungen auf unbefestigten Flächen
- Winderosion
- Be- und Entladevorgänge
- Arbeitsmaschinen
- KFZ-Fahrbewegungen.

Bei den emittierten Luftschadstoffen handelt es sich überwiegend um Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X).

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Betriebsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Flugbetrieb und die damit verbundenen Tätigkeiten (Luftfahrzeugemissionen welche direkt am Flughafen sowie bei An- und Abflügen von und zum Flughafen Wien-Schwechat entstehen, Luftfahrzeugenteisung, Flächenenteisung)
- KFZ-Verkehr (Airsidebereich - nicht für die Öffentlichkeit zugänglicher Bereich des Flughafens wie Vorfeld, Betriebsstraßen etc. - und Landside-Bereich - öffentlich zugänglichen Teile des Flughafengeländes wie z.B. Zufahrtsstraßen zu den Terminals, Parkplätze etc.).

Bei der Verbrennung von Kerosin und Flugbenzin entstehen neben den Hauptprodukten Kohlendioxid (CO_2) und Wasser (H_2O) Stickoxide (NO_X), Kohlenmonoxid (CO), unverbrannte Kohlenwasserstoffverbindungen

(HC), Schwefeloxide (SO_X), Partikel (PM) inkl. Ruß sowie Blei (Pb). Als Emissionsquellen sind die Triebwerke und die Hilfsgasturbinen anzusehen, welche bei der Landung, bei den Starts bzw. am Boden während der Phasen, in denen die Triebwerke nicht betrieben werden und keine externe Versorgung zur Verfügung steht, in Betrieb sind. Durch den KFZ-Verkehr im Airside- und Landside-Bereich werden überwiegend Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X) emittiert. Die Emissionen der Luftfahrzeugenteisung, die Flächenenteisung sowie die der geplanten Heizungsanlage sind als vernachlässigbar anzusehen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik wird der Untersuchungsraum durch das gegenständliche Projekt durch Luftschadstoffe zusätzlich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen sind für die Betriebsphase als keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen und während der Errichtungsphase als geringe bis mäßige Auswirkungen einzustufen:

Während der Errichtungsphase sind durch die Bau- und Arbeitsmaschinen, durch die LKW-Transporte sowie durch Winderosion Emissionen und daraus resultierend Immissionen gegeben. Während der Ausbaustufe 1 ist ein hohes Bauaufkommen und erhöhte Bauintensität gegeben.
Wie die Berechnungen zeigen, werden in keinem der berechneten Aufpunkte die JMW-Grenzwerte für NO_2 und PM 10 gemäß IG-L überschritten. Auch für die Staubdeposition kann von der Einhaltung des Grenzwertes von 0,21 g/m²d im Jahresmittel ausgegangen werden.
Für den NO_2-Kurzzeitwert (HMW) ist in den Aufpunkten mit der höchsten Zusatzbelastung mit einer Gesamtbelastung von rund 180 µg/m³ zu rechnen. Der NO_2-HMW-Grenzwert des IG-L von 200 µg/m³ wird nicht überschritten werden.
Während der Bauphase 5 und 6 können je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Um die Zusatzimmissionen möglichst gering zu halten sind während der Erdbauarbeiten staubmindernde Maßnahmen zu treffen.

Die Emissionen des gegenständlichen Projektes wirken sich für die Betriebsphase **Prognosejahre 2020 und 2025** im irrelevantem Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.
Als irrelevant ist ein Immissionsbeitrag von < 3% des jeweiligen Grenzwertes bzw. < 1% bei Sanierungsgebieten zum Schutz des Menschen anzusehen. Geringfügig wird eine maximale Zusatzbelastung von < 10% des Grenzwertes bezeichnet. In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO_2 (JMW), SO_2 (HMW, TMW), CO (MW1 und MW8), Schwebestaub PM 10 (TMW, JMW), PM 2,5 (JMW), Benzol (JMW), sowie von Staubniederschlag und Staubinhaltsstoffen (JMW), Schwermetallen im PM10 (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) als irrelevant, von NO_2 (HMW) teils geringfügig, bei Einhaltung der Grenzwerte einzustufen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Ozonbelastung im zu beurteilenden Raum sind im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungszentrum Wien als sehr gering anzusehen.

Komponente	Zeitbezug	Bewertung Zusatzbelastung		Bemerkung
		Planszenario 2020/	Planszenario 2025	
IG-Luft / Schutz der menschlichen Gesundheit				
NO_2	JMW	Irrelevant	Irrelevant	
NO_2	HMW	irrelevant /gering	irrelevant /gering	im Stadtgebiet von Wien irrelevant
NO_2	TMW[a]	Irrelevant	Irrelevant	
SO_2	HMW, TMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom HMW
CO	MW1, MW8	irrelevant	irrelevant	
PM10	TMW, JMW	irrelevant	irrelevant	
PM 2,5	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom PM10
Benzol	JMW	irrelevant	irrelevant	
Staubniederschlag	JMW	irrelevant	irrelevant	
Schwermetalle im PM10	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung
Benzo(a)pyren	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung

Abbildung: Bewertung der Zusatzbelastung in Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Die Ergebnisse der Geruchsbegehungen im Bereich der nächstgelegenen Anrainergemeinden zeigten, dass in den Gemeinden Schwechat, Mannswörth und Fischamend keine Geruchswahrnehmungen zu erwarten sind. In den Gemeinden Klein-Neusiedl, Enzersdorf/Fischa und Schwadorf werden die Häufigkeit der zu erwartenden Geruchsimmissionen weit unter den Beurteilungskriterien von 8% der Geruchsstunden/Jahr laut den Kriterien des Nationalen Umweltplanes 1994 liegen.
Wird eine Beurteilung hinsichtlich der Grenzwerte der ausländischen Beurteilungsgrundlagen wie TA- Luft (TA-Luft - Vorsorgewerte der 4 Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz der BRD, 2002) und Grenzwerte der WHO durchgeführt, so kann nachstehende Aussage getroffen werden:
Der in der TA-Luft angeführte Richtwert für gas- und partikelförmiges Quecksilber (JMW) ist als geringfügig anzusehen.
Die Richtwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für HCl (JMW) und HF (JMW) werden ebenfalls unterschritten. Die Konzentrationen für As, Ni und Tl im Staubniederschlag liegen unterhalb den in der TA-Luft angeführten Orientierungswerten.
Die zu erwartenden Immissionen für PCDD/F werden unter dem Zielwert der TA-Luft liegen. Die PCDD/F-Belastung ist als gering einzustufen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik werden die Beeinträchtigungen auf gewidmete Siedlungsgebiete durch Luftschadstoffe in der Betriebsphase als keine, vorteilhaft oder vernachlässigbar und in der Errichtungsphase gering bis mäßig eingestuft. Die zur Beurteilung herangezogenen Grenzwerte gemäß IG-L werden sowohl in der Errichtungsphase als auch in der Betriebsphase mit Ausnahme in der Bauphase 5 und 6 nicht überschritten. Während der Bauphase 5 und 6 können je nach den herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschender Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Eine Überschreitung des Jahresmittelwertes für PM10 und PM 2,5 kann jedoch ausgeschlossen werden.
Weiters wird festgehalten, dass die zu erwartenden Immissionen weit unter den Grenzwerten der ausländischen Beurteilungsgrundlagen, wie der 1. und 4. Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz der BRD, TA-Luft und WHO, liegen werden.
Aus luftreinhaltetechnischer Sicht ist die Beeinträchtigung als irrelevant bis geringfügig zu bewerten.

Die Raumordnung schließt sich der luftreinhaltetechnischen Beurteilung an.

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

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	B
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	E

Risikofaktor 43:

Gutachter: R/A
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwässer/Sickerwässer

Fragestellungen:

1. Werden durch Abwässer/Sickerwässer aus dem Vorhaben gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Abwässer/Sickerwässer wie folgt verbunden:

Gemäß Teilgutachten Abwassertechnik wird die Abwasserentsorgung in der Errichtungsphase wie folgt beschrieben:

Durch die geplante Sammlung und Entsorgung der sanitären Abwässer des Containerdorfes wird eine Belastung des Grundwassers nicht erwartet.

Die Ausführung eines flüssigkeitsdichten und mineralölbeständigen Bodens in der Halle für die Wartung der Baufahrzeuge, die Vorhaltung und Anwendung von Ölbindemittel, Vorgaben für Baustellenentwässerungen sowie die Vorschreibung einer entsprechenden Absetzzeit vor der Einleitung von Abwässern aus der Wasserhaltung in die Donau beim Bau des Ableitungskanals werden als Auflagen vorgeschrieben.

Gemäß Teilgutachten Abwassertechnik wird die Abwasserentsorgung in der Betriebsphase wie folgt beschrieben:

- Kanalanlagen (sanitäres Abwasser, Oberflächenwasser, Bereiche wo Fahrzeuge betankt, gewaschen und repariert werden, Flugzeugenteisung)

Durch die Sammlung und Behandlung der sanitären Abwässer, der Abwässer von Bereichen wo Fahrzeuge betankt, gewaschen und repariert werden und Abwässer aus der Flugzeugenteisung, die Sammlung von Oberflächenwässern sowie die Einbindung des Schneelagerplatzes in die Oberflächenwasserkanalisation ist eine Grundwassergefährdung nicht zu erwarten.

Der im Grundwasserschwankungsbereich liegende Teil des Ableitungskanals zur Donau darf keine drainagierende Wirkung aufweisen und damit eine Absenkung der Grundwasserspiegels im Bereich der Kanaltrasse bewirken. Bei Bau- und Betrieb der geplanten Kanalanlagen samt Pumpwerken und Speicherbecken nach dem Stand der Technik, ist die Dichtheit der abwasserführenden Anlagenteile gegeben.

- Versickerung der Niederschlagswässer des Schulterbereichs der geplanten Piste 11R/29L und der geplanten Rollwege

Auf den Schulterbereichen ist mit verschleppten Stoffen von der Piste (beispielsweise Reifenabrieb, Verbrennungsrückstände) und im Winterbetrieb durch verfrachtete Enteisungsmitteln zu rechnen. Von den asphaltierten Schulterbereichen fließt das Niederschlagswasser samt gelösten und transportierten Schadstoffen in die humusierten Grünbereiche. Durch die großflächige Versickerung über die humusierten

Grünbereiche ist ein Abbau bzw. eine Abscheidung der Schadstoffe im Humus zu erwarten. Durch den großen Flurabstand des Grundwassers ist auch auf dem Sickerweg im Untergrund ein großes Potential für den Abbau organischer Verunreinigungen vorhanden. Durch die Entwässerung der Schulterbereiche über großflächige Versickerungen ist keine Gefährdung des Grundwassers zu erwarten.

- Flächen, wo Fahrzeuge betankt, gewaschen und repariert werden

Zur Vermeidung der Belastung des Grundwassers muss die Ausführung der Flächen wasserdicht und mineralölbeständig erfolgen.

- Versickerung des Niederschlagswasser von Fahrflächen (internes/externes Wegenetz, neu trassierte B 10)

Das Niederschlagswasser von den geplanten Fahrflächen wird durch Straßen- und Reifenabrieb sowie Verbrennungsrückstände und Tropfverluste der KFZ zusätzlich belastet. In den projektierten großflächigen Versickerungen über Grünbereiche bzw. Humusfiltermulden erfolgt eine Filterung des Niederschlagswassers. Die Schwermetalle werden zum Großteil abgeschieden, organische Verbindungen werden von Mikroorganismen im Oberboden weitgehend abgebaut. Bei Bau- und Betrieb der Anlage entsprechend dem Stand der Technik, ist eine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers nicht zu erwarten.

Die im Winter durch Streusalz hervorgerufene qualitative Belastung des Grundwassers wird als geringfügig eingestuft.

- Niederschlagswässer der Dachflächen

Durch die Versickerung der Niederschlagswässer von den Dachflächen der geplanten Gebäude ist, wegen der erfahrungsgemäß geringfügigen Belastung mit Schadstoffen, keine qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers zu erwarten.

- Einleitung biologisch gereinigter Abwässer in die Donau

Die geplanten Mineralölabscheideanlagen für die möglicherweise ölbelasteten Abwässer aus Werkstätten, Waschboxen und Abstellhallen werden positiv beurteilt.

Durch die Einleitung der in der Verbandskläranlage Schwechat biologisch gereinigten Abwässer in die Donau ist keine Beeinträchtigung der Donau zu erwarten. Eine entsprechende Auslegung der Kläranlage des AV Schwechat ist jedoch erforderlich. Dies gilt ebenso für die Abwässer aus der Luftfahrzeugenteisung.

- Direkte Einleitung von Oberflächenwässern in die Donau

Das Oberflächenwasser der 3. Piste für den Flughafen Wien samt den zugehörigen Rollwegen wird in einem eigenen Kanalsystem gesammelt und abgeführt. Das Oberflächenwasser von den Pisten ist bei der Verwendung der bisher üblichen Auftaumittel auf Basis organischer Säuren organisch hoch belastet. Für eine derartige Situation sieht der Entwurf der AEV Niederschlagswasser vom 25.9.2000 einen Mindestwirkungsgrad von 90 % vor.

Die zulässige Größenordnung für die Einleitung des Parameters CSB mit $\leq$ 200 mg/l sowie mit einem CSB > 200 mg/l unter Einhaltung des CSB-Frachtkriteriums erscheint für den Vorfluter Donau unproblematisch.

- Zwischenfall/Unfall

Im Bereich der kanalisierten Einzugsgebiete ist eine Grundwassergefährdung durch im Störfall austretende wassergefährdende Stoffe nicht zu erwarten.

Im Bereich der Einzugsgebiete, die versickert werden, kann ein Rückhalt von im Störfall austretenden wassergefährdende Stoffen in den vorgesehenen Humusfiltern erwartet werden.

Bei einem Störfall sind entsprechende Maßnahmen zu setzen; austretende wassergefährdende Stoffe können durch die vorgesehenen Mineralölabscheider, das geplante Speicherbecken und Zwischenspeicherung in der Kanalisation zurückgehalten werden.

Gutachten:

Gemäß den im Teilgutachten Abwassertechnik getätigten Aussagen wird keine Beeinträchtigung des Grundwassers, der Donau oder dinglicher Rechte der Nachbarn erwartet.

Gemäß Teilgutachten Abwassertechnik finden die Baumaßnahmen außerhalb von gewidmeten Siedlungsgebieten statt. Da mit dem Projekt keine relevante Belastung von Grund- oder Oberflächenwasser in Zusammenhang steht, ist eine Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Abwässer/ Sickerwässer aus abwassertechnischer Sicht nicht zu erwarten.

Die Raumordnung schließt sich der abwassertechnischen Beurteilung an.

Es werden keine zusätzlichen bzw. anderen Maßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 44:

Gutachter: R/L
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung

Fragestellungen:

1. Wird durch das Vorhaben die gegebene Lärmimmissionssituation in gewidmeten Siedlungsgebieten beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden diese Überschreitungen bewertet?
4. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Lärmeinwirkungen wie folgt verbunden:

Gemäß Ergänzungen 4.1 Fluglärm, Kapitel 4.1.6 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020* werden die Beeinträchtigungen 2020 wie folgt geschildert:

> Vergleich Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020 – Umhüllende Tag (Lden = 65 dB + Ld16 = 62 dB):
>
> Die Lärmzone der Umhüllenden Tag nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R und im Bereich Anflug 29L flächenmäßig zu. Im Bereich der Piste 11R/29L ist auf unbewohnten Gebiet ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen.
>
> Eine flächige Abnahme ist im Bereich Anflug 16 Richtung Donau und Anflug 34 Richtung Margarethen am Moos festzuhalten. Eine weitere Abnahme liegt zwischen 11L und 11R vor.
>
> Vergleich Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020 – Umhüllende Nacht (13 x 68 dB + 1 x 80 dB):
>
> Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 ist ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen. In diesem Bereich ist das Maximalpegelhäufigkeitskriterium 1 x 80 dB maßgebend, das heißt wenige laute Luftfahrzeuge bestimmen die Lärmzonenkontur.
>
> Im gekurvten Anflug 11R ist Richtung Zwölfaxing ebenso eine flächige Zunahme der Zone ersichtlich.
>
> Die Abflüge von der Piste 29L bewirken eine flächige Zunahme Richtung Himberg (Maximalpegelhäufigkeitskriterium 13 x 68 dB).
>
> Eine flächige Zunahme ist im unbewohnten Bereich der Piste 11R/29L vorhanden.
>
> Eine flächige Abnahme ist im Bereich Start 29R bei Mannswörth festzustellen.

Vergleich Planszenario 2020 zu Nullszenario 2020 (Nacht) der Lärmzone Ln = 55 dB:

Die Lärmzone der 55 dB-Zone Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 ist eine flächige Abnahme festzustellen, da im Anflug die Flugbewegungen im Planszenario 2020 kleiner sind als im Nullszenario 2020. Hier sind nicht die lautesten Luftfahrzeuge bestimmend, sondern der ganze Luftfahrzeug-Mix.

Bei Start 29 ist ein Verlagerungseffekt von der bestehenden Piste 29 auf die Piste 29L zu erkennen.

Im Planszenario 2020 kommt es in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) zu einer Überschreitung des Kriteriums 13 x 68 dB in der Nacht (22:00- 06:00 Uhr). Dieses Kriterium ist allerdings für die Schüler bzw. Kindergartenkinder nicht maßgebend, da in der Nacht kein Betrieb stattfindet und damit keine schlafenden Kinder zu schützen sind. In der Nacht kommt es im Planszenario auch zu einer Überschreitung des 1 x 80 dB Kriteriums, welches wie oben bereits ausgeführt nicht maßgebend ist.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im Planszenario und im Nullszenario zu einem Pegel Ln > 45 dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Damit werden Lärmschutzmaßnahmen für das Planszenario 2020 erforderlich, um den Zielwert für den Innenpegel Nacht LA,eq = 30 dB zu erreichen.

Für das Objekt SE 041, Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es bei dem Kriterium für vorsorgemedizinische Aspekte für Schwerstkranke zu einer Überschreitung des 13 x 60 dB Kriteriums.

Pegelzunahmen größer als 10 dB treten ausschließlich im unbewohnten Trappengebiet im Nahebereich der Piste 11R/29L auf.

Gemäß Ergänzungen 4.1 Fluglärm, Kapitel 4.1.7 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025* werden die Beeinträchtigungen 2025 wie folgt geschildert:

Vergleich Planszenario 2025 zu Nullszenario 2025 – Umhüllende Tag (Lden = 65 dB + Ld16 = 62 dB):

Die Lärmzone der Umhüllenden Tag nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R und im Bereich Anflug 29L flächenmäßig zu. Im Bereich der Piste 11R/29L ist ebenfalls eine flächige Zunahme, die Richtung Zwölfaxing reicht, festzustellen.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Anflug 16 Richtung Donau und im Bereich Anflug 34 Richtung Margarethen am Moos festzuhalten. Eine weitere Abnahme liegt zwischen 11L und 11R vor.

Vergleich Planszenario 2025 zu Nullszenario 2025 – Umhüllende Nacht (13 x 68 dB + 1 x 80 dB):

Die Lärmzone der Umhüllenden Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig geringfügig zu. Im Bereich Anflug 16 Richtung Mühlleiten ist ebenfalls eine flächige Zunahme festzustellen. Wir bewegen uns dort wie zum Prognosezeitpunkt 2020 im Bereich des 1 x 80 dB Maximalpegelhäufigkeitskriteriums.

Im gekurvten Anflug 11R ist Richtung Zwölfaxing ebenso eine flächige Zunahme der Zone ersichtlich. Die Abflüge von der Piste 29L bewirken eine flächige Zunahme Richtung Himberg und Velm (Maximalpegelhäufigkeitskriterium 13 x 68 dB).

Eine flächige Zunahme ist im unbewohnten Bereich der Piste 11R/29L vorhanden.

Eine flächige Abnahme ist im Bereich Start 29R bei Mannswörth ersichtlich.

Vergleich Planszenario 2025 zu Nullszenario 2025 (Nacht) der Lärmzone Ln = 55 dB:

Die Lärmzone der 55 dB-Zone Nacht nimmt gegenüber dem Nullszenario im Bereich Anflug 29R flächenmäßig zu. Im Bereich Anflug 16 ist eine flächige Abnahme festzustellen, da im Anflug die Flugbewegungen im Planszenario 2020 kleiner sind als im Nullszenario 2020. Hier sind wie zum Prognosezeitpunkt 2020 nicht die lautesten Luftfahrzeuge bestimmend, sondern der ganze Luftfahrzeug-Mix.

Bei Start 29 ist ein Verlagerungseffekt von der bestehenden Piste 29 auf die Piste 29L zu erkennen.

Im Planszenario und im Nullszenario 2025 kommt es in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) zu einer Überschreitung des Kriteriums 13 x 68 dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Dieses Kriterium ist allerdings für die Schüler bzw. Kindergartenkinder nicht maßgebend, da in der Nacht kein Betrieb stattfindet und damit keine schlafenden Kinder zu schützen sind. In der Nacht kommt es im Planszenario und im Nullszenario auch zu einer Überschreitung des 1 x 80 dB Kriteriums, welches wie oben bereits ausgeführt nicht maßgebend ist.

Im Planszenario und im Nullszenario 2025 in Klein-Neusiedl beim Kindergarten/Hort (SE036) und bei der Volksschule (SE037) wird am Tag (06:00 – 19:00 Uhr) ein Ld13 > 60 dB erreicht. Um den geforderten Zielwert des Innenpegels von LA,eq = 35 dB zu erreichen, sind Maßnahmen für den Tag erforderlich.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im zu einem Pegel Ln > 45 dB in der Nacht (22:00-06:00 Uhr). Damit werden Lärmschutzmaßnahmen für das Planszenario 2025 erforderlich um den Zielwert für den Innenpegel Nacht LA,eq = 30 dB zu erreichen.

Für das Objekt SE 041 Alten- und Pflegeheim in Himberg kommt es im Planszenario bei dem Kriterium für vorsorgemedizinische Aspekte für Schwerstkranke zu einer Überschreitung des 13 x 60 dB Kriteriums.

Pegelzunahmen größer als 10 dB treten im unbewohnten Trappengebiet und am Objekt SE342 (Schule) in Leopoldsdorf auf. Bei SE342 liegen für das Planszenario die Lden-Werte 12,5 dB unter dem Schwellwert von 65 dB und der Ln-Wert 16,3 dB unter dem zugehörigen Schwellwert von 55 dB.

Im folgenden werden gemäß Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020* die Beeinträchtigungen von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärm im Vorhaben 2020 und in der Nullvariante 2020 tags und nachts gegenübergestellt:

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Vorhaben 2020 / Nullvariante 2020 – Tagfluglärm

TAGFLUGLÄRM	Vorhaben Piste 11R/29L 2020				Null-Variante 2020				Differenz Vorhaben / Null-Variante
	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	Vorhaben minus Null-Variante
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"									
Enzersdorf an der Fischa	70,67	17,98		88,66	77,10	32,00	1,83	110,94	-22,28
Fischamend	0,27			0,27					0,27
Göttlesbrunn-Arbesthal	7,41			7,41					7,41
Gramatneusiedl									0,00
Groß-Enzersdorf					1,48			1,48	-1,48
Himberg	1,54			1,54					1,54
Klein-Neusiedl	11,49	10,61	0,75	22,85	16,08	5,54		21,62	1,23
Lanzendorf	13,60			13,60					13,60
Mitterndorf an der Fischa									0,00
Moosbrunn									0,00
Schwadorf	13,26	1,33		14,59	17,10	4,87		21,97	-7,38
Schwechat	47,35			47,35	20,67			20,67	26,68
Trautmannsdorf a. d. Leitha					0,16			0,16	-0,16
Zwölfaxing	50,35			50,35	42,03			42,03	8,31
GESAMT	215,94	29,93	0,75	246,61	174,64	42,42	1,83	218,88	27,73

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Vorhaben 2020 / Nullvariante 2020 - Nachtfluglärm

NACHTFLUGLÄRM	Vorhaben Piste 11R/29L 2020					Null-Variante 2020					Differenz Vorhaben / Null-Variante
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	Vorhaben minus Null-Variante
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"											
Enzersdorf an der Fischa	22,93	6,01			28,94	20,54	4,68			25,22	3,73
Fischamend	20,09	1,70			21,79	17,81	1,20			19,01	2,78
Göttlesbrunn-Arbesthal	32,48				32,48	32,47				32,47	0,01
Gramatneusiedl	10,18				10,18	23,04				23,04	-12,86
Groß-Enzersdorf	12,95				12,95	19,05				19,05	-6,10
Himberg	74,78	0,12			74,90	18,33				18,33	56,57
Klein-Neusiedl	6,05	8,39	11,08	2,36	27,88	7,06	8,16	10,99	1,34	27,55	0,33
Lanzendorf											0,00
Mitterndorf an der Fischa	0,61				0,61						0,61
Moosbrunn	25,76				25,76						25,76
Schwadorf											0,00
Schwechat	25,50				25,50	0,71				0,71	24,79
Trautmannsdorf a. d. Leitha											0,00
Zwölfaxing	37,91				37,91	37,12				37,12	0,79
GESAMT	269,24	16,22	11,08	2,36	298,90	176,12	14,04	10,99	1,34	202,50	96,40

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Ist-Zustand / Vorhaben 2020 – Tagfluglärm

TAGFLUGLÄRM	Ist-Zustand 2003				Vorhaben Piste 11R/29L 2020				Differenz Vorhaben / Ist-Zustand
	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	Vorhaben minus Ist-Zustand
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"									
Enzersdorf an der Fischa	55,74	18,96		74,70	70,67	17,98		88,66	13,96
Fischamend					0,27			0,27	0,27
Göttlesbrunn-Arbesthal					7,41			7,41	7,41
Gramatneusiedl									0,00
Groß-Enzersdorf									0,00
Himberg	24,69			24,69	1,54			1,54	-23,15
Klein-Neusiedl	7,89	0,08		7,97	11,49	10,61	0,75	22,85	14,88
Lanzendorf	35,04			35,04	13,60			13,60	-21,44
Mitterndorf an der Fischa									0,00
Moosbrunn									0,00
Schwadorf	7,67	1,24		8,91	13,26	1,33	0,00	14,59	5,68
Schwechat	94,53	18,16		112,69	47,35			47,35	-65,34
Trautmannsdorf a. d. Leitha									0,00
Zwölfaxing	39,92	10,43		50,35	50,35			50,35	0,00
GESAMT	265,49	48,86		314,34	215,94	29,93	0,75	246,61	-67,73

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Ist-Zustand / Vorhaben 2020 – Nachtfluglärm

NACHTFLUGLÄRM	Ist-Zustand 2003					Vorhaben Piste 11R/29L 2020					Differenz Vorhaben / Ist-Zustand
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	Vorhaben minus Ist-Zustand
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"											
Enzersdorf an der Fischa	23,93				23,93	22,93	6,01			28,94	5,01
Fischamend	0,63				0,63	20,09	1,70			21,79	21,16
Göttlesbrunn-Arbesthal	58,88				58,88	32,48				32,48	-26,40
Gramatneusiedl						10,18				10,18	10,18
Groß-Enzersdorf	5,01				5,01	12,95				12,95	7,95
Himberg	53,11				53,11	74,78	0,12			74,90	21,79
Klein-Neusiedl	3,85	8,92	2,88		15,66	6,05	8,39	11,08	2,36	27,88	12,23
Lanzendorf	14,10				14,10					0,00	-14,10
Mitterndorf an der Fischa						0,61				0,61	0,61
Moosbrunn						25,76				25,76	25,76
Schwadorf	0,43				0,43					0,00	-0,43
Schwechat	71,52	40,06			111,58	25,50				25,50	-86,08
Trautmannsdorf a. d. Leitha										0,00	0,00
Zwölfaxing	1,66	49,70			51,36	37,91				37,91	-13,45
GESAMT	233,11	98,69	2,88		334,68	269,24	16,22	11,08	2,36	298,90	-35,78

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020)

Im folgenden werden gemäß Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.7 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025* die Beeinträchtigungen von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärm im Vorhaben 2025 und in der Nullvariante 2025 tags und nachts gegenübergestellt:

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Vorhaben 2025 / Nullvariante 2025 – Tagfluglärm

TAGFLUGLÄRM	Vorhaben Piste 11R/29L 2025				Null-Variante 2025				Differenz Vorhaben / Null-Variante
	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	Vorhaben minus Null-Variante
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"									
Enzersdorf an der Fischa	62,12	11,75		73,87	76,99	31,66	1,07	109,72	-35,86
Fischamend	4,92			4,92					4,92
Göttlesbrunn-Arbesthal									
Gramatneusiedl									
Groß-Enzersdorf					0,23			0,23	-0,23
Himberg	3,81			3,81					3,81
Klein-Neusiedl	9,31	11,76	3,42	24,49	16,53	5,10		21,63	2,87
Lanzendorf	19,49			19,49					19,49
Leopoldsdorf	0,63			0,63					0,63
Mitterndorf an der Fischa									
Moosbrunn									
Schwadorf	3,98			3,98	16,50	4,60		21,10	-17,13
Schwechat	36,76	17,78		54,54	18,36			18,36	36,18
Trautmannsdorf a. d. Leitha					0,11			0,11	-0,11
Zwölfaxing	37,74	12,61		50,35	38,67			38,67	11,67
GESAMT	178,76	53,90	3,42	236,08	167,39	41,37	1,07	209,82	26,26

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.7 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Vorhaben 2025 / Nullvariante 2025 – Nachtfluglärm

NACHTFLUGLÄRM	Vorhaben Piste 11R/29L 2025					Null-Variante 2025					Differenz Vorhaben / Null-Variante
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	Vorhaben minus Null-Variante
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"											
Enzersdorf an der Fischa	26,38	7,48	0,21		34,08	21,17	5,31			26,48	7,60
Fischamend	22,39	2,28			24,67	17,89	1,37			19,26	5,41
Göttlesbrunn-Arbesthal											
Gramatneusiedl	16,26				16,26	19,15				19,15	-2,89
Groß-Enzersdorf	18,03				18,03	22,26				22,26	-4,23
Himberg	79,58	0,12			79,70	18,87				18,87	60,83
Klein-Neusiedl	5,04	9,14	10,44	3,89	28,50	6,76	7,92	11,69	1,35	27,72	0,79
Lanzendorf											
Leopoldsdorf											
Mitterndorf an der Fischa	17,45				17,45						17,45
Moosbrunn	31,79				31,79						31,79
Schwadorf											
Schwechat	27,66	0,67			28,33	0,26				0,26	28,07
Trautmannsdorf a. d. Leitha											
Zwölfaxing	38,41	3,74			42,15	35,34				35,34	6,80
GESAMT	293,00	23,43	10,65	3,89	320,86	141,69	14,60	11,69	1,35	169,34	151,63

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.7 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Ist-Zustand / Vorhaben 2025 – Tagfluglärm

TAGFLUGLÄRM	Ist-Zustand 2003				Vorhaben Piste 11R/29L 2025				Differenz Vorhaben / Ist-Zustand
	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	55-60 dB	60-65 dB	65-70 dB	Gesamt	Vorhaben minus Ist-Zustand
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"									
Enzersdorf an der Fischa	55,74	18,96		74,70	62,12	11,75		73,87	-0,83
Fischamend					4,92			4,92	4,92
Göttlesbrunn-Arbesthal									
Gramatneusiedl									
Groß-Enzersdorf									
Himberg	24,69			24,69	3,81			3,81	-20,87
Klein-Neusiedl	7,89	0,08		7,97	9,31	11,76	3,42	24,49	16,52
Lanzendorf	35,04			35,04	19,49			19,49	-15,55
Leopoldsdorf					0,63			0,63	0,63
Mitterndorf an der Fischa									
Moosbrunn									
Schwadorf	7,67	1,24		8,91	3,98			3,98	-4,93
Schwechat	94,53	18,16		112,69	36,76	17,78		54,54	-58,15
Trautmannsdorf a. d. Leitha									
Zwölfaxing	39,92	10,43		50,35	37,74	12,61		50,35	0,00
GESAMT	265,49	48,86		314,34	178,76	53,90	3,42	236,08	-78,26

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.7 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025)

Tabelle: Betroffenheit Flächenwidmung in ha, Ist-Zustand / Vorhaben 2025 – Nachtfluglärm

NACHTFLUGLÄRM	Ist-Zustand 2003					Vorhaben Piste 11R/29L 2025					Differenz Vorhaben / Ist-Zustand
	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	45-50 dB	50-55 dB	55-60 dB	60-65 dB	Gesamt	Vorhaben minus Ist-Zustand
Betroffene relevante Flächenwidmungs-Kategorie "Wohnen"											
Enzersdorf an der Fischa	23,93				23,93	26,38	7,48	0,21		34,08	10,15
Fischamend	0,63				0,63	22,39	2,28			24,67	24,04
Göttlesbrunn-Arbesthal	58,88				58,88						-58,88
Gramatneusiedl						16,26				16,26	16,26
Groß-Enzersdorf	5,01				5,01	18,03				18,03	13,03
Himberg	53,11				53,11	79,58	0,12			79,70	26,59
Klein-Neusiedl	3,85	8,92	2,88		15,66	5,04	9,14	10,44	3,89	28,50	12,85
Lanzendorf	14,10				14,10						-14,10
Mitterndorf an der Fischa						17,45				17,45	17,45
Moosbrunn						31,79				31,79	31,79
Schwadorf	0,43				0,43						-0,43
Schwechat	71,52	40,06			111,58	27,66	0,67			28,33	-83,25
Trautmannsdorf a. d. Leitha											
Zwölfaxing	1,66	49,70			51,36	38,41	3,74			42,15	-9,21
GESAMT	233,11	98,69	2,88		334,68	283,00	23,43	10,65	3,89	320,96	-13,72

(Quelle: Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.7 Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025)

Insgesamt wird in den Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2020* und Kapitel 4.8.7 *Überprüfung der Umweltauswirkungen 2025* festgehalten, dass das Vorhaben deutlich weniger Wohnbauland belastet als dies im Ist-Zustand 2003 der Fall ist. Dies gilt sowohl für den Tag- als auch für den Nachtfluglärm.

Gutachten:

Gemäß Teilgutachten Lärmschutz kommt es durch das Vorhaben zu Geräuschemissionen durch:

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

Die hierdurch erzeugten Lärmimmissionen im Untersuchungsraum werden im Teilgutachten Lärmschutz zum einen nach den vorstehend genannten Geräuscharten sowie in Bezug auf den Flugverkehr auch nach Regionen differenziert:

- Straßenverkehr

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

- Bauarbeiten:

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

- Flugverkehr:

In Bezug auf den Flugverkehr ergeben sich gemäß Teilgutachten Lärmschutz in den Regionen, in denen vorher kein Flugverkehr stattgefunden hat (insbesondere im Nahbereich der neuen Piste) naturgemäß die größten Veränderungen. Daneben gibt es aber auch Bereiche, in denen es durch das Vorhaben zu einer Geräuschminderung kommen kann.

Für die im Folgenden zitierte Bewertung gemäß Teilgutachten Lärmschutz wird ebendort von folgender Abstufung ausgegangen:

Treten durch die Planungen nur marginale Veränderungen ein oder ergibt sich eine Reduktion der Geräusche, so wird dies als vernachlässigbare oder vorteilhafte Auswirkung (Bewertung 0) angesehen.

Sofern es zu einer nicht nur marginalen Geräuscherhöhung kommt, ist diese als mäßig (Bewertung 1) einzustufen, sofern die lärmmedizinischen Kriterien tags und nachts eingehalten werden. Werden hingegen die lärmmedizinischen Kriterien überschritten, so ist von einer bedeutenden Auswirkung (Bewertung 2) auszugehen. Diese ist im vorliegenden Fall jedoch überall als tragbar einzustufen, da durch die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen eine übermäßige oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ausgeschlossen ist.

Gemäß Teilgutachten Lärmschutz werden die Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung wie folgt bewertet:

Tabelle: Bewertung der Beeinträchtigung gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung

Bereich	**Bewertung**
Margarethen am Moos, Schwechat, Arbesthal, Göttlesbrunn, Groß-Enzersdorf, Wien	0
Schwadorf, Karlsdorf, Mühlleiten, Rauchenwarth	1
Klein-Neusiedl, Enzersdorf a.d.F, Zwölfaxing, Katharinenhof, Aichhof, Himberg	2
-	3

Die vorstehende Einstufung trifft in der Regel nicht für den gesamten Ort zu. Angegeben ist jeweils die schlechteste Bewertung je Ortschaft.

(Quelle: Teilgutachten Lärmschutz)

Die Bewertung der Fluglärmauswirkungen gemäß Teilgutachten Lärmschutz (TGA Lärmschutz) stützt sich dabei auf Kriterien gemäß nachfolgend dargestellten Tabellen.

Tabelle: Beurteilungskriterien für die Tageszeit

Nutzung	**Kriterium**	**Bezugszeit**	**Quelle**	**außen**	**innen**
Räume vorwiegend zu Wohnzwecken	L_{den} (dB(A))	24 Stunden	*	65	-
	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	62	**40**
Kindergärten, Horte, Schulen	$L_{A,eq}$ (dB(A))	13 Stunden (06-19 Uhr)	**	55	**35**
Krankenhäuser	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	55	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	25x70	25x45
Pflegeheime	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	55	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	25x76	25x51

* Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung
** Fachbeitrag UVE 02.170 „Medizin und Umwelthygiene"

Fett gedruckt: Zielwerte für Lärmschutzmaßnahmen

Datenquelle: K 4.1, Seiten 114-116

(Quelle: Teilgutachten Lärmschutz)

Tabelle: Beurteilungskriterien für die Nachtzeit

Nutzung	Kriterium	Bezugszeit	Quelle	außen	innen
Räume vorwiegend zu Schlafzwecken	L_n (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	*	55	-
	$L_{A,eq}$ (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	-	**32**
	Maximalpegel (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	13x68	13x53
	Maximalpegel (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	1x80	1x65
Krankenhäuser	$L_{A,eq}$ (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	55	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	13x65	13x40
Pflegeheime	$L_{A,eq}$ (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	45	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	8 Stunden (22-06 Uhr)	**	13x60	13x45

* Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung
** Fachbeitrag UVE 02.170 „Medizin und Umwelthygiene"

Fett gedruckt: Zielwerte für Lärmschutzmaßnahmen

Datenquelle: K 4.1, Seiten 114-116

(Quelle: Teilgutachten Lärmschutz)

Gemäß diesen Kriterien und auf Basis des Anhanges (S. 32f, Tab. 6) zum TGA Lärmschutz kann räumlich differenziert wie folgt zusammengefasst werden. Dabei wird nur auf die Werte für Tag und Nacht eingegangen.

Enzersdorf an der Fischa / Klein-Neusiedl

Tag

- Nullszenario 2020:
  Bereichsweise Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Abnahme bei Bereichen mit Überschreitungen um 0,5 dB

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Punktuelle Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Geringfügige Zunahme bei den punktuellen Überschreitungen um ca. 1 dB

Fischamend

Tag

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, jedoch Zunahmen bis zu 7 dB

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, Zunahmen werden etwa durch Abnahmen ausgeglichen

Mannswörth

Tag

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, Abnahmen von ca. 2 dB

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, Abnahmen von etwa 9-10 dB

Rauchenwarth

Tag

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, jedoch hohe Zunahmen zwischen ca. 5 dB und 8 dB

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, jedoch hohe Zunahmen zwischen ca. 5 dB und 8 dB

Schwadorf

Tag

- Nullszenario 2020:
  Punktuelle Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, Zunahmen werden durch Abnahmen ausgeglichen

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, bereichsweise Zunahmen zwischen ca. 1 dB und 6 dB

Schwechat

Tag

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, geringfügige Zunahmen und Abnahmen

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, hohe Abnahmen zwischen ca. 2 dB und 8 dB

Zwölfaxing

Tag

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Punktuelle Überschreitungen knapp über dem Richtwert, dort Zunahme um ca. 5 dB

Nacht

- Nullszenario 2020:
  Keine Überschreitungen
- Planszenario 2020 / 2025:
  Keine Überschreitungen, punktuelle Zunahme um ca. 4 dB
  sonst werden Zunahmen durch Abnahmen ausgeglichen

Für die Raumordnung sind ergänzend zu den o.a. Richtwerten folgende Rahmen- und Richtwerte bedeutsam.

Tabelle: Planungsrichtwerte für die Immission gemäß ÖNORM S 5021-1; Ausgabe 2010-04-01

Kategorie	Gebiet	Standplatz	Beurteilungspegel, in dB			$L_{r,DEN}$ in dB
			Tag	Abend	Nacht	
1	Bauland	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35	45
2		Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40	50
3		städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45	55
4		Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser) Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60	55	50	60
5		Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55	65
6		Gebiet mit besonders großer Schallemission (z.B. Industriegebiete)	–a	–a	–a	–a
1	Grünland	Kurbezirk	45	40	35	45
2		Parkanlagen, Naherholungsgebiet	50	45	40	50
a Für Industriegebiete besteht kein Ruheanspruch, daher sind auch keine Richtwerte festgelegt.						

(Quelle: ÖNORM S 5021-1; Ausgabe 2010-04-01)

Tabelle: Immissionswerte gemäß Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen (LGBl 8000/4–0 Stammverordnung 27/98 vom 1998-02-13) § 2 Z. 1

§ 2

Lärmhöchstwerte

Werte des äquivalenten Dauerschallpegels, die bei der Neufestlegung der Widmungsart Bauland in der jeweiligen Nutzungsart (§ 16 NÖ ROG 1976) zu berücksichtigen sind:

1. **Immissionswerte**	in Dezibel-dB(A) bei Tag/Nacht
a) Wohngebiet (§ 16 Abs. 1 Z. 1 NÖ ROG 1976), Agrargebiet (§ 16 Abs. 1 Z. 5 NÖ ROG 1976) und Gebiete für erhaltenswerte Ortsstrukturen (§ 16 Abs. 1 Z. 8 NÖ ROG 1976)	55/45
b) Kerngebiet (§ 16 Abs. 1 Z. 2 ROG 1976)	60/50

(Quelle: LGBl 8000/4–0 Stammverordnung 27/98 vom 1998-02-13)

Zu beachten ist hier jedoch § 3 Abs. 5 gemäß dem von den Höchstwerten nach § 2 abgewichen werden kann, wenn unter anderem „der äquivalente Dauerschallpegel der Widmungsfläche das tatsächliche ortsübliche Ausmaß nicht übersteigt".

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zum Ist-Zustand 2003.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2003 (Ist-Zustand) in ha

2003	Tag					Nacht						WBL ges.
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	(100%)
Enzersdorf / Fischa	55,74	18,96		74,70	54	23,93				23,93	17	139,4
Fischamend					0	0,63				0,63	<1	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal					0	58,88				58,88	70	84,6
Gramatneusiedl					0						0	87,0
Groß-Enzersdorf					0	5,01				5,01	1	370,9
Himberg	24,69			24,69	13	53,11				53,11	28	186,8
Klein-Neusiedl	7,89	0,08		7,97	27	3,85	8,92	2,88		15,66	53	29,3
Lanzendorf	35,04			35,04	77	14,10				14,10	31	45,3
Mitterndorf / Fischa					0						0	102,8
Moosbrunn					0						0	65,7
Schwadorf	7,67	1,24		8,91	14	0,43				0,43	<1	65,5
Schwechat	94,53	18,16		112,69	37	71,52	40,06			111,58	37	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*					0						0	112,9
Zwölfaxing	39,92	10,43		50,35	98	1,66	49,70			51,36	100	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Anmerkung zu dieser und den nachfolgenden Tabellen:

* ohne KG Sarasdorf

Gemeinde mit > 50 % belasteter Wohnbaulandfläche

WBL ...gewidmetes Wohnbauland

Dabei zeigt sich, dass in praktisch allen gegenständlich betroffenen Gemeinden hohe Anteile an Wohnbauland in Bereichen größer als 55 dB Tag und auch in Bereichen größer als 45 dB Nacht liegen.

Als „ortsübliches Maß" wären daher in diesen Gemeinden Planungsrichtwerte gemäß ÖNORM S 5021-1 für die Kategorie 4 mit 60 dB Tag und 50 dB Nacht heranzuziehen (entsprechend Kerngebiet gemäß ÖNORM S 5021-1 und LGBl 8000/4–0 Stammverordnung 27/98 vom 1998-02-13).

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zur Nullvariante 2020.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2020 (Nullvariante) in ha

2020 Nullvariante	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	77,10	32,00	1,83	110,94	80	20,54	4,68			25,22	18	139,4
Fischamend						17,81	1,20			19,01	16	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal						32,47				32,47	38	84,6
Gramatneusiedl						23,04				23,04	26	87,0
Groß-Enzersdorf	1,48			1,48	<1	19,05				19,05	5	370,9
Himberg						18,33				18,33	10	186,8
Klein-Neusiedl	16,08	5,54		21,62	74	7,06	8,16	10,99	1,34	27,55	94	29,3
Lanzendorf												45,3
Mitterndorf / Fischa												102,8
Moosbrunn												65,7
Schwadorf	17,10	4,87		21,97	34							65,5
Schwechat	20,67			20,67	7	0,71				0,71	<1	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	0,16			0,16	<1							112,9
Zwölfaxing	42,03			42,03	82	37,12				37,12	72	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Dabei zeigt sich gegenüber dem Ist-Zustand 2003 in einigen Gemeinden eine Zunahme der Wohnbaulandflächen >55 dB Tag bzw. >45 dB Nacht, in einigen Gemeinden eine Abnahme.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zum Vorhaben 2020.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2020 (Vorhaben) in ha

2020 Vorhaben	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	70,67	17,98		88,66	64	22,93	6,01			28,94	21	139,4
Fischamend	0,27			0,27	<1	20,09	1,70			21,79	19	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal	7,41			7,41	9	32,48				32,48	38	84,6
Gramatneusiedl						10,18				10,18	12	87,0
Groß-Enzersdorf						12,95				12,95	3	370,9
Himberg	1,54			1,54	<1	74,78	0,12			74,90	40	186,8
Klein-Neusiedl	11,49	10,61	0,75	22,85	78	6,05	8,39	11,08	2,36	27,88	95	29,3
Lanzendorf	13,60			13,60	30							45,3
Mitterndorf / Fischa						0,61				0,61	<1	102,8
Moosbrunn						25,76				25,76	39	65,7
Schwadorf	13,26	1,33		14,59	22							65,5
Schwechat	47,35			47,35	16	25,50				25,50	8	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*												112,9
Zwölfaxing	50,35			50,35	98	37,91				37,91	74	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Dabei zeigt sich gegenüber der Nullvariante 2020 in den Gemeinden mit belasteter Wohnbaulandfläche >50 % für den Tag teils eine Abnahme (Enzersdorf an der Fischa), teils eine Zunahme (Klein-Neusiedl, Zwölfaxing); für die Nacht sind diese Werte ungefähr gleich.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zur Nullvariante 2025.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2025 (Nullvariante) in ha

2025 Nullvariante	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	76,99	31,66	1,07	109,72	79	21,17	5,31			26,48	19	139,4
Fischamend						17,89	1,37			19,26	16	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal												84,6
Gramatneusiedl						19,15				19,15	22	87,0
Groß-Enzersdorf	0,23			0,23	<1	22,26				22,26	6	370,9
Himberg						18,87				18,87	10	186,8
Klein-Neusiedl	16,53	5,10		21,63	74	6,76	7,92	11,69	1,35	27,72	95	29,3
Lanzendorf												45,3
Leopoldsdorf												135,9
Mitterndorf / Fischa												102,8
Moosbrunn												65,7
Schwadorf	16,50	4,60		21,10	32							65,5
Schwechat	18,36			18,36	6	0,26				0,26	<1	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	0,11			0,11	<1							112,9
Zwölfaxing	38,67			38,67	75	35,34				35,34	69	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Dabei zeigt sich gegenüber der Nullvariante 2020 ein nur geringfügig verändertes Bild.

Nachstehende Tabelle gibt eine Übersicht zum Vorhaben 2025.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2025 (Vorhaben) in ha

2025 Vorhaben	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	62,12	11,75		73,87	53	26,38	7,48	0,21		34,08	24	139,4
Fischamend	4,92			4,92	4	22,39	2,28			24,67	21	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal												84,6
Gramatneusiedl						16,26				16,26	19	87,0
Groß-Enzersdorf						18,03				18,03	5	370,9
Himberg	3,81			3,81	2	79,58	0,12			79,70	43	186,8
Klein-Neusiedl	9,31	11,76	3,42	24,49	84	5,04	9,14	10,44	3,89	28,50	97	29,3
Lanzendorf	19,49			19,49	43							45,3
Leopoldsdorf	0,63			0,63	<1							135,9
Mitterndorf / Fischa						17,45				17,45	17	102,8
Moosbrunn						31,79				31,79	48	65,7
Schwadorf	3,98			3,98	6							65,5
Schwechat	36,76	17,78		54,54	18	27,66	0,67			28,33	9	302,1

Trautmannsdorf / Leitha*												112,9
Zwölfaxing	37,74	12,61		50,35	98	38,41	3,74			42,15	82	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Dabei zeigt sich gegenüber der Nullvariante 2025 in den Gemeinden mit belasteter Wohnbaulandfläche >50 % für den Tag wieder teils eine Abnahme (Enzersdorf an der Fischa), teils eine Zunahme (Klein-Neusiedl, Zwölfaxing); für die Nacht eine geringe Zunahme in Klein-Neusiedl und eine hohe in Zwölfaxing.

Bei den anderen Gemeinden zeigen sich für den Tag starke Abnahmen (Schwadorf) und starke Zunahmen (Lanzendorf, Schwechat); für die Nacht tendenziell insgesamt starke Zunahmen.

Gegenüber dem Ist-Zustand 2003 zeigt sich in den Gemeinden mit belasteter Wohnbaulandfläche >50 % für den Tag mit Ausnahme von Lanzendorf (starke Abnahme) ein praktisch unverändertes Bild; für die Nacht eine starke Abnahme in Göttlesbrunn-Arbesthal und Zwölfaxing, jedoch eine starke Zunahme in Klein-Neusiedl.

Bei den anderen Gemeinden zeigen sich für den Tag sowohl starke Abnahmen (Himberg, Schwadorf, Schwechat) als auch starke Zunahmen (Klein-Neusiedl); für die Nacht mit Ausnahme von Schwechat (starke Abnahme) generell Zunahmen.

Dieses heterogene Bild ergibt sich aus den geänderten Anteilen der pistenbezogenen Flugbewegungen gemäß nachstehender Tabelle sowie aus den geänderten Startabflug- und Landeanflugrouten.

Tabelle: Flugbewegungen 2020 / 2025 Übersicht

	Nullszenario 2020			**Planszenario 2020**			**Nullszenario 2025**			**Planszenario 2025**		
Piste	Flugbewegungen (53,19% = 183 Tage)			Flugbewegungen (52,97% = 183 Tage)			Flugbewegungen (53,17% = 183 Tage)			Flugbewegungen (52,98% = 183 Tage)		
	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe
16/34	97.953	1.865	99.818	44.194	1.593	45.787	98.273	1.871	100.144	32.356	1.612	33.968
11L/29R	67.970	10.403	78.373	77.299	7.278	84.577	68.075	10.461	78.536	94.004	8.130	102.134
11R/29L	0	0	0	61.408	4.560	65.968	0	0	0	78.228	5.341	83.569
Summe	**165.923**	**12.267**	**178.191**	**182.901**	**13.430**	**196.332**	**166.348**	**12.332**	**178.680**	**204.588**	**15.084**	**219.671**

	Nullszenario 2020			**Planszenario 2020**			**Nullszenario 2025**			**Planszenario 2025**		
Piste	Flugbewegungen (365 Tage rund)			Flugbewegungen (365 Tage rund)			Flugbewegungen (365 Tage rund)			Flugbewegungen (365 Tage rund)		
	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe
16/34	184.157	3.506	187.663	83.424	3.006	86.430	184.827	3.519	188.346	61.076	3.043	64.119
11L/29R	127.788	19.557	147.345	145.916	13.739	159.655	128.033	19.674	147.708	177.442	15.347	192.789
11R/29L	0	0	0	115.920	8.607	124.527	0	0	0	147.664	10.082	157.746
Summe	**311.944**	**23.063**	**335.008**	**345.260**	**25.352**	**370.612**	**312.860**	**23.194**	**336.054**	**386.182**	**28.472**	**414.654**
Index A	1,00	1,00	1,00	1,11	1,10	1,11	1,00	1,00	1,00	1,23	1,23	1,23
Index B	1,00	1,00	1,00				1,00	1,01	1,00	1,24	1,23	1,24

	Nullszenario 2020			**Planszenario 2020**			**Nullszenario 2025**			**Planszenario 2025**		
Piste	Flugbewegungen (365 Tage rund) %			Flugbewegungen (365 Tage rund) %			Flugbewegungen (365 Tage rund) %			Flugbewegungen (365 Tage rund) %		
	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe	Tag 06-22	Nacht 22-06	Summe
16/34	55	1	56	23	1	23	55	1	56	15	1	15
11L/29R	38	6	44	39	4	43	38	6	44	43	4	46
11R/29L	0	0	0	31	2	34	0	0	0	36	2	38
Summe	**93**	**7**	**100**	**93**	**7**	**100**	**93**	**7**	**100**	**93**	**7**	**100**

Flugbewegungen (365 Tage rund) hochgerechnet
Index A: Vergleich Nullszenario zu Planszenario jeweils für 2020 / 2025
Index B: Vergleich Nullszenario 2020 jeweils zu Nullszenario und Planszenario 2025
Abnahme > 1 % Planszenario / Nullszenario 2020 / 2025
Zunahme > 1 % Planszenario / Nullszenario 2020 / 2025

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.1 Fluglärm)

Nachstehende Abbildungen zeigen das Bauland überlagert mit den Lärmkurven für

- Nullvariante 2020 (Tag und Nacht)

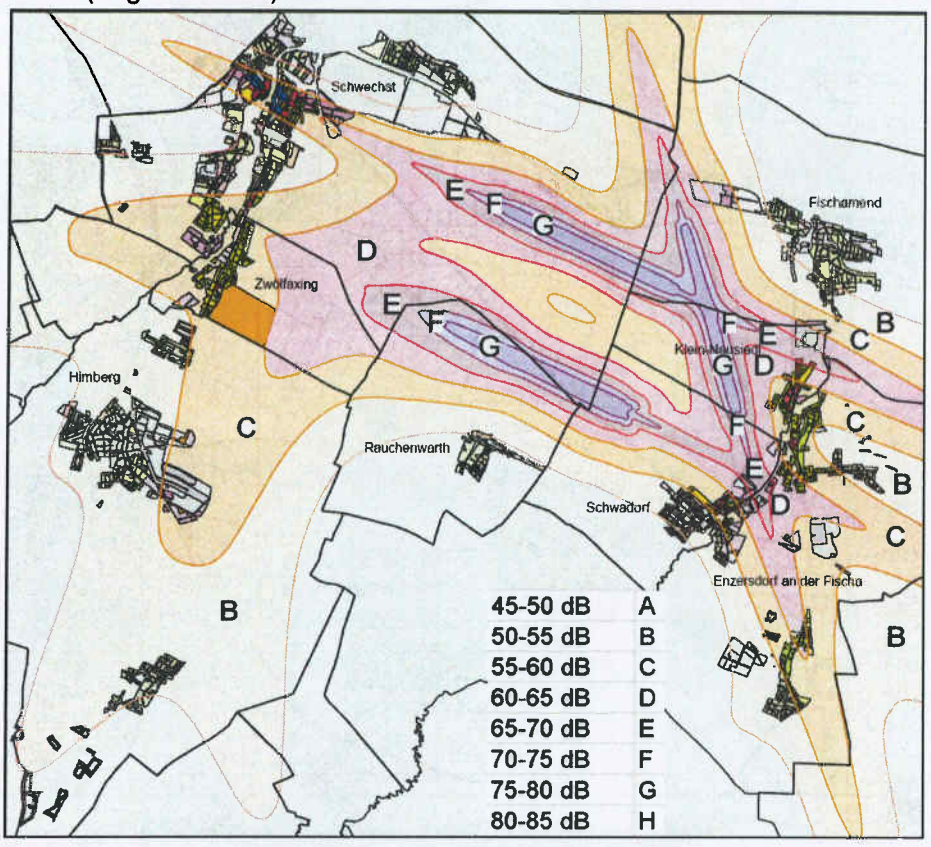

Abb. Bauland mit Lärmkurven Vorhaben 2020, Tag
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

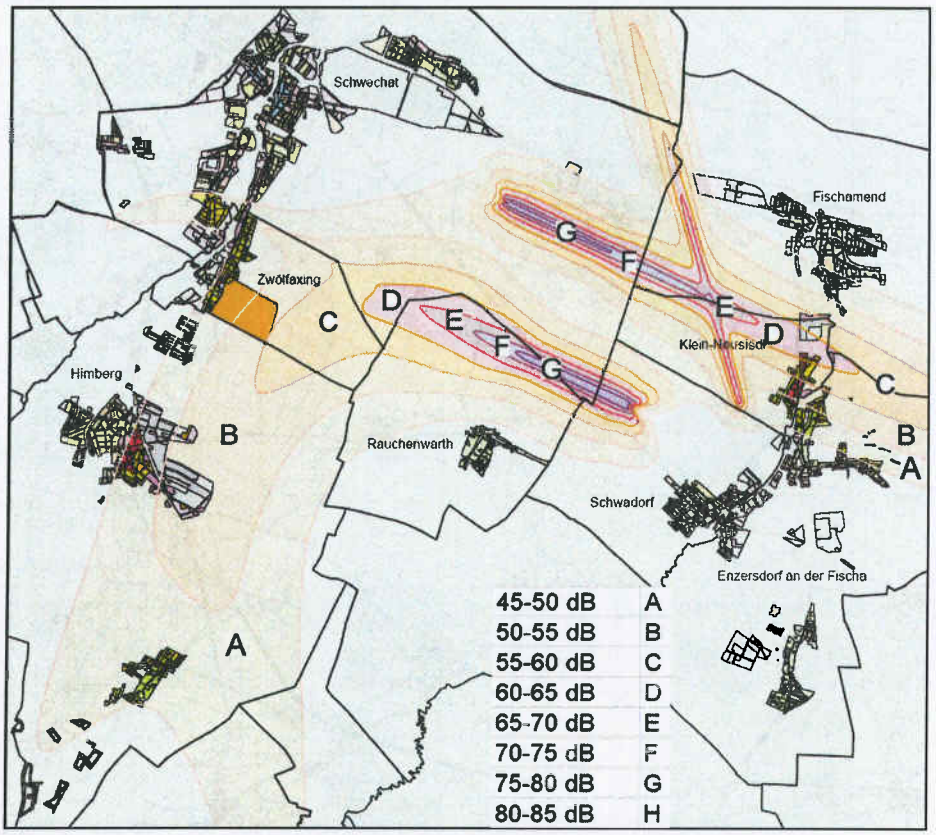

Abb. Bauland mit Lärmkurven Vorhaben 2020, Nacht
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

- Vorhaben 2020 (Tag und Nacht)

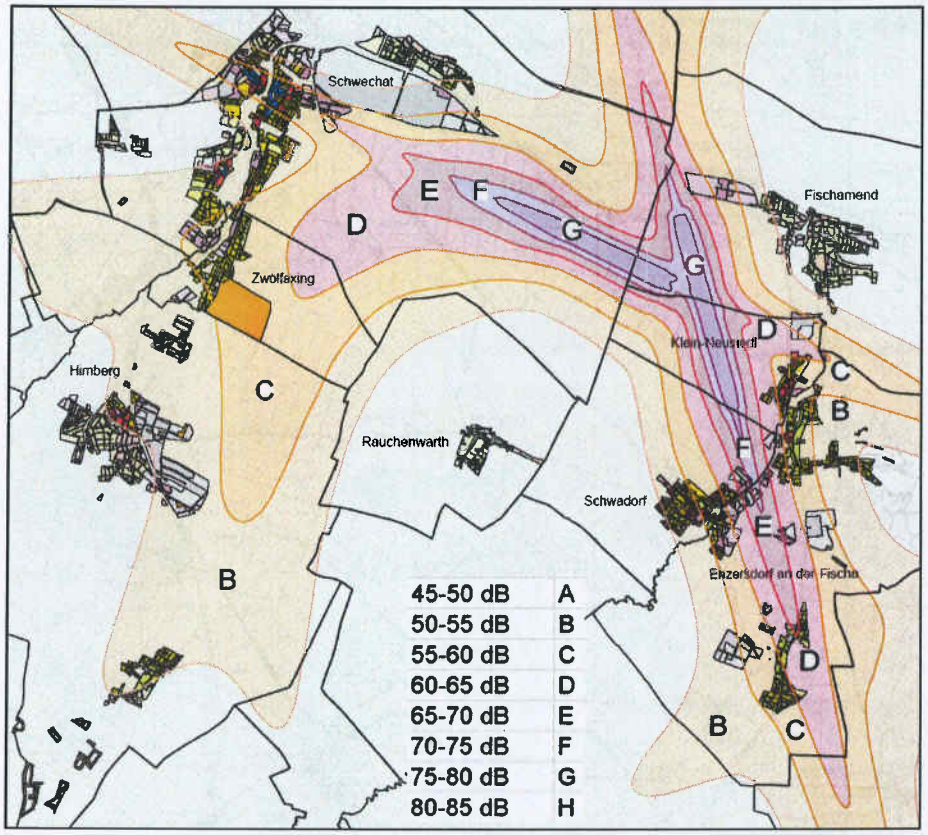

Abb. Bauland mit Lärmkurven Nullvariante 2020, Tag
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

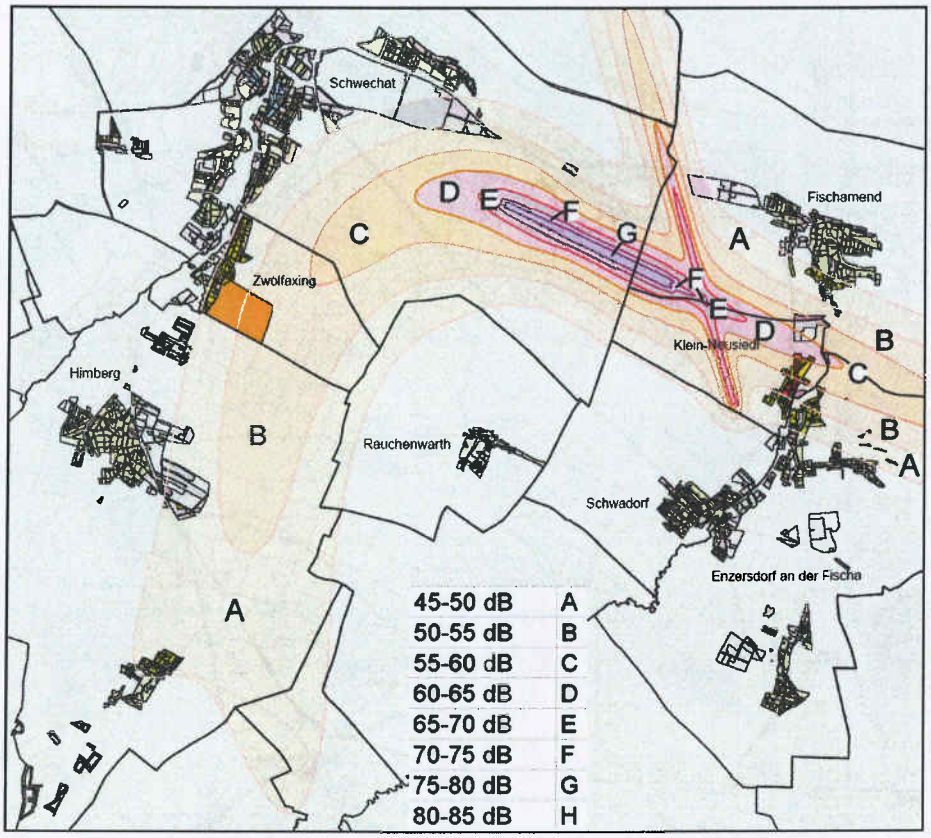

Abb. Bauland mit Lärmkurven Nullvariante 2020, Nacht
(Quelle: Interne Visualisierungshilfe, Büro Dr. Paula)

Werden die Wohnbaulandflächen gemäß vorstehenden Tabellen zusammengefasst, ergibt sich folgendes Bild.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2003, 2020 (Vorhaben und Nullvariante), 2025 (Vorhaben und Nullvariante) in ha

	Tag					Nacht					WBL ges. (100%)
	2003 > 55	2020 > 55		2025 > 55		2003 > 45	2020 > 45		2025 > 45		
		V	N	V	N		V	N	V	N	
Enzersdorf / Fischa	74,70	88,66	110,94	73,87	109,72	23,93	28,94	25,22	34,08	26,48	139,4
Fischamend	0,00	0,27	0,00	4,92	0,00	0,63	21,79	19,01	24,67	19,26	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal	0,00	7,41	0,00	0,00	0,00	58,88	32,48	32,47	0,00	0,00	84,6
Gramatneusiedl	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	10,18	23,04	16,26	19,15	87,0
Groß-Enzersdorf	0,00	0,00	1,48	0,00	0,23	5,01	12,95	19,05	18,03	22,26	370,9
Himberg	24,69	1,54	0,00	3,81	0,00	53,11	74,90	18,33	79,70	18,87	186,8
Klein-Neusiedl	7,97	22,85	21,62	24,49	21,63	15,66	27,88	27,55	28,50	27,72	29,3
Lanzendorf	35,04	13,60	0,00	19,49	0,00	14,10	0,00	0,00	0,00	0,00	45,3
Leopoldsdorf	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	135,9
Mitterndorf / Fischa	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,61	0,00	17,45	0,00	102,8
Moosbrunn	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	25,76	0,00	31,79	0,00	65,7
Schwadorf	8,91	14,59	21,97	3,98	21,10	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	65,5
Schwechat	112,69	47,35	20,67	54,54	18,36	111,58	25,50	0,71	28,33	0,26	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	0,00	0,00	0,16	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	112,9
Zwölfaxing	50,35	50,35	42,03	50,35	38,67	51,36	37,91	37,12	42,15	35,34	51,4
Summe	**314,35**	**246,62**	**218,87**	**236,08**	**209,82**	**334,69**	**298,90**	**202,50**	**320,96**	**169,34**	**1897,0**
Summe %	17	13	12	12	11	18	16	11	17	9	100
Summe Index A	**1,00**	0,78	0,70	0,75	0,67	**1,00**	0,89	0,61	0,96	0,51	
Summe Index B		1,13	**1,00**	1,13	**1,00**		1,48	**1,00**	1,90	**1,00**	

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Anmerkung zu dieser und den nachfolgenden Tabellen:

Wert 2003 > Vorhaben 2020

Wert 2003 > Vorhaben 2025

Wert Vorhaben > Nullvariante (bei Unterschieden > 1 ha)

Wert Vorhaben < Nullvariante (bei Unterschieden > 1 ha)

* ohne KG Sarasdorf

Gemeinde mit > 50 % belasteter Wohnbaulandfläche

WBL ...gewidmetes Wohnbauland

V...Vorhaben

N...Nullvariante

Tag

Dabei zeigt sich, dass im Ist-Zustand 2003 bei Tag rund 314 ha (von den hier gegenständlich insgesamt 1897 ha) Wohnbauland in Bereichen >55 dB liegen. Das sind rund 17 %.

Bei der Nullvariante 2020 reduziert sich diese Fläche auf rund 219 ha (12 %), beim Vorhaben 2020 auf rund 247 ha (13 %). Gegenüber dem Ist-Zustand 2003 ergeben sich daher insgesamt beim Vorhaben 2020 Verbesserungen.

Bei der Nullvariante 2025 reduziert sich diese Fläche auf rund 210 ha (11 %), beim Vorhaben 2025 auf rund 236 ha (12 %). Gegenüber dem Ist-Zustand 2003 ergeben sich daher insgesamt auch beim Vorhaben 2025 Verbesserungen.

Im Vergleich Vorhaben 2020/2025 zur Nullvariante 2020/2025 ergibt sich eine Steigerung von rund 13 %.

Im Vergleich Vorhaben 2020 bzw. Vorhaben 2025 zum Ist-Zustand 2003 ergibt sich eine Reduktion um rund 22 % bzw. um rund 25 %.

Nacht

Dabei zeigt sich, dass im Ist-Zustand 2003 bei Nacht rund 335 ha (von den hier gegenständlich insgesamt 1897 ha) Wohnbauland in Bereichen >45 dB liegen. Das sind rund 18 %.

Bei der Nullvariante 2020 reduziert sich diese Fläche auf rund 203 ha (11 %), beim Vorhaben 2020 auf rund 299 ha (16 %). Gegenüber dem Ist-Zustand 2003 ergeben sich daher insgesamt beim Vorhaben 2020 Verbesserungen.

Bei der Nullvariante 2025 reduziert sich diese Fläche auf rund 169 ha (9 %), beim Vorhaben 2025 auf rund 321 ha (17 %). Gegenüber dem Ist-Zustand 2003 ergeben sich daher insgesamt auch beim Vorhaben 2025 Verbesserungen.

Im Vergleich Vorhaben 2020 zur Nullvariante 2020 ergibt sich eine Steigerung von rund 48 %, für 2025 eine Steigerung von rund 90 %.

Im Vergleich Vorhaben 2020 bzw. Vorhaben 2025 zum Ist-Zustand 2003 ergibt sich eine Reduktion um rund 11 % bzw. um rund 4 %.

Werden diejenigen Gemeinden mit belasteten Wohnbaulandflächen >50 % für 55 dB Tag bzw. >45 dB Nacht näher betrachtet, zeigt sich folgendes Bild.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2003, 2020 (Vorhaben und Nullvariante), 2025 (Vorhaben und Nullvariante) in %

	Tag					Nacht					WBL ges. (100%)
	2003 > 55 in %	2020 > 55 in %		2025 > 55 in %		2003 > 45 in %	2020 > 45 in %		2025 > 45 in %		
		V	N	V	N		V	N	V	N	
Enzersdorf / Fischa	54	64	80	53	79	17	21	18	24	19	139,4
Fischamend	0	<1	0	4	0	<1	19	16	21	16	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal	0	9	0	0	0	70	38	38	0	0	84,6
Gramatneusiedl	0	0	0	0	0	0	12	26	19	22	87,0
Groß-Enzersdorf	0	0	<1	0	<1	1	3	5	5	6	370,9
Himberg	13	<1	0	2	0	28	40	10	43	10	186,8
Klein-Neusiedl	27	78	74	84	74	53	95	94	97	95	29,3
Lanzendorf	77	30	0	43	0	31	0	0	0	0	45,3
Leopoldsdorf	0	0	0	<1	0	0	0	0	0	0	135,9
Mitterndorf / Fischa	0	0	0	0	0	0	<1	0	17	0	102,8
Moosbrunn	0	0	0	0	0	0	39	0	48	0	65,7
Schwadorf	14	22	34	6	32	<1	0	0	0	0	65,5
Schwechat	37	16	7	18	6	37	8	<1	9	<1	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	0	0	<1	0	<1	0	0	0	0	0	112,9
Zwölfaxing	98	98	82	98	75	100	74	72	82	69	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Tag

In Enzersdorf an der Fischa steigen zwar die Flächenanteile prozentuell, im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante zeigen sich jedoch jeweils Verbesserungen. Der Anteil sinkt sogar beim Vorhaben 2025 gegenüber dem Ist-Zustand 2003.

In Klein-Neusiedl steigen die Flächenanteile prozentuell sehr stark.

In Lanzendorf zeigen sich im Vergleich Vorhaben zum Ist-Zustand 2003 erhebliche Verbesserungen, wenn auch Verschlechterungen im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante.

In Zwölfaxing zeigen sich keine wesentlichen Änderungen.

Nacht

In Göttlesbrunn-Arbesthal zeigen sich insgesamt erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand 2003.

In Klein-Neusiedl zeigen sich insgesamt erhebliche Verschlechterungen gegenüber dem Ist-Zustand 2003.

In Zwölfaxing zeigen sich insgesamt erhebliche Verbesserungen gegenüber dem Ist-Zustand 2003, jedoch Verschlechterungen im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante.

Werden alle hier gegenständlichen Gemeinden vergleichend zusammengefasst (Ist-Zustand 2003, Nullvariante und Vorhaben jeweils 2020 / 2025), ergibt sich folgendes Bild.

Tabelle: Durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) 2003, 2020 (Vorhaben und Nullvariante), 2025 (Vorhaben und Nullvariante) in % - Zusammenfassender Vergleich

	Tag					Nacht					WBL ges. (100%)
	2003 > 55 in %	2020 > 55 in %		2025 > 55 in %		2003 > 45 in %	2020 > 45 in %		2025 > 45 in %		
		V	N	V	N		V	N	V	N	
Enzersdorf / Fischa	54	64	80	53	79	17	21	18	24	19	139,4
Fischamend	0	<1	0	4	0	<1	19	16	21	16	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal	0	9	0	0	0	70	38	38	0	0	84,6
Gramatneusiedl	0	0	0	0	0	0	12	26	19	22	87,0
Groß-Enzersdorf	0	0	<1	0	<1	1	3	5	5	6	370,9
Himberg	13	<1	0	2	0	28	40	10	43	10	186,8
Klein-Neusiedl	27	78	74	84	74	53	95	94	97	95	29,3
Lanzendorf	77	30	0	43	0	31	0	0	0	0	45,3
Leopoldsdorf	0	0	0	<1	0	0	0	0	0	0	135,9
Mitterndorf / Fischa	0	0	0	0	0	0	<1	0	17	0	102,8
Moosbrunn	0	0	0	0	0	0	39	0	48	0	65,7
Schwadorf	14	22	34	6	32	<1	0	0	0	0	65,5
Schwechat	37	16	7	18	6	37	8	<1	9	<1	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	0	0	<1	0	<1	0	0	0	0	0	112,9
Zwölfaxing	98	98	82	98	75	100	74	72	82	69	51,4

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

* ohne KG Sarasdorf

WBL ...gewidmetes Wohnbauland

V...Vorhaben

N...Nullvariante

Bestand 2003 bzw. keine oder geringfügige Veränderung der belasteten Wohnbaulandfläche zu Bestand 2003

Zunahme der belasteten Wohnbaulandfläche im Vergleich zu Bestand 2003

Abnahme der belasteten Wohnbaulandfläche im Vergleich zu Bestand 2003

Werden alle hier gegenständlichen Gemeinden im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante jeweils 2020 / 2025 vergleichend dargestellt, ergeben sich folgende Bilder.

Tabelle: Differenz durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) Vorhaben 2020 im Vergleich zur Nullvariante 2020 in ha

2020	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	-6,43	-14,02	-1,83	-22,28	16	+2,39	+1,33			+3,72	3	139,4
Fischamend	+0,27			+0,27	<1	+2,28	+0,50			+2,78	2	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal	+7,41			+7,41	9	+0,01				+0,01	<1	84,6
Gramatneusiedl				0,00	0	-12,86				-12,86	15	87,0
Groß-Enzersdorf	-1,48			-1,48	<1	-6,10				-6,10	2	370,9
Himberg	+1,54			+1,54	<1	+56,45	+0,12			+56,57	30	186,8
Klein-Neusiedl	-4,59	+5,07	+0,75	+1,23	4	-1,01	+0,23	+0,09	+1,02	+0,33	1	29,3
Lanzendorf	+13,60			+13,60	30					0,00	0	45,3
Mitterndorf / Fischa				0,00	0	+0,61				+0,61	<1	102,8
Moosbrunn				0,00	0	+25,76				+25,76	39	65,7
Schwadorf	-3,84	-3,54		-7,38	11					0,00	0	65,5
Schwechat	+26,68			+26,68	9	+24,79				+24,79	8	302,1
Trautmannsdorf / Leitha*	-0,16			-0,16	<1					0,00	0	112,9
Zwölfaxing	+8,32			+8,32	16	+0,79				+0,79	2	51,4
Summe				+27,75	2					+96,40	5	1761,1

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Anmerkung zu dieser und den nachfolgenden Tabellen:

- = Verbesserung
+ = Verschlechterung
* ohne KG Sarasdorf
WBL ...gewidmetes Wohnbauland

Gemeinde mit > 10 % entlasteter Wohnbaulandfläche
Gemeinde mit > 10 % belasteter Wohnbaulandfläche

Tabelle: Differenz durch Fluglärm betroffenes Wohnbauland (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) Vorhaben 2025 im Vergleich zur Nullvariante 2025 in ha

2025	Tag					Nacht						WBL ges. (100%)
	55-60	60-65	65-70	Gesamt	%	45-50	50-55	55-60	60-65	Gesamt	%	
Enzersdorf / Fischa	-14,87	-19,91	-1,07	-35,85	26	+5,21	+2,17	+0,21		+7,59	5	139,4
Fischamend	+4,92			+4,92	4	+4,5	+0,91			+5,41	5	117,4
Göttlesbrunn-Arbesthal				0,00	0					0,00	0	84,6
Gramatneusiedl				0,00	0	-2,89				-2,89	3	87,0
Groß-Enzersdorf	-0,23			-0,23	<1	-4,23				-4,23	1	370,9
Himberg	+3,81			+3,81	2	+60,71	+0,12			+60,83	33	186,8
Klein-Neusiedl	-7,22	+6,66	+3,42	+2,86	10	-1,72	+1,22	-1,25	+2,54	+0,79	3	29,3
Lanzendorf	+19,49			+19,49	43					0,00	0	45,3
Leopoldsdorf	+0,63			+0,63	<1					0,00	0	135,9
Mitterndorf / Fischa				0,00	0	+17,45				+17,45	17	102,8
Moosbrunn				0,00	0	+31,79				+31,79	48	65,7
Schwadorf	-12,52	-4,60		-17,12	26					0,00	0	65,5
Schwechat	+18,40	+17,78		+36,18	12	+27,40	+0,67			+28,07	9	302,1

Trautmannsdorf / Leitha*	-0,11			-0,11	<1					0,00	0	112,9
Zwölfaxing	-0,93	+12,61		+11,68	23	+3,07	+3,74			+6,81	13	51,4
Summe				+26,26	1					+151,62	8	1897,0

(Quelle: eigene Erstellung auf Grundlage Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.3 und 4.8.7)

Auf Basis der Angaben zu räumlich differenzierten Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung im TGA Lärmschutz wurde aus Sicht der Raumordnung eine Beurteilung gemäß nachstehender Tabelle ausgearbeitet.

Tabelle: Bewertung der Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung

Göttlesbrunn-Arbesthal Gramatneusiedl Groß-Enzersdorf Trautmannsdorf an der Leitha Wien	0	vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen
Karlsdorf Lanzendorf Mitterndorf an der Fischa Moosbrunn Mühlleiten Rauchenwarth Schwadorf Schwechat	1	mäßige Auswirkungen
Aichhof Enzersdorf an der Fischa (mit Margarethen am Moos) Fischamend Himberg Katharinenhof Klein-Neusiedl Zwölfaxing	2	bedeutende Auswirkungen, tragbar

(Quelle: eigene Erstellung)

Die Kriterien bzw. Zuordnungen des TGA Lärmschutz wurden dabei beibehalten, jedoch Gemeinden auf Basis dieser Kriterien ergänzt (Fischamend) oder „schlechter" (Schwechat) bzw. auf Basis nachstehend angeführter Kriterien eingestuft.

Für Gemeinden mit Verbesserungen oder geringfügigen Verschlechterungen im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante wurden die Auswirkungen als „vorteilhaft oder vernachlässigbar" eingestuft.

Für Gemeinden mit Verschlechterungen (Tag und/oder Nacht) im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante wurden die Auswirkungen als „mäßig" eingestuft.

Zusammenfassung

Entlastungen und Belastungen im Vergleich Vorhaben zur Nullvariante

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

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

Entlastungen im Vergleich Vorhaben zum Ist-Zustand 2003

Gesamträumlich wird durch das Vorhaben sowohl 2020 als auch 2025 und sowohl bei Tag als auch bei Nacht weniger gewidmetes Wohnbauland durch Fluglärm (>55 dB Tag / >45 dB Nacht) betroffen sein als im

Ist-Zustand 2003. Es findet daher gesamträumlich bezogen auf 2025 eine Entlastung um rund 25 % bei Tag und um rund 4 % bei Nacht statt.

Überschreitung von Grenz- und/oder Richtwerten

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

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

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

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

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	E
	2	hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar	B

Risikofaktor 45:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Geländeveränderungen

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Geländeveränderungen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* bildet das Gelände rund um das Vorhaben eine schwach gewellte Hügellandschaft mit vereinzelten Geländestufen, wie z.B. das abfallende Gelände zu den Flussläufen der Schwechat, der Fischa oder der Übergang zum Augebiet der Donau. Im Süden der geplanten Parallelpiste befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Aus den Einreichunterlagen geht hervor, dass die Geländeveränderungen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen sowie die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Nahbereich der Siedlungsgebiete umfassen. Zur Sicherstellung der ungehinderten Sicht aus dem Flugsicherungsturm auf die im Zuge des Vorhabens neu zu errichtenden Bewegungsflächen ist es erforderlich, den Bereich zwischen den Zurollwegen (Rollweg H und Rollweg J) großflächig auszuschlitzen. Im zukünftigen Betriebsbereich der neuen Piste sind dafür ca. 10 m abzutragen. Davon ist eine Fläche von ca. 80 ha betroffen. Die östliche Hälfte der Piste selbst liegt in einem Einschnitt bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 24 m. Die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens weist zum bestehenden Gelände gar einen Höhenunterschied von bis zu rund 40 m auf.

Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen ergeben sich anhand der Analyse der Lagepläne zur Raumplanung (Einlage Nr. 02.190), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- In **Schwechat** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Zwölfaxing** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Himberg** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Rauchenwarth** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Schwadorf** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Enzersdorf an der Fischa** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Klein-Neusiedl** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Fischamend** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.

Die für die Piste sowie die zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen notwendige freie Sicht geplanten Geländeanpassungen, die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie die Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen und die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens und die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme kommen außerhalb gewidmeter Siedlungsgebiete zu liegen.

Gutachten:

Gewidmete Siedlungsgebiete werden durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- In den Gemeinden werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.

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

Da keine Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens bestehen sind in den Unterlagen auch keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 46:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben gewidmete Siedlungsgebiete beeinträchtigt?
2. Wie ist diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Flächeninanspruchnahmen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* beansprucht die gegenständliche Piste 11R/29L-2400m hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktionsraum und bestehende Verkehrsflächen. Durch den Bau des Vorhabens sind die Straßenverbindungen nach Schwechat (B 10) und nach Rauchenwarth (L 2063) betroffen, diese Straßenverbindungen bleiben jedoch durch technische Maßnahmen erhalten. Gleiches gilt für das landwirtschaftliche Wegenetz im Nahbereich des Vorhabens. Dies gilt sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase.

Als maßgeblicher Faktor bezüglich der quantitativen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben wird gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* der Gesamtflächenverbrauch innerhalb des Zaunverlaufs durch Piste, Rollwege und der Bereich zwischen den Pisten herangezogen.

Tabelle: Flächenverbrauch des Vorhabens

Piste	Zaunumhüllende (ha, gerundet)	Bereich zwischen Pisten außerhalb Zaun-umhüllender (ha, gerundet)	Summe (ha, gerundet)
11/29-2400m	550	240	790

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung*)

Aus den Einreichunterlagen geht darüber hinaus hervor, dass weitere Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens v.a. durch den Straßendamm südlich der B 10, die Ausschlitzungsfläche nordöstlich und die Bodenaushubdeponie nordwestlich der geplanten Piste 11R/29L sowie in Rauchenwarth und Schwadorf durch die Errichtung von Sicht- und Blend- bzw. Lärmschutzdämmen samt Bepflanzung und in Klein-Neusiedl durch den Sicht- und Lärmschutz in Form eines 50 m breiten, den bestehenden Gehölzen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereiches entstehen.

Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahme ergeben sich anhand der Analyse der Lagepläne zur Raumplanung (Einlage Nr. 02.190), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische*

Verhältnisse dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- In **Schwechat** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Zwölfaxing** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Himberg** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Rauchenwarth** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Schwadorf** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Enzersdorf an der Fischa** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Klein-Neusiedl** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- In **Fischamend** werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.

Die für die Piste sowie die zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen notwendige freie Sicht geplanten Geländeanpassungen, die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie die Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen und die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens und die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme kommen außerhalb gewidmeter Siedlungsgebiete zu liegen.

Gutachten:

Gewidmete Siedlungsgebiete werden durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- In den Gemeinden werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine gewidmeten Siedlungsgebiete durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.

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

Da keine Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens bestehen sind in den Unterlagen auch keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 47:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Zerschneidungen der Landschaft wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* handelt es sich bei visuellen Zerschneidungen um Störungen des visuellen Zusammenhanges von Landschaftsteilen; die freie Einsehbarkeit von Landschaftsteilen ist nicht oder nur unwesentlich behindert. Bei einer visuellen Zerschneidung ist auch der Landschaftsteil hinter dem zerschneidenden Element erfahrbar. Weder die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung noch die o.a. Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen noch die Ausschlitzungsfläche nordöstlich oder die Bodenaushubdeponie nordwestlich der Piste 11R/29L stellen in diesem Sinne eine Zerschneidung der Landschaft dar.
Zwar werden Verkehrsinfrastrukturen im *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* als typische Beispiele für visuelle Zerschneidungen genannt, in Kombination mit den Geländeveränderungen (Dämme, Ausschlitzungsfläche, Bodenaushubdeponie, etc.) endet die Erfahrbarkeit der Landschaft jedoch zum Teil am Hindernis. Daher handelt es sich dabei um Sichtbarrieren. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar.

Gutachten:
Zum einen führen die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm und dahinter liegender neugeplanter Piste 11R/29L wie auch die Bodenaushubdeponie zu keinen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft, da es sich hierbei um Sichtbarrieren / visuelle Störungen handelt, die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis endet und gut erkennbaren Sichtkanten bzw. neue Horizontlinien entstehen.

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

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 10 *Zusammenfassung* ist aufgrund der Maßnahmen zur Minderung der raumstrukturellen Trennwirkung des Vorhabens (v.a. Aufrechterhaltung der Verkehrsanbindungen durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Straßen- bzw. Wegabschnitte) keine wesentliche Restbelastung in Bezug auf die funktionale Gliederung des Raumes zu erwarten.

Aufgrund der vorhandenen Distanz zwischen den Vorhabensbestandteilen sowie ihrer geringfügigen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft und gewidmeten Siedlungsgebieten sowie der

Maßnahmen zur Minderung der raumstrukturellen Trennwirkung des Vorhabens, werden gewidmete Siedlungsgebiete weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase durch Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens beeinträchtigt.

In den Unterlagen sind keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 48:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Wird durch visuelle Störungen die Nutzung von gewidmeten Siedlungsgebieten beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu gewidmeten Siedlungsgebieten allgemein siehe Risikofaktor 42 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind visuelle Störungen wie folgt verbunden:

Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensüberblick, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* endet bei der Sichtbarriere die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar. Diese Form der visuellen Störung stellt ein Hindernis in der freien Einsehbarkeit von Landschaftsteilen dar. Die Einsehbarkeit kann nur durch drastische Veränderung des Beobachtungspunktes erreicht werden. Dies trifft auf die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung und die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt 4 m (über FOK) hohem Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt den bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen zu.

Die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen zu einer Horizontüberhöhung und befinden sich im Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die dahinter liegende Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen teilweise zu einer Horizontüberhöhung, befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Beeinträchtigung gewidmeter Siedlungsgebiete durch visuelle Störungen ergeben sich anhand der Analyse der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Visualisierungen, des Lageplans Landschaftspflegerischer Begleitplan (Einlage 11.01 7003) und

des Lageplans Sicht / Lärmschutz Rauchenwarth (Einlage 11.17 7301), der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 5.2 *Topographische Verhältnisse* dargestellten Abbildung *Höhengliederung und Relief des Untersuchungsraumes* und des Luftbildes (Google Earth) sowie der eigenen Besichtigung vor Ort wie folgt:

- In **Schwechat** besteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen bzw. des Straßendamms der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße keine Sicht auf das Vorhaben.
- In **Zwölfaxing** besteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Sicht auf das Vorhaben.
- In **Himberg** besteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Windschutzstreifen keine Sicht auf das Vorhaben.
- In **Rauchenwarth** entsteht aufgrund der Geländemorphologie und mangels vorhandener Windschutzstreifen eine Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens. Daher ist nördlich von Rauchenwarth gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth* ein 50 bis 80 m breiter, dicht bepflanzter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant, um Beeinträchtigungen zu minimieren.

  In Rauchenwarth entsteht durch die Bepflanzung der bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämme eine Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
- In **Schwadorf** sind gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.15 *Sicht- und Lärmschutz Schwadorf* 100 m breite Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, welche z.T. hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet werden.
  Durch die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße entsteht keine zusätzliche Beeinträchtigung des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen in der Nähe der B 10 Budapester Straße.

  Vom nördlichen Ortsrand aus ist am Horizont ein Damm (Piste) wahrnehmbar, allerdings führt dieser durch die vorherrschende Distanz nur zu einer geringen Veränderung der Horizontlinie.
  Vom westlichen Ortsrand wird das Vorhaben gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* durch die bestehende Vegetation, die Geländemorphologie und die o.a. bepflanzten Dämme abgedeckt.
  In Schwadorf entsteht durch die Bepflanzung der Lärmschutzdämme und die darüber hinaus geplanten Bepflanzungsmaßnahmen eine Erweiterung der bereits vorhandenen Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
- In **Enzersdorf an der Fischa** besteht durch den Auwald an der Fischa keine Sicht auf das Vorhaben.
- In **Klein-Neusiedl** besteht gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.17 *Sicht- und Lärmschutz Klein – Neusiedl* bereits ein Wald. Dieser ist allerdings lückig, eher locker, ohne Kraut- und Strauchsaum, wodurch der Sicht- und Lärmschutz nur sehr gering ist. Dieser Wald wird um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert, sodass dessen Schutzwirkungen wesentlich erhöht wird.

  Der neue Wald stellt eine Erweiterung des bestehenden Waldes dar. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
- In **Fischamend** besteht aufgrund der Geländemorphologie und vorhandener Gehölzstrukturen (KG Fischamend-Dorf) bzw. des Auwaldbestands an der Fischa (KG Fischamend-Markt) keine Sicht auf das Vorhaben.

Gutachten:

Gewidmete Siedlungsgebiete werden durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- Die bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste sind von den gewidmeten Siedlungsgebieten aus nicht erkennbar.
- Die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße ist von den gewidmeten Siedlungsgebieten aus nicht erkennbar.
- Durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme ergeben sich folgende Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens:

- In **Schwechat** entstehen keine Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Zwölfaxing** entstehen keine Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Himberg** entstehen keine Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Rauchenwarth** entsteht durch die Bepflanzung der bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämme eine Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
  In Rauchenwarth entstehen daher hohe Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Schwadorf** entsteht durch die Bepflanzung der Lärmschutzdämme und die darüber hinaus geplanten Bepflanzungsmaßnahmen eine Erweiterung der bereits vorhandenen Sichtbarriere, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
  In Schwadorf entstehen daher geringfügige Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Enzersdorf an der Fischa** entstehen keine Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
- In **Klein-Neusiedl** stellt der neue Wald eine Erweiterung des bestehenden Waldes dar. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis. Durch die Erweiterung und Verdichtung der Sichtschutzpflanzungen wird jedoch keine zusätzlichen Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen hervorgerufen.
- In **Fischamend** entstehen keine Beeinträchtigungen des gewidmeten Siedlungsgebiets durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

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

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

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

In den Unterlagen sind keine Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung vorgesehen. Es werden keine weiteren Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	Ausn.: Rauchenwarth und Schwadorf
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	Schwadorf
	2	hohe/bedeutende Auswirkungen, tragbar	Rauchenwarth
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	Summe

Risikofaktor 49:
Gutachter: R/Lu
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe

Fragestellungen:

1. Werden die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr durch Luftschadstoffimmissionen beeinflusst?
2. Wie sind diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht zu bewerten?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Luftschadstoffimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr nicht zu gefährden?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:
Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 5.1.5 *Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr* befinden sich folgende Freizeit- und Erholungseinrichtungen in Vorhabensnähe:

- Erholungsnutzung in der freien Landschaft

Großräumig gesehen sind im engeren Untersuchungsraum mehrere Einrichtungen für Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr von regionaler bzw. überregionaler Bedeutung:

- Der Nationalpark Donauauen, bzw. die Mannswörther und Fischamender Donauauen, haben neben ihrem naturräumlichen Stellenwert auch einen bedeutenden Erholungswert. Das Wegenetz und die dafür vorgesehenen Zonen werden für Tagesausflüge intensiv genutzt. Ein Programm für Nationalparkbesucher besteht bereits und wird laufend ausgebaut.
- Der Archäologie-Park Carnuntum entwickelt sich seit einigen Jahren sehr positiv. Ein gruppenspezifisches Programm wird angeboten.
- Der Schlosspark Laxenburg ist neben seiner Bedeutung als historische Gartenanlage ein regionaler Besucherschwerpunkt.
- Mehrere Golf- und Reitanlagen befinden sich in der Region (z.B. Schwechat, Himberg, Leopoldsdorf).
- Auf der Rauchenwarther Platte befinden sich keine Freizeit- und Erholungsgebiete von regionaler Bedeutung. Für die Naherholung der Bevölkerung der umliegenden Gemeinden hat aber besonders das landwirtschaftliche Wegenetz, welches auch als Wander-, Spazier- und Radwegenetz genutzt wird, besondere Bedeutung.
- Die Waldgebiete der Donauauen, des Fischatales, des Schwadorfer Waldes und des Göttlesbrunner Hügellandes haben neben ihrem naturräumlichen Wert auch Erholungsfunktion, die auch im Waldentwicklungsplan kenntlich gemacht ist.
- Regional bedeutende Radwege verlaufen nördlich und südlich entlang der Donau. Nördlich der Donau ist dies der Donauradweg Nord (im Untersuchungsraum in den Gemeinden Fischamend, Groß-Enzersdorf sowie Wien 22.); südlich der Donau ist dies die Radroute 56 (im Untersuchungsraum in den Gemeinden Schwechat (Mannswörth) und Fischamend). Im Fischatal und auf der Rauchenwarther Platte wird das landwirtschaftliche Wegenetz auch für den Radverkehr genutzt.

  Darüber hinaus verläuft der Radweg Eurovelo 9 gemäß Auskunft von Herrn Dipl.-Ing. Albert Kodym (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik) vom 2009-07-15 durch die Standortgemeinden Schwechat, Zwölfaxing und Himberg.

- Innerörtliche Erholungsnutzung

In den Siedlungsgebieten der Gemeinden im engeren Untersuchungsgebiet befinden sich Freizeiteinrichtungen, die vorwiegend der ansässigen Bevölkerung dienen (z.B. Fußball- und Tennisplätze, Spielplätze, etc.). Das Angebot der Gemeinde Schwechat kann als von regionaler Bedeutung eingestuft werden (Sport- und Erholungszentrum Schwechat).

Die Gemeinden rund um den Flughafen sind keine Fremdenverkehrsgemeinden im herkömmlichen Sinn. Allerdings sind für die Stadtgemeinde Schwechat der Standort Flughafen und die damit verbundenen Nächtigungen von Bedeutung. Größere Hotels befinden sich direkt am Flughafen, in Schwechat und in Fischamend.

Mit dem Vorhaben sind Luftschadstoffimmissionen wie folgt verbunden:

Befund zu Luftschadstoffimmissionen allgemein siehe Risikofaktor 29 - Beeinträchtigung von Sach- und Kulturgütern durch Luftschadstoffe.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.5 *Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr* wirkt sich das Vorhaben wie folgt auf Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs aus:

- Erholungsnutzung in der freien Landschaft

Durch das Vorhaben werden Teile des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes, welches auch der Freizeit- und Erholungsnutzung dient, durchschnitten. Als regionale Radwege werden der Alanova-Radweg sowie die Mountainbikestrecke Schwechat-Rauchenwarth-Wienerherberg-Traumannsdorf an der Leitha randlich vom Bauprojekt betroffen. Sowohl für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Produktion als auch für die Naherholungsinfrastruktur werden die entsprechenden Wegverbindungen jedoch adaptiert und aufrecht erhalten.
Durch die Lage im Raum und Ausrichtung des Vorhabens wird voraussichtlich der freie Landschaftsraum der Rauchenwarther Platte und des Göttlesbrunner Hügellandes, welcher ebenfalls Erholungsnutzungen (Spaziergänger, Radfahrer) dient, vermehrt überflogen.
Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Karte *Freizeit und Erholung* queren lokale Radwege das Projektgebiet.

- Innerörtliche Erholungsnutzung

Vom Vorhaben werden weder in der Errichtungs- noch in der Betriebsphase standortgebundene Freizeiteinrichtungen (z.B. Sport- und Spielplätze, Badeanlagen, etc.) beansprucht. Bezüglich der Erholungsnutzung auf örtlicher Ebene ist es nicht wahrscheinlich, dass wesentliche Beeinträchtigungen durch Baulärm und Staub entstehen, da sich das Vorhaben in deutlichem Abstand zu den Siedlungsgebieten der Region befindet und weiters entsprechende Begleitmaßnahmen in der Errichtungsphase gesetzt werden.
Das Vorhaben hat keine wesentlichen unmittelbaren Auswirkungen auf Freizeit- und Erholungsgebiete bzw. –einrichtungen. Vereinzelt kann es in der Errichtungsphase zu Auswirkungen durch Baulärm und –staub, sowie in der Betriebsphase durch Fluglärm kommen. Diese Auswirkungen können teilweise durch Maßnahmen ausgeglichen werden. Die primäre Auswirkung, das Durchtrennen von bestehenden landwirtschaftlichen Wegen, welche auch der Freizeit und Erholung dienen, wird durch Maßnahmen (Adaptierungen der Wegverbindungen) in der Errichtungs- und Betriebsphase ausgeglichen.

Gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.15 *Sicht- und Lärmschutzdamm Schwadorf* entstehen im Zuge der Errichtung des Dammes ein Spazierweg, ausgeführt als unbefestigter Fußweg, der am Dammfuß entlang führt.
Gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 11.01 *Landschaftspflegerische Begleitplanung* Bericht, Unterkapitel 11.16 *Sicht- und Blendschutz Rauchenwarth* entstehen südlich der Waldbereiche Fußwege und nördlich der Waldfläche ein Feldweg, die zum Spazieren einladen. Eine Anbindung an das bestehende Wegesystem wird angestrebt.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 8.1.5 *Erholung, Freizeit und Fremdenverkehr* besteht eine der Maßnahmen darin, durch das Bauprojekt zerschnittene Wegeverbindungen in Übereinstimmung mit der Vorgangsweise bezüglich der Maßnahmen für das landwirtschaftliche Wegenetz zu schließen bzw. wiederherzustellen. Durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Wegabschnitte kommt es zu keinen Unterbrechungen.

Gutachten:

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Errichtungsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Fahrbewegungen auf unbefestigten Flächen
- Winderosion
- Be- und Entladevorgänge
- Arbeitsmaschinen
- KFZ-Fahrbewegungen.

Bei den emittierten Luftschadstoffen handelt es sich überwiegend um Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X).

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind während der Betriebsphase Emissionen von Luftschadstoffen gegeben durch:

- Flugbetrieb und die damit verbundenen Tätigkeiten (Luftfahrzeugemissionen welche direkt am Flughafen sowie bei An- und Abflügen von und zum Flughafen Wien-Schwechat entstehen, Luftfahrzeugenteisung, Flächenenteisung)
- KFZ-Verkehr (Airsidebereich - nicht für die Öffentlichkeit zugänglicher Bereich des Flughafens wie Vorfeld, Betriebsstraßen etc. - und Landside-Bereich - öffentlich zugänglichen Teile des Flughafengeländes wie z.B. Zufahrtsstraßen zu den Terminals, Parkplätze etc.).

Bei der Verbrennung von Kerosin und Flugbenzin entstehen neben den Hauptprodukten Kohlendioxid (CO_2) und Wasser (H_2O) Stickoxide (NO_X), Kohlenmonoxid (CO), unverbrannte Kohlenwasserstoffverbindungen (HC), Schwefeloxide (SO_X), Partikel (PM) inkl. Ruß sowie Blei (Pb). Als Emissionsquellen sind die Triebwerke und die Hilfsgasturbinen anzusehen, welche bei der Landung, bei den Starts bzw. am Boden während der Phasen, in denen die Triebwerke nicht betrieben werden und keine externe Versorgung zur Verfügung steht, in Betrieb sind. Durch den KFZ-Verkehr im Airside- und Landside-Bereich werden überwiegend Staub, Feinstaub, Kohlenmonoxid (CO) und Stickstoffoxide (NO_X) emittiert. Die Emissionen der Luftfahrzeugenteisung, die Flächenenteisung sowie die der geplanten Heizungsanlage sind als vernachlässigbar anzusehen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik wird der Untersuchungsraum durch das gegenständliche Projekt durch Luftschadstoffe zusätzlich beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigungen sind für die Betriebsphase als keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen und während der Errichtungsphase als geringe bis mäßige Auswirkungen einzustufen:

Während der Errichtungsphase sind durch die Bau- und Arbeitsmaschinen, durch die LKW-Transporte sowie durch Winderosion Emissionen und daraus resultierend Immissionen gegeben. Während der Ausbaustufe 1 ist ein hohes Bauaufkommen und erhöhte Bauintensität gegeben.
Wie die Berechnungen zeigen, werden in keinem der berechneten Aufpunkte die JMW-Grenzwerte für NO_2 und PM 10 gemäß IG-L überschritten. Auch für die Staubdeposition kann von der Einhaltung des Grenzwertes von 0,21 g/m²d im Jahresmittel ausgegangen werden.
Für den NO_2-Kurzzeitwert (HMW) ist in den Aufpunkten mit der höchsten Zusatzbelastung mit einer Gesamtbelastung von rund 180 µg/m³ zu rechnen. Der NO_2-HMW-Grenzwert des IG-L von 200 µg/m³ wird nicht überschritten werden.
Während der Bauphase 5 und 6 können je nach herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Um die Zusatzimmissionen möglichst gering zu halten sind während der Erdbauarbeiten staubmindernde Maßnahmen zu treffen.

Die Emissionen des gegenständlichen Projektes wirken sich für die Betriebsphase **Prognosejahre 2020 und 2025** im irrelevantem Ausmaß und nur im Einzelfall geringfügig auf die Luftqualität im Untersuchungsraum aus.
Als irrelevant ist ein Immissionsbeitrag von < 3% des jeweiligen Grenzwertes bzw. < 1% bei Sanierungsgebieten zum Schutz des Menschen anzusehen. Geringfügig wird eine maximale Zusatzbelastung von < 10% des Grenzwertes bezeichnet. In Bezug auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind die zu erwartenden maximalen Immissionsbeiträge durch die Umsetzung des Projektes für NO_2 (JMW), SO_2 (HMW, TMW), CO (MW1 und MW8), Schwebestaub PM 10 (TMW, JMW), PM 2,5 (JMW), Benzol (JMW), sowie von Staubniederschlag und Staubinhaltsstoffen (JMW), Schwermetallen im PM10 (JMW) und Benzo(a)pyren (JMW) als irrelevant, von NO_2 (HMW) teils geringfügig, bei Einhaltung der Grenzwerte einzustufen. Die zu erwartenden Auswirkungen auf die Ozonbelastung im zu beurteilenden Raum sind im Vergleich zum nahe gelegenen Ballungszentrum Wien als sehr gering anzusehen.

Komponente	Zeitbezug	Bewertung Zusatzbelastung		Bemerkung
		Planszenario 2020/	Planszenario 2025	
IG-Luft / Schutz der menschlichen Gesundheit				
NO_2	JMW	Irrelevant	Irrelevant	
NO_2	HMW	irrelevant /gering	irrelevant /gering	im Stadtgebiet von Wien irrelevant
NO_2	TMW[a]	Irrelevant	Irrelevant	
SO_2	HMW, TMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom HMW
CO	MW1, MW8	irrelevant	irrelevant	
PM10	TMW, JMW	irrelevant	irrelevant	
PM 2,5	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet vom PM10
Benzol	JMW	irrelevant	irrelevant	
Staubniederschlag	JMW	irrelevant	irrelevant	
Schwermetalle im PM10	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung
Benzo(a)pyren	JMW	irrelevant	irrelevant	abgeleitet aus IST-Zustandserhebung

Abbildung: Bewertung der Zusatzbelastung in Hinblick auf die Immissionsgrenzwerte des IG-L

(Quelle: Teilgutachten Luftreinhaltetechnik)

Die Ergebnisse der Geruchsbegehungen im Bereich der nächstgelegenen Anrainergemeinden zeigten, dass in den Gemeinden Schwechat, Mannswörth und Fischamend keine Geruchswahrnehmungen zu erwarten sind. In den Gemeinden Klein-Neusiedl, Enzersdorf/Fischa und Schwadorf werden die Häufigkeit der zu erwartenden Geruchsimmissionen weit unter den Beurteilungskriterien von 8% der Geruchsstunden/Jahr laut den Kriterien des Nationalen Umweltplanes 1994 liegen.
Wird eine Beurteilung hinsichtlich der Grenzwerte der ausländischen Beurteilungsgrundlagen wie TA- Luft (TA-Luft - Vorsorgewerte der 4 Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz der BRD, 2002) und Grenzwerte der WHO durchgeführt, so kann nachstehende Aussage getroffen werden:
Der in der TA-Luft angeführte Richtwert für gas- und partikelförmiges Quecksilber (JMW) ist als geringfügig anzusehen.
Die Richtwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit für HCl (JMW) und HF (JMW) werden ebenfalls unterschritten. Die Konzentrationen für As, Ni und Tl im Staubniederschlag liegen unterhalb den in der TA-Luft angeführten Orientierungswerten.
Die zu erwartenden Immissionen für PCDD/F werden unter dem Zielwert der TA-Luft liegen. Die PCDD/F-Belastung ist als gering einzustufen.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik werden die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr durch Luftschadstoffe geringfügig beeinflusst. Diese Beeinflussungen sind für die Betriebsphase als keine, vorteilhaft oder vernachlässigbar und während der Errichtungsphase als gering bis mäßig zu betrachten.
Die zur Beurteilung herangezogenen Grenzwerte gemäß IG-L werden sowohl in der Errichtungsphase als auch in der Betriebsphase mit Ausnahme in der Bauphase 5 und 6 nicht überschritten. Während der Bauphase 5 und 6 können je nach den herrschenden meteorologischen Bedingungen zeitweise hohe TMW-Zusatzbelastungen für PM10 im Bereich der nächstgelegenen Anrainer auftreten. Abhängig von der herrschenden Grundbelastung sind Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von 50 µg/m³ gemäß IG-L nicht auszuschließen. Eine Überschreitung des Jahresmittelwertes für PM10 und PM 2,5 kann jedoch ausgeschlossen werden.
Weiters wird festgehalten, dass die zu erwartenden Immissionen weit unter den Grenzwerten der ausländischen Beurteilungsgrundlagen, wie der 1. und 4. Verwaltungsvorschrift zum Bundesimmissionsschutzgesetz der BRD, TA-Luft und WHO, liegen werden.
Um die vom Vorhaben ausgehenden Luftschadstoffbelastungen möglichst gering zu halten bzw. Immissionen zu vermeiden, die die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr gefährden könnten, sind während der Errichtungsphase Minderungsmaßnahmen erforderlich. Während der Erdbauarbeiten sind staubmindernde Maßnahmen zu setzen. Folgende Maßnahmen sind zwingend erforderlich:

- nicht staubfrei befestigte Wege innerhalb der Baustelle sind ständig feucht zu halten

- Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden (z.B. Reifenwaschanlage mit Abtropfstrecke)
- Einhaltung von Geschwindigkeitsbeschränkungen auf nicht staubfrei gehaltenen Straßen und Flächen

Für die Betriebsphase sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Die Raumordnung schließt sich der luftreinhaltetechnischen Beurteilung an.

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

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	B
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	E

Risikofaktor 50:

Gutachter: R/L
Untersuchungsphase: E/B/Z
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Lärm

Fragestellungen:

1. Werden durch eine Veränderung der Lärmimmissionssituation die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr beeinflusst?
2. Wie werden diese Beeinflussungen aus fachlicher Sicht, auch im Hinblick auf die Entwicklung des Fremdenverkehrs, bewertet?
3. Werden verbindliche Grenz- bzw. anerkannte Richtwerte überschritten und wie werden solche Überschreitungen bewertet?
4. Werden die vom Vorhaben ausgehenden Lärmimmissionsbelastungen möglichst gering gehalten bzw. Immissionen vermieden, um die Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie den Fremdenverkehr nicht zu gefährden?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Lärmeinwirkungen wie folgt verbunden:

Befund zu Lärmeinwirkungen allgemein siehe Risikofaktor 44 - Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung.

Auswirkungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Gutachten:

Gemäß Teilgutachten Lärmschutz (TGA Lärmschutz) sind gegenständlich betreffend Fluglärm folgende Rahmen- und Richtwerte für den Tag maßgeblich.

Tabelle: Beurteilungskriterien für die Tageszeit

Nutzung	Kriterium	Bezugszeit	Quelle	außen	innen
Räume vorwiegend zu Wohnzwecken	L_{den} (dB(A))	24 Stunden	*	65	-
	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	62	**40**
Kindergärten, Horte, Schulen	$L_{A,eq}$ (dB(A))	13 Stunden (06-19 Uhr)	**	55	**35**
Krankenhäuser	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	55	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	25x70	25x45
Pflegeheime	$L_{A,eq}$ (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	55	**30**
	Maximalpegel (dB(A))	16 Stunden (06-22 Uhr)	**	25x76	25x51

* Bundes-Umgebungslärmschutz-Verordnung
** Fachbeitrag UVE 02.170 „Medizin und Umwelthygiene"

Fett gedruckt: Zielwerte für Lärmschutzmaßnahmen

Datenquelle: K 4.1, Seiten 114-116

(Quelle: Teilgutachten Lärmschutz)

Von diesen Werten können die Werte für „Räume vorwiegend zu Wohnzwecken – außen" mit 62 dB bzw. für „Kindergärten, Horte, Schulen – außen" mit 55 dB sinnvoll herangezogen werden.

Weiters können die Richtwerte der WHO gemäß nachstehender Tabelle mit 55 dB für den Tag herangezogen werden.

Tabelle: Richtwerte der WHO für Pegel im Freien in Wohngebieten

Richtwerte der WHO $L_{A,eq}$ [dB]	
Pegel im Freien in Wohngebieten	
Tag	55
Nacht	45
Pegel in Wohn- und Schlafräumen	
Nacht	30

(Quelle: www.uglr-info.de/media/documents/1215203545.pdf, 2011-03-24)

Für die Raumordnung sind ergänzend die Planungsrichtwerte der ÖNORM S 5021-1 vom 2010-04-01 mit 50 dB für den Tag für „Grünland – Parkanlagen, Naherholungsgebiet" gemäß nachstehender Tabelle relevant.

Tabelle: Planungsrichtwerte für die Immission gemäß ÖNORM S 5021-1; Ausgabe 2010-04-01

Kategorie	Gebiet	Standplatz	Beurteilungspegel, in dB			$L_{r,DEN}$ in dB
			Tag	Abend	Nacht	
1	Bauland	Ruhegebiet, Kurgebiet	45	40	35	45
2		Wohngebiet in Vororten, Wochenendhausgebiet, ländliches Wohngebiet	50	45	40	50
3		städtisches Wohngebiet, Gebiet für Bauten land- und forstwirtschaftlicher Betriebe mit Wohnungen	55	50	45	55
4		Kerngebiet (Büros, Geschäfte, Handel, Verwaltungsgebäude ohne wesentlicher störender Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser) Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	60	55	50	60
5		Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	65	60	55	65
6		Gebiet mit besonders großer Schallemission (z.B. Industriegebiete)	–a	–a	–a	–a
1	Grünland	Kurbezirk	45	40	35	45
2		Parkanlagen, Naherholungsgebiet	50	45	40	50
a Für Industriegebiete besteht kein Ruheanspruch, daher sind auch keine Richtwerte festgelegt.						

(Quelle: ÖNORM S 5021-1; Ausgabe 2010-04-01)

Auf Basis der Ergebnisse zum Risikofaktor 44 „Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung" kann von einem „ortsüblichen Maß" von 60 dB für den Tag ausgegangen werden.

Ergänzend wird auf die Wahrnehmung von Pegeldifferenzen hingewiesen, die gemäß nachstehender Abbildung zwischen 1 dB und 3 dB „erkennbar" und zwischen 3 dB und 6 dB „deutlich" wahrnehmbar werden.

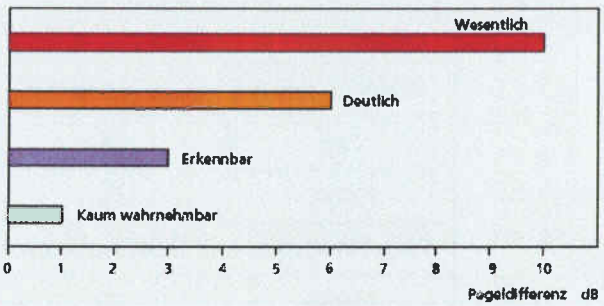

Abb. Wahrnehmung von Pegeldifferenzen

(Quelle: www.verwaltung.steiermark.at, „Lauter Lärm – eine Einführung", www.verwaltung.steiermark.at/cms/dokumente/10688953_3376985/773b9bc7/Lauter%20L%C3%A4rm%20Lammer.pdf, 2011-01-20)

Gemäß TGA Lärmschutz können die Wirkungen des Fluglärms räumlich differenziert wie folgt bewertet werden.

„Für die Bewertung im Rahmen des TGA Lärmschutz wird von der folgenden Abstufung ausgegangen:

Treten durch die Planungen nur marginale Veränderungen ein oder ergibt sich eine Reduktion der Geräusche, so wird dies als vernachlässigbare oder vorteilhafte Auswirkung (Anmerkung: Bewertung 0) angesehen.

Sofern es zu einer nicht nur marginalen Geräuscherhöhung kommt, ist diese als mäßig (Anmerkung: Bewertung 1) einzustufen, sofern die lärmmedizinischen Kriterien tags und nachts eingehalten werden. Werden hingegen die lärmmedizinischen Kriterien überschritten, so ist von einer bedeutenden Auswirkung (Anmerkung: Bewertung 2) auszugehen. Diese ist im vorliegenden Fall jedoch überall als tragbar einzustufen, da durch die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen eine übermäßige oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ausgeschlossen ist."

Tabelle: Bewertung der Beeinträchtigung gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung

Bereich	**Bewertung**
Margarethen am Moos, Schwechat, Arbesthal, Göttlesbrunn, Groß-Enzersdorf, Wien	0
Schwadorf, Karlsdorf, Mühlleiten, Rauchenwarth	1
Klein-Neusiedl, Enzersdorf a.d.F, Zwölfaxing, Katharinenhof, Aichhof, Himberg	2
-	3

Die vorstehende Einstufung trifft in der Regel nicht für den gesamten Ort zu. Angegeben ist jeweils die schlechteste Bewertung je Ortschaft.

(Quelle: Teilgutachten Lärmschutz)

Gemäß den Ergebnissen zum Risikofaktor 44 „Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung" des hier gegenständlichen Teilgutachtens wurden auf Grundlage der Ergebnisse des TGA Lärmschutz die Wirkungen des Fluglärms räumlich differenziert wie folgt bewertet.

Tabelle: Bewertung der Beeinträchtigungen gewidmeter Siedlungsgebiete durch Lärmeinwirkung

Göttlesbrunn-Arbesthal Gramatneusiedl Groß-Enzersdorf Trautmannsdorf an der Leitha Wien	0	vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen
Karlsdorf Lanzendorf Mitterndorf an der Fischa Moosbrunn Mühlleiten Rauchenwarth Schwadorf Schwechat	1	mäßige Auswirkungen
Aichhof Enzersdorf an der Fischa (mit Margarethen am Moos) Fischamend Himberg Katharinenhof Klein-Neusiedl Zwölfaxing	2	bedeutende Auswirkungen, tragbar

(Quelle: eigene Erstellung)

In den Ergänzungen K4.8 Raumplanung, Kapitel 4.8.12 *Anhang* sind umfangreiche Analysen bezüglich der Beeinträchtigungen von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Lärm im Vergleich Vorhaben 2020 zu Nullvariante 2020 sowie Vorhaben 2025 zu Nullvariante 2025 dargestellt.

Diese wurden verifiziert und eine Arbeitstabelle erstellt. Das Ergebnis dieser lautet im Wesentlichen wie folgt:

Das Vorhaben wirkt sich gegenüber der Nullvariante sowohl 2020 als auch 2025 in Summe durch eine Entlastung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen durch Lärm aus. Darüber hinaus nimmt die Anzahl der durch Lärm belasteten Freizeit- und Erholungseinrichtungen im Vorhaben von 2020 bis 2025 ab.

Lediglich bei durch Lärm belasteten Radrouten ist im Vorhaben gegenüber der Nullvariante sowohl 2020 als auch 2025 in Summe eine Mehrbelastung von ca. 3,5 km bzw. 6,6 km festzustellen.

Die Auswirkungen auf die Erholung im Nationalpark „Donau-Auen" können wie folgt beschrieben werden.

Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Donauauen östlich von Wien, Kapitel 2.6. *Wirkungen des Projekts in der Betriebsphase* werden die Wirkungen wie folgt beschrieben:

> Bereits im Ist-Zustand sind die Naturräume der Umgebung des Flughafens von der Auswirkung Lärm betroffen. Als Auswirkung des Vorhabens ist eine räumliche Verteilung der Auswirkung unter örtlicher Zunahme der Belastung und örtlicher Abnahme infolge Frequenzerhöhung und Verteilung der Flugbewegungen über die umgebenden Naturräume zu erwarten.
>
> Gemäß Auskunft und Fachbeitrag Zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160 sind vorhabensbedingt bei Betrieb der Parallelpiste insgesamt weniger Überflüge über dem Nationalpark Donau-Auen zu erwarten als im Ist-Zustand bzw. bei fortgeschriebener Entwicklung des Ist-Zustandes ohne Parallelpiste, weil die Überflüge von und zu Piste 16/34, die zu den Donau-Auen hin verläuft, bei Betrieb des Parallelpistensystems stark reduziert werden und Überflüge im Ab- und Abflug von und zur gegenständlichen neuen Piste, die von der Donau weiter entfernt liegt als die bestehende Piste (um 2,4 km), in größerer Höhe erfolgen als von der näher gelegenen Piste 11/29 im Ist-Zustand.
>
> Die Inbetriebnahme der 3. Piste wird eine Änderung der Flugverteilung zur Folge haben. Aufgrund der geänderten Flugbewegungen kommt es zu Änderungen der Lärmverteilungen.

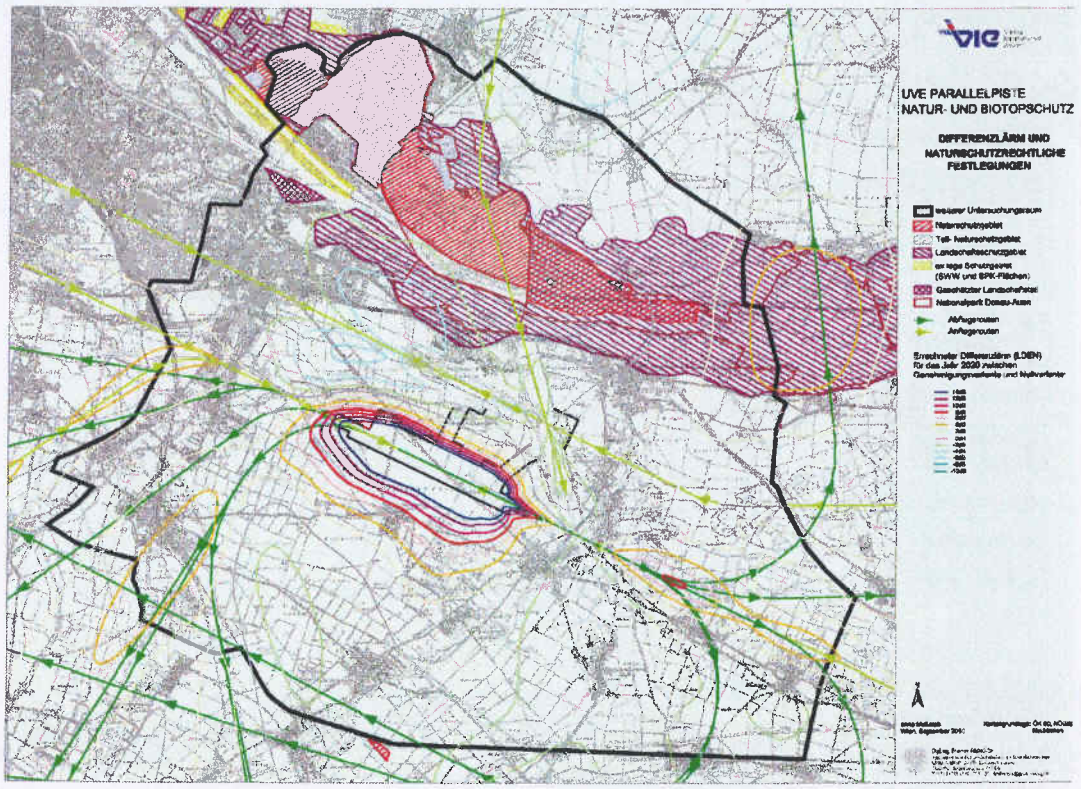

Abb. Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen
(Quelle: Ergänzungen K 4.9 Natur- und Biotopschutz)

Die obige Abbildung zeigt, dass in den Donau-Auen westlich von Fischamend überwiegend die Differenzlärmkurve 0 dB zu liegen kommt, in geringerem Umfang auch die Differenzlärmkurven -2 dB und -4 dB. Östlich von Fischamend kommen die Differenzlärmkurven +2 dB und +4 dB zu liegen.

Zusammenfassend ergibt sich hier eine kleinräumige Entlastung im südlichen Bereich und eine Belastung im östlichen Bereich, wobei diese Zusatzbelastungen zwischen 2 dB und 4 dB im Bereich der hier eingangs dargestellten „erkennbaren" Wahrnehmbarkeit bzw. im unteren Bereich der „deutlichen" Wahrnehmbarkeit liegen, jedoch nicht im Bereich der oberen „deutlichen" bzw. „wesentlichen" Wahrnehmbarkeit.

Gemäß den Ergebnissen zum Risikofaktor 44 „Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung" des hier gegenständlichen Teilgutachtens verringert sich in den hier betrachteten Gemeinden die Summe der Wohnbaulandflächen mit einer Belastung >55 dB am Tag sowohl beim Vorhaben 2020 als auch 2025 gegenüber dem Ist-Zustand 2003 in teils erheblichem Ausmaß. Damit kann auch von einer Verbesserung der Lärmsituation in wohnungs- und siedlungsnahen Frei- und Grünräumen ausgegangen werden.

Im Vergleich Vorhaben 2020 zur Nullvariante 2020 ergeben sich für die mit >60 dB belasteten Wohnbaulandflächen (teils erhebliche) Verbesserungen in Enzersdorf an der Fischa und in Schwadorf, jedoch Verschlechterungen in Klein-Neusiedl.

Im Vergleich Vorhaben 2025 zur Nullvariante 2025 ergeben sich für die mit >60 dB belasteten Wohnbaulandflächen (teils erhebliche) Verbesserungen in Enzersdorf an der Fischa und in Schwadorf, jedoch Verschlechterungen in Klein-Neusiedl, in Schwechat und in Zwölfaxing.

Zusammenfassung

Auf Basis der Ergebnisse des TGA Lärmschutz und des Risikofaktors 44 „Beeinträchtigung von gewidmeten Siedlungsgebieten durch Lärmeinwirkung" des hier gegenständlichen Teilgutachtens kann wie folgt zusammengefasst werden.

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

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

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	E
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	B

Risikofaktor 51:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Geländeveränderungen

Fragestellungen:

1. Werden durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Geländeveränderungen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 6.1 *Geländeveränderungen und Rodungen, Beeinträchtigung von zivilisations- und kulturlandschaftlichen Elementen* bildet das Gelände rund um das Vorhaben eine

schwach gewellte Hügellandschaft mit vereinzelten Geländestufen, wie z.B. das abfallende Gelände zu den Flussläufen der Schwechat, der Fischa oder der Übergang zum Augebiet der Donau. Im Süden der geplanten Parallelpiste befindet sich der Höhenrücken des Schwadorfer Waldes, an dem auch die Gemeinde Rauchenwarth liegt. Dieser Höhenzug bietet die einzigen „Aussichtspunkte" der Umgebung mit Einblick in das Umland. Der Geländeunterschied zur bestehenden Piste 11/29 beträgt insgesamt ca. 40 Höhenmeter.

Aus den Einreichunterlagen geht hervor, dass die Geländeveränderungen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen, welche bis zu rund 20 m Höhenunterschiede im Gelände aufweisen sowie die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße und der Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme im Nahbereich der Siedlungsgebiete umfassen. Zur Sicherstellung der ungehinderten Sicht aus dem Flugsicherungsturm auf die im Zuge des Vorhabens neu zu errichtenden Bewegungsflächen ist es erforderlich, den Bereich zwischen den Zurollwegen (Rollweg H und Rollweg J) großflächig auszuschlitzen. Im zukünftigen Betriebsbereich der neuen Piste sind dafür ca. 10 m abzutragen. Davon ist eine Fläche von ca. 80 ha betroffen. Die östliche Hälfte der Piste selbst liegt in einem Einschnitt bis zu einer maximalen Tiefe von ca. 24 m. Die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens weist zum bestehenden Gelände gar einen Höhenunterschied von bis zu rund 40 m auf.

Auswirkungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Gutachten:

Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs werden durch Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- innerörtliche Erholungsnutzung:
  Innerhalb der Gemeinden werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine innerörtlichen Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch Geländeveränderungen des Vorhabens beeinträchtigt.
- Erholungsnutzung der freien Landschaft:
  Durch das Vorhaben werden Teile des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes, welches auch der Freizeit- und Erholungsnutzung dient, durchschnitten (Alanova-Radweg, Mountainbikestrecke Schwechat-Rauchenwarth-Wienerherberg-Traumannsdorf an der Leitha, lokale Radwege). Sowohl für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Produktion als auch für die Naherholungsinfrastruktur werden die entsprechenden Wegverbindungen jedoch adaptiert und aufrecht erhalten.
  Entlang des Sicht- und Lärmschutzdamms Schwadorf sowie des Sicht- und Blendschutzes Rauchenwarth entstehen im Zuge der Errichtung weitere für die Freizeit- und Erholungsnutzung vorgesehene Wege.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 8 *Beschreibung von Maßnahmen* werden durch das Bauprojekt zerschnittene Wegeverbindungen in Übereinstimmung mit der Vorgangsweise bezüglich der Maßnahmen für das landwirtschaftliche Wegenetz geschlossen bzw. wiederhergestellt. Durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Wegabschnitte kommt es zu keinen Unterbrechungen. Weiters verpflichtet sich die Projektwerberin zur Errichtung von Baustraßen, deshalb besteht diesbezüglich keine Betroffenheit von Radwegen.

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

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

Auflagen:

Es wird folgende Auflage vorgeschrieben:

- Für Wander- und Radwege ist sicherzustellen, dass bei Verlegungen und Über- oder Unterführungen die Bestimmungen der einschlägigen RVS eingehalten werden.

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 52:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Werden durch Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Flächeninanspruchnahmen wie folgt verbunden:

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* beansprucht die gegenständliche Piste 11R/29L-2400m hauptsächlich landwirtschaftlichen Produktionsraum und bestehende Verkehrsflächen. Durch den Bau des Vorhabens sind die Straßenverbindungen nach Schwechat (B 10) und nach Rauchenwarth (L 2063) betroffen, diese Straßenverbindungen bleiben jedoch durch technische Maßnahmen erhalten. Gleiches gilt für das landwirtschaftliche Wegenetz im Nahbereich des Vorhabens. Dies gilt sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase.

Als maßgeblicher Faktor bezüglich der quantitativen Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben wird gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung* der Gesamtflächenverbrauch innerhalb des Zaunverlaufs durch Piste, Rollwege und der Bereich zwischen den Pisten herangezogen.

Tabelle: Flächenverbrauch des Vorhabens

Piste	Zaunumhüllende (ha, gerundet)	Bereich zwischen Pisten außerhalb Zaun-umhüllender (ha, gerundet)	Summe (ha, gerundet)
11/29-2400m	550	240	790

(Quelle: Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 7.1.2 *Funktionale Gliederung und Flächenbeanspruchung*)

Aus den Einreichunterlagen geht darüber hinaus hervor, dass weitere Flächeninanspruchnahmen im Zuge des Vorhabens v.a. durch den Straßendamm südlich der B 10, die Ausschlitzungsfläche nordöstlich und die Bodenaushubdeponie nordwestlich der geplanten Piste 11R/29L sowie in Rauchenwarth und Schwadorf durch die Errichtung von Sicht- und Blend- bzw. Lärmschutzdämmen samt Bepflanzung und in Klein-Neusiedl durch den Sicht- und Lärmschutz in Form eines 50 m breiten, den bestehenden Gehölzen vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereiches entstehen.

Die für die Piste sowie die zwischen Tower und neuer Piste bzw. den zugehörigen Rollwegen notwendige freie Sicht geplanten Geländeanpassungen, die Errichtung des 4 m (über FOK) hohen Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße sowie die Ausschlitzungsfläche im nordöstlichen und die Bodenaushubdeponie im nordwestlichen Teil des Vorhabens und die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme kommen außerhalb gewidmeter Siedlungsgebiete zu liegen.

Auswirkungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Gutachten:

Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs werden durch Flächeninanspruchnahme im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- innerörtliche Erholungsnutzung:
  Innerhalb der Gemeinden werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben keine innerörtlichen Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch Flächeninanspruchnahmen des Vorhabens beeinträchtigt.
- Erholungsnutzung der freien Landschaft:
  Durch das Vorhaben werden Teile des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes, welches auch der Freizeit- und Erholungsnutzung dient, durchschnitten (Alanova-Radweg, Mountainbikestrecke Schwechat-Rauchenwarth-Wienerherberg-Traumannsdorf an der Leitha, lokale Radwege). Sowohl für die Aufrechterhaltung der landwirtschaftlichen Produktion als auch für die Naherholungsinfrastruktur werden die entsprechenden Wegverbindungen jedoch adaptiert und aufrecht erhalten.
  Entlang des Sicht- und Lärmschutzdamms Schwadorf sowie des Sicht- und Blendschutzes Rauchenwarth entstehen im Zuge der Errichtung weitere für die Freizeit- und Erholungsnutzung vorgesehene Wege.
  Sowohl der Alanova-Radweg als auch die Mountainbikestrecke Schwechat-Rauchenwarth-Wienerherberg-Traumannsdorf an der Leitha sowie das Projektgebiet querende lokale Radwege werden durch Flächeninanspruchnahme des Vorhabens beeinträchtigt.

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 8 *Beschreibung von Maßnahmen* werden durch das Bauprojekt zerschnittene Wegeverbindungen in Übereinstimmung mit der Vorgangsweise bezüglich der Maßnahmen für das landwirtschaftliche Wegenetz geschlossen bzw. wiederhergestellt. Durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Wegabschnitte kommt es zu keinen Unterbrechungen. Weiters verpflichtet sich die Projektwerberin zur Errichtung von Baustraßen, deshalb besteht diesbezüglich keine Betroffenheit von Radwegen.

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

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

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 53:
Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:
Befund zu Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind Zerschneidungen der Landschaft wie folgt verbunden:
Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensbeschreibung, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* handelt es sich bei visuellen Zerschneidungen um Störungen des visuellen Zusammenhanges von Landschaftsteilen; die freie Einsehbarkeit von Landschaftsteilen ist nicht oder nur unwesentlich behindert. Bei einer visuellen Zerschneidung ist auch der Landschaftsteil hinter dem zerschneidenden Element erfahrbar. Weder die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung noch die o.a. Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen noch die Ausschlitzungsfläche nordöstlich oder die Bodenaushubdeponie nordwestlich der Piste 11R/29L stellen in diesem Sinne eine Zerschneidung der Landschaft dar.
Zwar werden Verkehrsinfrastrukturen im *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* als typische Beispiele für visuelle Zerschneidungen genannt, in Kombination mit den Geländeveränderungen (Dämme, Ausschlitzungsfläche, Bodenaushubdeponie, etc.) endet die Erfahrbarkeit der Landschaft jedoch zum Teil am Hindernis. Daher handelt es sich dabei um Sichtbarrieren. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar.

Auswirkungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Gutachten:
Zum einen führen die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm und dahinter liegender neugeplanter Piste 11R/29L wie auch die Bodenaushubdeponie zu keinen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft, da es sich hierbei um Sichtbarrieren / visuelle Störungen handelt, die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis endet und gut erkennbaren Sichtkanten bzw. neue Horizontlinien entstehen.

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

Gemäß Fachbeitrag Raumplanung, Kapitel 8 *Beschreibung von Maßnahmen* werden durch das Bauprojekt zerschnittene Wegeverbindungen in Übereinstimmung mit der Vorgangsweise bezüglich der Maßnahmen für

das landwirtschaftliche Wegenetz geschlossen bzw. wiederhergestellt. Durch eine dem Bauprojekt vorgezogene Herstellung der neuen Wegabschnitte kommt es zu keinen Unterbrechungen. Weiters verpflichtet sich die Projektwerberin zur Errichtung von Baustraßen, deshalb besteht diesbezüglich keine Betroffenheit von Radwegen.

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

In den Unterlagen sind ausreichende Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung der Beeinträchtigung (Schließen bzw. Wiederherstellung von durch das Bauprojekt zerschnittenen Wegeverbindungen in Übereinstimmung mit der Vorgangsweise bezüglich der Maßnahmen für das landwirtschaftliche Wegenetz) vorgesehen. Es werden keine weiteren Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen.

Auflagen:

Keine

Bewertung: 0 keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen

Risikofaktor 54:

Gutachter: R
Untersuchungsphase: E/B
Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen

Fragestellungen:

1. Werden durch visuelle Störungen die Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie der Fremdenverkehr im Untersuchungsgebiet des Vorhabens beeinträchtigt?
2. Wie wird diese Beeinträchtigung aus fachlicher Sicht beurteilt?
3. Werden Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen?

Befund:

Befund zu Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Mit dem Vorhaben sind visuelle Störungen wie folgt verbunden:

Das Vorhaben umfasst gemäß Vorhabensüberblick, Kapitel 01.02.04 *Neue Piste 11R/29L und zugehöriges Rollwegsystem* sowie Kapitel 01.02.14 *Verlegung der Landesstraße B 10* einerseits den Ausbau des Flughafens Wien-Schwechat durch Neuerrichtung der Piste 11R/29L mit einer Gesamtlänge von 3.680 m sowie die Verlegung der Landesstraße B 10 Budapester Straße auf einer Länge von 7,420 km.

Gemäß *Leitfaden für die Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen auf das Landschaftsbild* endet bei der Sichtbarriere die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis. Sichtbarrieren sind häufig mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt und stellen meist auch Horizontlinien dar. Diese Form der visuellen Störung stellt ein Hindernis in der freien Einsehbarkeit von Landschaftsteilen dar. Die Einsehbarkeit kann nur durch drastische Veränderung des Beobachtungspunktes erreicht werden. Dies trifft auf die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung und die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt 4 m (über FOK) hohem Doppeldamm sowie die Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt den bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen zu.

Die Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen zu einer Horizontüberhöhung und befinden sich im Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Die Verkehrsinfrastrukturen B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm sowie die dahinter liegende Piste 11R/29L und die dazugehörigen Rollwege samt Geländeanpassungen sind nicht transparent, verdecken einen Großteil des Sichtfelds, führen teilweise zu einer Horizontüberhöhung, befinden sich jedoch nicht im unmittelbaren Nahbereich der Siedlungsgebiete.

Auswirkungen auf Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs allgemein siehe Risikofaktor 49 - Beeinträchtigung der Nutzung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs durch Luftschadstoffe.

Gutachten:

Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs werden durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens wie folgt beeinträchtigt:

- innerörtliche Erholungsnutzung:

  In den Gemeinden werden aufgrund der Distanz zum Vorhaben sowie vorhandener und geplanter Sichtschutzeinrichtungen keine innerörtlichen Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen des Vorhabens beeinträchtigt.

- Erholungsnutzung der freien Landschaft:
  - Die bis zu rund 20 m (Pistenvorfeld) bzw. rund 40 m (Bodenaushubdeponie) hohen Geländeanpassungen im Zuge der Errichtung der Piste sowie der freien Sicht zwischen Tower und neuer Piste stellen überwiegend eine Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

    Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts auf Wander-, Rad- und Reitwegen in Projektnähe bedingt durch die mehr oder weniger schnelle Fortbewegung ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
  - Die Errichtung des Straßendamms südlich der B 10 Budapester Straße stellt eine Sichtbarriere dar, die mit einer gut erkennbaren Sichtkante begrenzt ist und durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

    Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts auf Wander-, Rad- und Reitwegen in Projektnähe bedingt durch die mehr oder weniger schnelle Fortbewegung ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
  - Durch die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme ergeben sich folgende Beeinträchtigungen von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens:
    - Nördlich von Rauchenwarth ist ein 50 bis 80 m breiter, dicht bepflanzter Wald auf vier bis zu 3 m hohen Sicht- und Blendschutzdämmen in der an den Ort anschließenden offenen Landschaft geplant. Diese Dämme samt Sichtschutzpflanzungen stellen eine Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

      Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts auf Wander-, Rad- und Reitwegen in Projektnähe bedingt durch die mehr oder weniger schnelle Fortbewegung ergibt sich eine mäßige Beeinträchtigung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
    - Nördlich von Schwadorf ist ein 100 m breiter Waldstreifen auf drei bis zu 10 m hohen Sicht- und Lärmschutzdämmen geplant, der hinter bereits bestehenden Gehölzpflanzungen errichtet wird. Diese Dämme samt Sichtschutzpflanzungen stellen eine Erweiterung der bereits vorhandenen Sichtbarriere dar, durch die v.a. die Offenheit der Landschaft verloren geht und die Horizontlinie verändert wird. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.

      Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts auf Wander-, Rad- und Reitwegen in Projektnähe bedingt durch die mehr oder weniger schnelle Fortbewegung ergibt sich eine geringe Beeinträchtigung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.
    - Klein-Neusiedl weist bereits einen Waldbestand Richtung Flughafen auf, welcher um einen 50 m breiten, vorgelagerten, dicht bepflanzten Waldbereich vergrößert wird, sodass die

Schutzwirkung wesentlich erhöht wird. Dieser geplante Waldbereich stellt eine Erweiterung des bestehenden Waldes als Sichtbarriere dar. Die Erfahrbarkeit der Landschaft endet an diesem Hindernis.
Aufgrund des zeitlich beschränkten Aufenthalts auf Wander-, Rad- und Reitwegen in Projektnähe bedingt durch die mehr oder weniger schnelle Fortbewegung ergibt sich eine vernachlässigbare Beeinträchtigung von Freizeit- oder Erholungseinrichtungen sowie Einrichtungen des Fremdenverkehrs durch visuelle Störungen im Zuge des Vorhabens.

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

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

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

Auflagen:

Keine

Bewertung:	0	keine, vorteilhafte oder vernachlässigbare Auswirkungen	innerörtlich
	1	geringe/mäßige Auswirkungen	freie Landschaft

3.3. Fragenbereich 3: Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf § 12 Abs. 4 Z. 5 UVP-Gesetz 2000

Für die Fragestellungen 2 bis 8 wurden folgende Raumordnungsprogramme näher betrachtet:

Europäische Landschaftskonvention 2000

Ziel dieses Übereinkommens ist es, den Schutz, die Pflege und die Gestaltung der Landschaft zu fördern und die europäische Zusammenarbeit in Landschaftsfragen zu organisieren.
Dabei verpflichtet sich jede Vertragspartei

- Landschaften als wesentlichen Bestandteil des Lebensraums der Menschen, als Ausdruck der Vielfalt ihres gemeinsamen Kultur- und Naturerbes und als Grundstein ihrer Identität rechtlich anzuerkennen;
- eine auf den Schutz, die Pflege und die Gestaltung der Landschaft ausgerichtete Landschaftspolitik zu erarbeiten und umzusetzen;
- Verfahren für die Beteiligung der Öffentlichkeit, der Kommunal- und Regionalbehörden und anderer Parteien einzuführen, die ein Interesse an der Festlegung und Umsetzung der Landschaftspolitik haben;
- die Landschaft in ihre Regional- und Städteplanungspolitik und in ihre Kultur-, Umwelt-, Agrar-, Sozial- und Wirtschaftspolitik sowie in andere, sich möglicherweise unmittelbar oder mittelbar auf die Landschaft auswirkende Politiken aufzunehmen.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das EUREK vereint gemeinsame räumliche Ziele bzw. Leitbilder für die zukünftige Entwicklung des Territoriums der Europäischen Union.

Das Anliegen der Raumentwicklungspolitiken ist es, auf eine ausgewogene und nachhaltige Entwicklung des Territoriums der Union hinzuwirken. Dabei ist sicherzustellen, dass die drei grundlegenden Ziele europäischer Politik gleichermaßen erreicht werden:

- wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt,
- Erhaltung und Management der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes,
- ausgeglichenere Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Raumes.

Das EUREK ist ein geeigneter Orientierungsrahmen für die Fachpolitiken der Gemeinschaft und der Mitgliedstaaten mit räumlichen Wirkungen sowie für regionale und lokale Gebietskörperschaften zur Erreichung einer ausgewogenen und nachhaltigen Entwicklung des europäischen Territoriums.

Die Zusammenarbeit bei der räumlichen Entwicklung zwischen den Mitgliedstaaten untereinander sowie zwischen ihren Regionen und lokalen Gebietskörperschaften wird als notwendig angesehen. Regionale und lokale Gebietskörperschaften müssen künftig über nationale Grenzen hinweg zusammenarbeiten. Das EUREK ist das geeignete Referenzdokument für die Unterstützung dieser Zusammenarbeit unter Wahrung des Subsidiaritätsprinzips.

Das EUREK begründet keine neuen Kompetenzen auf der Ebene der Gemeinschaft. Es dient den Mitgliedstaaten, deren Regionen und lokalen Gebietskörperschaften und der Europäischen Kommission im jeweiligen eigenem Zuständigkeitsbereich als politischer Orientierungsrahmen.

Nationaler Umweltplan 1995

Der erstmals für Österreich erstellte langfristig orientierte Nationale Umweltplan soll allen Beteiligten als verbindlicher Orientierungsrahmen dienen. Die Integrität der Umweltressourcen Österreichs ist, auf Dauer gesehen, keinesfalls gesichert. Der vorliegende Nationale Umweltplan für Österreich soll, unter Beachtung nationaler, europäischer und internationaler Normen, Maßnahmen und Erfahrungen, langfristig orientierte Zielsetzungen und Standards für Österreich definieren, die eine umweltgerechte Entwicklung einleiten.

Kernelemente des Planes sind umweltwissenschaftlich fundierte und langfristig orientierte Qualitätsziele und Vorschläge von Maßnahmen zur Schadstoffreduktion, zur schonenden Nutzung erschöpfbarer Ressourcen und zur Minimierung von Stoffströmen.

Der Nationale Umweltplan basiert auf dem Prinzip der Nachhaltigkeit für umweltrelevante Politikfelder in Österreich mit langfristigen und strategisch ausgerichteten ökologischen Zielen qualitativer und quantitativer Natur durch mittel- wie langfristig integrierte Konzepte zur Umweltvorsorge.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Raumordnung und Raumplanung wird in Österreich von Bund, Ländern und Gemeinden wahrgenommen. Im Gegensatz zu anderen Staaten gibt es in Österreich keine „Rahmenkompetenz" des Bundes. Landesgesetze bilden die gesetzliche Grundlage für die überörtliche und örtliche Raumordnung und Raumplanung. Die Vollziehung der örtlichen Raumplanung fällt nach dem B-VG in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden.

Die Raumplanung wurde jedoch von den Akteuren als gemeinsame Aufgabe von Bund, Ländern und Gemeinden erkannt. Daraufhin wurde 1981 das Raumordnungskonzept für Österreich fertiggestellt, welches 2001 zum Raumentwicklungskonzept konzipiert wurde.

Weitere Vorgaben für das jetzt vorliegende ÖREK 2001 waren u.a. die Orientierung am 1999 beschlossen Europäischen Raumentwicklungskonzept (EUREK), Vergrößerung des Handlungsbezugs in Richtung Weiterentwicklung der österreichischen Raumentwicklungspolitik zur Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit Österreichs, die Verankerung des Nachhaltigkeitsgedankens sowie die Möglichkeiten der Umsetzung in der räumlichen Planung.

Das ÖREK 2001 hat Leitbildfunktion und ist damit als Wegweiser für eine nachhaltige Raumentwicklung in Österreich angelegt.

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das „paper in progress" (PIP) ist ein „Fortschrittsbericht" und stellt ein Zwischenergebnis der bisherigen Arbeiten im Rahmen des ÖREK-2011-Prozesses dar. Er dient als Beratungsunterlage für den folgenden Reflexions- und Beteiligungsprozess. Aus dem PIP kann keinerlei Bindungswirkung für einzelne Institutionen abgeleitet werden.

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept beinhaltet drei Leitziele die einer nachhaltigen Raumentwicklung Rechnung tragen sollen:

- Gleichwertige Lebensbedingungen für alle gesellschaftlichen Gruppen in allen Landesteilen
- Wettbewerbsfähige, innovative Regionen und Entwicklung der regionalen Potentiale
- Nachhaltige, umweltverträgliche und schonende Nutzung der natürlichen Ressourcen

Im Sinne der Nachhaltigkeit sind Entwicklungen auf ihre ökologische Tragfähigkeit und Langfristigkeit zu überprüfen sowie entsprechende Abwägungen vorzunehmen. Soweit durch einzelne Vorhaben wesentliche, langfristige oder irreversible Beeinträchtigungen der natürlichen Lebensgrundlagen zu erwarten sind und ein Ausgleich nicht möglich ist, haben die Belange der Ökologie Vorrang vor ökonomischen und gesellschaftlichen Ansprüchen, um auch den zukünftigen Generationen eine umwelt-, wirtschafts- und sozialverträgliche Entwicklung zu ermöglichen.

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Gemäß dem *Zentralen Orte Raumordnungsprogramm* werden die Standortgemeinden sowie die angrenzenden Gemeinden wie folgt klassifiziert:

	Besonderer Standort für zentrale Einrichtungen zentraler Ort der Stufe	Allgemeiner Standort für zentrale Einrichtungen
Standortgemeinden		
Fischamend	I	X
Klein-Neusiedl		X

Rauchenwarth		X
Schwadorf		X
Schwechat	III	X
Angrenzende Gemeinden		
Groß-Enzersdorf	II	X
Mannsdorf an der Donau		X
Haslau – Maria Ellend		X
Lanzendorf		X
Zwölfaxing		X
Enzersdorf an der Fischa		X
Ebergassing		X
Himberg	I	X
Wiener Bezirke 10. (Favoriten), 11. (Simmering), 22. (Donaustadt)	nicht im Zentrale Orte Raumordnungsprogramm enthalten	

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)
Allgemeines Ziel dieses Raumordnungsprogramms ist es, die Schaffung und Erhaltung entsprechender Einrichtungen für die vielfältige Freizeitgestaltung und für die Erholung der Bevölkerung sicherzustellen sowie die Erhaltung der Erholungslandschaft langfristig zu gewährleisten.

Ziel der kulturellen und geselligen Freizeitgestaltung ist die Förderung der kulturellen und geselligen Freizeitbetätigung durch Schaffung, Erhaltung und Verbesserung von Einrichtungen an geeigneten Standorten.

Standorte sollen je nach ihrer Stufe folgende nach dem Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm, LGBl. 8000/24–0, entsprechende Einrichtungen für die kulturelle und gesellige Freizeitgestaltung aufweisen:
1. Veranstaltungssäle:
   a) mit 200–500 Plätzen in Zentralen Orten ab der Stufe II;
   b) mit 500–800 Plätzen in Zentralen Orten ab der Stufe III;
   c) mit 800 und mehr Plätzen in Zentralen Orten der Stufen IV und V;
2. Einrichtungen für die Erwachsenenbildung:
   a) für gelegentliche Einzelveranstaltungen in allen Gemeinden;
   b) für regelmäßige, jedoch nicht tägliche Kurse in Zentralen Orten ab der Stufe I
   c) für tägliche, in größerer Zahl gleichzeitig stattfindende Kurse in Zentralen Orten der Stufen III–V;
3. Öffentliche Büchereien in allen Zentralen Orten;
4. Musikschulen in allen Zentralen Orten.

Ziele der sportlichen Betätigung sind
- die Förderung der sportlichen Betätigung durch Schaffung ausreichender und sportgerechter Sportstätten;
- die Bestimmung von Standorten und Mindestgrößen bestimmter Sportanlagen, um ein koordiniertes Wirken der Träger des Sportstättenbaues zu fördern und die Deckung des Bedarfs an Sportstätten optimal – unter Bedachtnahme auf die Folgekosten – zu erreichen;
- der Bevölkerung und dem Fremdenverkehr des zentralörtlichen Gesamtbereiches die Möglichkeit zu geben, Sportanlagen in zumutbarer Entfernung von ihrem Wohnsitz bzw. Aufenthalt und ohne große finanzielle Belastung benützen zu können, wobei der Bedarf des Schulunterrichtes und des Fremdenverkehrs mit zu berücksichtigen ist.

Gemeinde	Sportplatz / Sporthallen / Hallenbäder
• Standortgemeinden	
Fischamend	C / B, D / -
Klein-Neusiedl	B / B / -
Rauchenwarth	B / B / -
Schwadorf	B / B, D / -
Schwechat	A, A, B, C, F / B, B, B, B, D, D, E, F / C

- angrenzende Gemeinden

Groß-Enzersdorf	A, D / B, D, D / -
Mannsdorf an der Donau	B / B / -
Haslau – Maria Ellend	B / B / -
Lanzendorf	B / B, D / -
Zwölfaxing	B / B / -
Enzersdorf an der Fischa	A-, B / B / -
Ebergassing	B / D / -
Himberg	C / B, D / -
Wiener Bezirke 10. (Favoriten), 11. (Simmering), 22. (Donaustadt)	nicht enthalten

Zur Erläuterung:

Sportplätze

- A (4500 m2) Rasenspielfeld 45 x 90; LA-Anlagen: 1 kombinierte Hoch- und Weitsprunganlage, 1 einfache Kugelstoßanlage

- A – (4050 m2) nur Rasenspielfeld 45 x 90 m.

- B (6000 m2) Rasenspielfeld 60 x 90 m; LA-Anlagen: 1 Weitsprunganlage, 1 Hochsprunganlage (beides eventuell kombiniert mit Kleinspielfeld 22 x 44 m), 1 Kugelstoßanlage.

- C (8500m2) Rasenspielfeld 68 x 105 m; LA-Anlagen: 1 Weitsprunganlage, 1 Hochsprunganlage (eventuell kombiniert mit Kleinspielfeld 22 mal 40 m), 1 Doppelkugelstoßanlage, 1 Diskuswurfkreis und 1 Speerwurfanlauf zur Verwendung des Spielfeldes als Wurfwiese, 1 Kurzstreckenlaufbahn (4bahnig).

- F (30.000 m2) 2 bis 3 Rasenspielfelder 68 x 105 m; LA-Anlagen: 400 m Rundbahn 7bahnig; Kurzstreckenlaufbahn 8bahnig, 2 Hochsprunganlagen, 2 Weitsprunganlagen, 2 Kugelstoßanlangen, 2 Dreisprunganlagen, 2 Stabhochsprunganlagen und Wassergraben sowie 2 Diskus- bzw. Hammerwurfkreise (kombiniert) und 2 Speerwurfanläufe mit Wurfrichtung jeweils gegeneinander; 4 bis 6 Kleinspielfelder für Kleinfeldhandball, Basketball, Volleyball, Tennis usw. (wenigstens zum Teil mit Allwetterdecke); Spiel- und Gymnastikwiese.

Sporthallen

- B 10 x 18 x 5,5 m (180 m2)
- D 15 x 27 x 5,5 m (405 m2)
- E 18 x 36 x 5,5 bis 7 m (648 m2)
- F 22 x 44 x 7 m (968 m2)

Hallenbäder

- C 12,50 x 25,00 m x mindestens 1,20–1,50 m

Ziel der naturgebundenen Freizeitgestaltung ist die Sicherung, Pflege und Gestaltung von Gebieten, die auf Grund ihrer besonderen landschaftlichen Vorzüge für die naturgebundene Freizeitgestaltung geeignet sind.

Erholungsräume sind folgende Gemeinden bzw. Gemeindeteile:

- Standortgemeinden

Fischamend

- angrenzende Gemeinden

Groß-Enzersdorf: die Katastralgemeinden Mühlleiten und Schönau an der Donau
Haslau – Maria Ellend

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

§ 1 Allgemeine Ziele
Allgemeine Ziele dieses Raumordnungsprogrammes sind:

1. die Steigerung des regionalen Wirtschaftswachstums in einem ökonomisch gerechtfertigten Maße durch Ausnützung der Entwicklungsmöglichkeiten des Fremdenverkehrs,
2. die Verbesserung der Existenzmöglichkeiten in wirtschaftlich schwachen Gebieten,
3. die Schaffung, Pflege und Gestaltung von Erholungsgebieten unter Bedachtnahme auf die Bedürfnisse nach Urlaubs- bzw. Kuraufenthalten sowie nach Ausflugs- und Naherholungsmöglichkeiten.

§ 2 Besondere Ziele
Besondere Ziele dieses Raumordnungsprogrammes sind:

1. die Schaffung, Verbesserung oder Sicherung geeigneter Standorte für alle Arten des Fremdenverkehrs unter Bedachtnahme auf die Erhaltung der vorhandenen günstigen natur- und kulturgegebenen Voraussetzungen,
2. der Ausbau der Fremdenverkehrseinrichtungen in Eignungs- und Ausbaustandorten unter Berücksichtigung einer möglichst zweckmäßigen regionalen Differenzierung des Angebotes.

§ 4 Allgemeine Standorte
Allgemeine Standorte sind die in der Anlage bezeichneten Gemeinden, soferne sie in ihren örtlichen Raumordnungsprogrammen auf Grund der Bestimmungen der §§ 10 bis 16 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1974 Ziele oder Maßnahmen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs festlegen bzw. im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Flächen für Fremdenverkehrs- bzw. Erholungszwecke ausweisen.

§ 5 Eignungsstandorte
Eignungsstandorte sind die in der Anlage bezeichneten Gemeinden. Hiezu zählen nach den Ergebnissen der Grundlagenforschung:
a) Gemeinden mit guter Eignung für Urlaubsaufenthalte,
b) Gemeinden mit guter Eignung für den Ausflugsverkehr (Kurzzeiterholung),
c) Gemeinden an wichtigen Fremdenverkehrsrouten mit Eignung als Rastort,
d) Gemeinden im Nahbereich der Stadt Wien, die sich als Aufenthaltsorte für Besucher Wiens eignen,
e) Gemeinden mit stärkerem Geschäftsreiseverkehr oder mit guter Eignung für die Abhaltung von Tagungen und Kongressen.

§ 6 Ausbaustandorte
Ausbaustandorte sind die in der Anlage bezeichneten Gemeinden. Hiezu zählen nach den Ergebnissen der Grundlagenforschung

a) bereits hochentwickelte Fremdenverkehrsgemeinden, in denen die laufende Anpassung an die Entwicklung des Fremdenverkehrs erforderlich ist, oder
b) Gemeinden mit hervorragenden landschaftlichen oder klimatischen Vorzügen oder mit großen infrastrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich für einen schwerpunktmäßigen Ausbau des Fremdenverkehrs besonders eignen.

	Allgemeiner Standort	**Eignungs-standort**	**Ausbau-standort**
Standortgemeinden			
Fischamend	x	x	
Klein-Neusiedl	x		
Rauchenwarth	x		
Schwadorf	x		
Schwechat	x	x	
Angrenzende Gemeinden			
Groß-Enzersdorf	x	x	x
Mannsdorf an der Donau	x		
Haslau – Maria Ellend	x	x	
Lanzendorf	x		
Zwölfaxing	x		
Enzersdorf an der Fischa	x		

Ebergassing	x		
Himberg	x		
Wiener Bezirke 10. (Favoriten), 11. (Simmering), 22. (Donaustadt)	nicht im Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm enthalten		

Kursbuch Tourismus 2010

Ziele des *Kursbuchs Tourismus 2010*:

Das System des niederösterreichischen Tourismus ist durch eine Vielzahl unterschiedlicher Akteure (Organisationen, Institutionen, Unternehmen, Interessensgruppen) geprägt. Diese sind einerseits stark vernetzt, gleichzeitig wird durch diese Vielfalt an Akteuren ein enormes Spektrum an Verhaltensmöglichkeiten und unterschiedlichen Wirkungsverläufen möglich.

Der rasche technologische Wandel und die immer dynamischeren Märkte, auf denen mit Positionierung kein Wettbewerbsvorteil mehr erlangt werden kann, erfordern eine Strategie, die auf das komplexe System „Tourismus Niederösterreich" anwendbar ist und die die Beiträge der Akteure und die Wirkung ihrer Arbeit zu konkreten Zielen messbar macht.

Somit wurde für das „Tourismusunternehmen Niederösterreich" ein Zielesystem entwickelt, das zusammenhängende und aufeinander wirkende Ziele für folgende Bereiche beinhaltet:

- Wirtschaftliche Ziele
  Welche wirtschaftlichen Ziele wollen wir bis 2010 erreichen?
- Markt- und Gästeziele
  Was müssen wir bei Gästen und am Markt erreichen, um die Wirtschaftsziele zu erreichen?
- Prozessziele
  Mit welchen Geschäftsprozessen müssen wir Hervorragendes leisten, um Markt-/Gäste- und Wirtschaftsziele zu erreichen?
- Lern- und Innovationsziele
  Was müssen wir lernen und wo müssen wir innovieren, um die Prozess-, Markt-/Gäste- und Wirtschaftsziele zu erreichen?

Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum sind die zentralen strategischen Themen für das „Tourismusunternehmen Niederösterreich" im Rahmen des *Kursbuchs Tourismus 2010*.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Zielsetzungen des Regionalen Raumordnungsprogramms:

- Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.
- Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
- Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.
- Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.
- Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.

Die angrenzenden Gemeinden beinhalten den Nationalpark Donau-Auen, erhaltenswerte Landschaftsteile, ein Naturschutzgebiet, ein Landschaftsschutzgebiet, ein Wasserwirtschaftliches Vorranggebiet und die Wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung Marchfeld.

Weiters gekennzeichnet sind landwirtschaftliche Vorrangzonen, gewidmetes Bauland und Siedlungsgrenzen.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Zielsetzungen des Regionalen Raumordnungsprogramms:

- Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.
- Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
- Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.
- Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.
- Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.

Die Gemeindegebiete beinhalten den Nationalpark Donau-Auen, erhaltenswerte Landschaftsteile, ein Naturschutzgebiet, ein Landschaftsschutzgebiet, regionale Grünzonen, ein Wasserwirtschaftliches Vorranggebiet, ein Wasserschongebiet und eine Fluglärmzone 60 dBA.
Weiters gekennzeichnet sind landwirtschaftliche Vorrangzonen, gewidmetes Bauland und Siedlungsgrenzen.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die Basis für die WiN-Strategie stellt das Niederösterreichische Landesentwicklungskonzept 2004 dar. Darauf aufbauend wurden konkrete Maßnahmenprogramme entwickelt. Ergebnis dieser Arbeiten ist die „Win-Strategie NÖ". Dieses soll als ein Wegweiser für alle wirtschaftlichen, gesellschaftlichen, kulturellen und raumplanerischen Weichenstellungen im Land dienen. Die Strategie Niederösterreich wurde unter intensiver Beteiligung der betroffenen Bevölkerung erarbeitet. Die 5 Hauptregionen (Waldviertel, Weinviertel, Industrieviertel, NÖ-Mitte und Mostviertel) stellen dabei die Entwicklungszellen für die Zukunft dar. Sie orientieren sich an den Zielen der Wettbewerbsfähigkeit und der Nachhaltigkeit: wettbewerbsfähig im internationalen und interregionalen Vergleich und nachhaltig in der Entwicklung und Bedachtnahme auf die Ressourcen der Region.

Die formulierten Strategien und die entsprechenden Strategiekarten können in drei Schwerpunkte zusammengefasst
werden:

- Erreichbarkeiten verbessern
- Entwicklungsachsen und -zentren fördern
- Leitfunktionen festlegen

Der Geltungsbereich der **Verordnung über ein Sektorales Raumordnungsprogramm über die Freihaltung der offenen Landschaft (LGBl. Nr. 8000/99-0, Stammverordnung 97/07 vom 2007-12-28)** bezieht sich nicht auf die im Untersuchungsraum liegenden Gemeinden.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Die Studie hat sich als Aufgabe gesetzt, Aktionsräume für politische Interventionen zu ermitteln, mit denen die treibenden Kräfte für eine umweltschonende, sozialverträgliche und ökonomisch vertretbare Entwicklung der Siedlungsstruktur forciert und gegenläufige Tendenzen gebremst werden können.

Die dafür benötigte siedlungspolitische Strategie bezieht sich auf den Prozess der Veränderung der Raumstruktur selbst bzw. auf die beeinflussbaren Bestimmungsfaktoren und versucht, jene Bündel von raumwirksamen Maßnahmen in den verschiedensten Handlungsbereichen der öffentlichen Hand zu definieren, deren Einsatz zu einer Umlenkung der Entwicklung in Richtung der angestrebten Struktur führt.

Als angestrebten Struktur wird der Ausbau von dezentralen Siedlungsschwerpunkten in der Ostregion betrachtet, der eine Entlastung des unmittelbaren Wiener Umlands von einer wie bisher überhitzten Entwicklung bewirken soll

Die wichtigsten Ziele einer Dezentralisierungsstrategie sind:

- Senkung des Siedlungsdrucks in den Stadtrandgemeinden, um eine weitere Verstädterung zu verhindern

- Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl der Wien-Pendler, um Wien und den Stadtrandgemeinden zusätzliche Belastungen durch den motorisierten IV zu ersparen
- Stärkung von Entwicklungszentren im Außenbereich der Stadtregion, um Impulse für die periphereren Gebiete zu setzen

Die konkrete Aufgabenstellung dieser Studie umfasst eine begründete Auswahl von Standorträumen, die eine Eignung als zukünftiges Entwicklungszentrum bereits aufweisen bzw. innerhalb der nächsten 20 Jahre dazu ausgebaut werden können. Weiters wird aufgezeigt, welche Maßnahmen für eine derartige Dezentralisierungsstrategie erforderlich bzw. aufeinander abgestimmt sind.

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Für den Raum Wien / Simmering-Schwechat / Flughafen wurde in enger Rückkopplung und unter aktiver Einbeziehung der Gemeinden und Bezirke ein Aktionsprogramm als fachliche Basis für die zielkonforme und räumlich akkordierte Umsetzung von Plänen und Maßnahmen erarbeitet. Erste Schritte für eine ländergrenzenüberschreitende regionale Kooperation sind mit den beiden Pilotprojekten (Masterplan – Entwicklungsgebiet Ailecgasse-Liesingtal und Erholungsnetz Zwischenstromland) gesetzt.

Als Grundlage für gemeinsames Handeln im Raum Wien Simmering-Schwechat wurde ein Leitbild entworfen, in dem die künftigen Aufgaben regionaler Kooperation zusammengefasst werden:

- Konzentration der Betriebsansiedlung auf hochwertige Standorte
- Regionale Impulse für gewerbliche Altstandorte
- Interkommunale Masterplanung durchführen
- Erholungsnetze konzipieren bzw. umsetzen
- Landschafts- und Erholungsnetz Fischainseln konzipieren
- Erholungsnetze miteinander verbinden: Vom Zwischenstromland zu den Fischainseln
- Grünräume sichern
- Grünräume vernetzen
- Siedlung gliedern
- Flächen für Gartenbau bzw. Landwirtschaft sichern
- Bezirks- und Stadtzentren stärken
- Regionale Merkzeichen erhalten und ländliche Ortskerne bewahren

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Der Planungsraum des Landschaftskonzepts Region Wien – Umland Süd beinhaltet die Standortgemeinde Schwechat sowie die angrenzenden Gemeinden Zwölfaxing, Lanzendorf, Himberg und Wien 10 Favoriten.

Das Konzept dient als Leitbild für die zukünftige Landschaftsentwicklung und Beitrag zur Steuerung der Raumentwicklung auf naturräumlicher Grundlage.

Über ein Leitbild zur Landschaftsentwicklung, das Aufzeigen von Konfliktpotentialen der Landschaftsentwicklung mit Widmungen und Nutzungen sowie mit in Planung befindlichen Projekten, ein Leitbild zur Nutzung im Landschaftsräumlichen Grundgerüst und ein Leitbild zur Entwicklung überlagert mit in Planung befindlichen Projekten wurden Schwerpunkte der Entwicklung im landschaftsräumlichen Grundgerüst in den Wiener Bezirken und niederösterreichischen Gemeinden erarbeitet:

- Schwechat:

  Mitterbach

  Unter Einbeziehung der vorhandenen Erholungseinrichtungen (Stadion Rannersdorf, Freibad Schwechat) sollen die bestehenden Freiflächen am Mitterbach zu gewässergeprägten Erholungslandschaften ausgestaltet werden.

  Liesing

  Das Potential der rechtsufrigen Flächen (im Eigentum der Stadt Wien) zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Liesing soll für Strukturierungsmaßnahmen und Auwaldentwicklung kurzfristig genutzt werden und die Planungen im Wiener Bereich unterstützen. Die Spange Rannersdorf quert die Landschaftsachse der Liesing, die im Bereich von Kledering bereits durch zahlreiche Verkehrsbauwerke zerschnitten ist. Bei der Querung sind die Erfordernisse für eine landschaftsräumliche Verbindung zu beachten und umfangreiche landschaftspflegerische Begleit-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen zu entwickeln.

  Nord - Süd Landschaftsachse Goldberg - Kledering - Lanzendorf - Maria Lanzendorf

  Der Grünzug knüpft an den Goldberg an, verbindet das Liesingtal mit der Schwechatniederung, hat Anteile in Wien und Lanzendorf und liegt mit einem substantiellen Abschnitt zwischen der Ostbahn und der alten Trasse der Aspangbahn auf Schwechater Gebiet. Für diese Landschaftsachse wird die

Entwicklung zur ausgedehnten waldgeprägten Erholungslandschaft und die Errichtung eines regionalen Radweges vorgeschlagen. Die B 301 quert diese Landschaftsachse. Zur Sicherung der landschaftsräumlichen Verbindung sind daher ausreichende Querungsmöglichkeiten und umfangreiche Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen in Form straßenbegleitender Aufforstungen vorzusehen.

- Zwölfaxing:
  Gewässergeprägte Landschaft zwischen Schwechat, Mitterbach und Kaltem Gang
  Vorhandene Auwaldreste und Ufergehölzsäume sollen den Ausgangspunkt für die Entwicklung gewässergeprägter Landschaften bilden. Diese siedlungsnahen Erholungsräume sollen durch attraktive Wegeverbindungen mit der Stadt Schwechat und den großflächigen Landschaftsräumen in Himberg verbunden werden.
- Lanzendorf:
  Gewässergeprägte Landschaft am Schwechat – Werksbach
  Die erhaltenswerten Ufergehölze am Schwechat - Werksbach sollen gesichert und bei Errichtung eines Hochwasserschutzdammes am linken Ufer berücksichtigt werden. Für die Trasse der Umfahrung Himberg - Maria Lanzendorf ist im Lanzendorfer Gemeindegebiet ein Tunnel geplant. Im Bereich des östlichen Tunnelportals müsste der erhaltenswerte Altlauf der Schwechat verlegt werden. Hier sind umfangreiche landschaftspflegerische Begleit-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie eine besonders sorgfältige Detailgestaltung der Bauwerke und deren landschaftliche Einbindung erforderlich.
  Nord - Süd Landschaftsachse Goldberg – Kledering – Lanzendorf – Maria Lanzendorf
  Der Grünzug knüpft an den Goldberg an, verbindet das Liesingtal mit der Schwechatniederung und soll zur ausgedehnten waldgeprägten Erholungslandschaft entwickelt werden. Für die Landschaftsachse wird die Errichtung eines regionalen Radweges vorgeschlagen. Dafür ist die Prüfung geeigneter Querungsmöglichkeiten an der Aspangbahn erforderlich. Die geplante Umfahrung Himberg - Maria Lanzendorf quert den Grünzug nördlich der Aspangbahn. Für diesen Bereich werden umfangreiche Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen in Form von straßenbegleitenden Aufforstungen und die Vorsorge für einen regionalen Radweg mit ausreichenden Querungsmöglichkeiten empfohlen.
  West - Ost gerichtete tangentiale Grünzüge im Bereich Landesgrenze - B 301
  Zur Lenkung des Nutzungsdruckes sind in diesem Bereich landschaftspflegerische Maßnahmen in Form trassenbegleitender Aufforstungen erforderlich.
- Himberg:
  Flusslandschaft Mitterbach, Schwechat, Neubach und Kalter Gang
  Mit der Lanzendorfer Au als Ausgangspunkt soll insbesonders auf überschwemmungsgefährdeten und feuchten Böden eine gewässergeprägte, auwalddominierte Flusslandschaft bis an die Ränder des Talraumes entwickelt und die Retentionsräume gesichert werden. Zur Vorbereitung sid kurzfristig am Mitterbach Gehölzsäume zu entwickeln. Bei der Querung der Schwechat- und Mitterbachniederung durch die Umfahrung Himberg – Maria Lanzendorf sind umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen vorzusehen.
  Triesting, Neubach und Weidau
  Am Neubach sind Gehölzsäume zu entwickeln und die ökologische Funktionsfähigkeit zu verbessern. An der Triesting soll die Entwicklung gewässergeprägter Landschaften mit Auwäldern den Retentionsraum sichern und den Bereich Weidau arrondieren.
  Neuhofgründe und Kalter Gang
  Die Mosaikartig differenzierten Bodenverhältnisse sollen das Grundmuster zur Entwicklung einer großzügigen, waldgeprägten Erholungslandschaft bilden. Der Kalte Gang stellt das Rückgrat der landschaftsräumlichen Verknüpfung erhaltenswerter Gehölzbestände zwischen Velm und Himberg dar.
  Herrschaftliche Gründe, Teichlüsse und Schloss Walch
  Die Waldgebiete bieten Ansatzpunkte zur Verdichtung gewässergeprägter Landschaften und Auwälder. Die Erholungseinrichtungen sind Ausgangspotential für weitere Entwicklungen von Grünräumen mit Erholungsschwerpunkten. Neben dem Schlosspark Laxenburg ist dies der wichtigste Bereich zur Entwicklung des landschaftsräumlichen Grundgerüstes.
  Großflächiger Landschaftsteil – Kulturlandschaft zwischen Laxenburger Schlosspark und Augebieten am Neubach und Kalten Gang
  Die Landschaften am Aubach, Schwechat, Mitterbach, Triesting, Neubach und Kaltem Gang sind vorrangig zu schützen, als Retentionsräume zu erhalten, für eine umweltverträgliche landwirtschaftliche Nutzung zu sichern und als zusammenhängender Landschaftsraum durch Pflege und Entwicklung der Kulturlandschaft zu fördern.
- Wien 10 Favoriten:
  Nord – Süd Landschaftsachse Heubergstätten – Rothneusiedl – Hennersdorf
  Der Grünzug verbindet die Erholungsräume am Laaerberg („Heubergstätten") mit dem Liesingtal und knüpft an die regionale Grünzone Richtung Hennersdorf an. Im Bereich südlich Rothneusiedl wird er erweitert und dient als Filter zwischen dem geplanten Güterterminal Inzersdorf – Metzgerwerke und dem

Stadterweiterungsgebiet Rothneusiedl. An der geplanten B 301 sind ausreichende Querungen (Grünbrücke) vorzusehen.

Nord – Süd Landschaftsachse Unterlaa – Maria Lanzendorf

Der Grünzug verbindet den Goldberg mit den Aubereichen der Schwechatniederung. Beginnend beim Wasserbehälter südlich Unterlaa soll unter Einbeziehung bereits vorhandener Erholungseinrichtungen (Reitstall) und vorhandener Biotopstrukturen ein Landschaftskorridor mit waldgeprägten Erholungslandschaften entwickelt werden. Im Bereich westlich des Schutzengelkreuzes sind an der geplanten B 301 umfangreiche Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen (Grünbrücke, Aufforstungen) vorzusehen.

Nord – Süd Landschaftsachse Goldberg – Kledering – Lanzendorf – Maria Lanzendorf

Der Grünzug knüpft an den Goldberg an, verbindet das Liesingtal mit der Schwechatniederung und liegt östlich der alten Aspangbahntrasse zu einem kleinen Teil auf Wiener Stadtgebiet. Hier sollen an der B 301 Querungen und Aufforstungen vorgesehen werden.

Liesingbach

Ausgestaltung des Liesingtalraumes zur gewässergeprägten Landschaft auf Basis vorhandener Planungen und Stärkung des bachbegleitenden Grünzuges durch Sicherung und Ausgestaltung angrenzender Freiflächen.

Parkachse zwischen Rothneusiedl und Oberlaa

Entwicklung eines Stadtgartens mit Spiel- und Sporteinrichtungen als Teil der Siedlungsentwicklung zwischen Rothneusiedl und Oberlaa und Verknüpfung mit dem Liesingbach.

Landschaftsensembles und Mosaiklandschaften

Der Bereich zwischen Unterlaa und Kledering soll zur Mosaiklandschaft (Feld, Wiese, Gehölz) entwickelt, an den Rändern waldartig arrondiert werden und als besonderes Landschaftsensemble zwischen Goldberg und Liesingtal vermitteln.

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Vorliegen verschiedenster landschaftsökologischer und landschaftsplanerischer wie auch wasserwirtschaftlicher Konzepte und Zielplanungen auf (klein-)regionaler Ebene im Raum Mödling – Schwechat machen deren Zusammenführung und Überlagerung im Rahmen einer länderübergreifenden, integrativen landschaftsplanerischen Zusammenschau notwendig.

Aufbauend auf vorhandene Studien und Planungen gilt es eine integrative Gesamtentwicklungsplanung auf regionalplanerischer Ebene zu erstellen, in die Entwicklungspotenziale und räumliche Perspektiven aus landschaftsplanerischer und landschaftsökologischer Sicht einfließen.

In einer ersten Bearbeitungsphase wurden ein integrativer Gesamtentwicklungsplan und ein Maßnahmenplan für den Bearbeitungsraum erstellt, auf deren Basis in einer zweiten Bearbeitungsphase konkrete Handlungskonzepte für ausgewählte Maßnahmen unter Einbeziehung der tangierten Dienststellen der Länder Wien und Niederösterreich sowie der Gemeinden erarbeitet werden sollen.

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Im ersten Teil wurde ein integrativer Gesamtentwicklungsplan für den Bearbeitungsraum erstellt, auf dessen Basis nun konkrete Handlungskonzepte für sechs Maßnahmenschwerpunkte unter Einbeziehung der tangierten Dienststellen der Länder Wien und Niederösterreich erarbeitet wurden.

Parallel dazu wurde ein Strukturplan über die geplanten Arbeitsschritte in der Projektbegleitungsphase ausgearbeitet, der als Leitfaden für die einzurichtende Projektsteuerungsgruppe dienen sollte. Im Rahmen von Arbeitsgesprächen mit den beteiligten Dienststellen der Stadt Wien sowie des Landes NÖ und den betroffenen Gemeinden wurden die sechs ausgewählten Maßnahmenschwerpunkte so weit konkretisiert, dass eine unmittelbare Umsetzung nach Abschluss dieser Projektsphase in Angriff genommen werden kann.

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Die wesentlichen Ziele, die dem STEP 05 zugrunde liegen, können wie folgt zusammengefasst werden:

1. Im Wettbewerb der Städte und Regionen durch attraktive Standorte, Infrastruktur und innovative Einrichtungen ein investitionsfreudiges Klima für die Wirtschaft schaffen (Headquarters, Handel, Gewerbe, KMUs, Dienstleister, Technologiecluster) sowie die Nahversorgung sichern.

2. Die Vielfalt und Qualität des Lebensraumes in der Region Wien durch Sicherung und Ausbau des Grüngürtels rund um Wien und der Donaulandschaft als regionales Strukturprinzip gemeinsam mit Niederösterreich gewährleisten.

3. Die bauliche Entwicklung entlang leistungsfähiger öffentlicher Verkehrsmittel konzentrieren, mit der Ressource Boden sparsam umgehen, die vertikale Nutzungsmischung forcieren, die funktionelle und soziale Entmischung verhindern.

4. Den Anteil des Umweltverbundes (Rad, Fuß, öffentlicher Verkehr) an der gesamten Verkehrsleistung steigern, Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) reduzieren; generell soll Verkehrsentstehung verringert werden.

5. Die Lebensqualität in Wien soll durch gleiche Chancen aller Bewohnerinnen und Bewohner unter Berücksichtigung unterschiedlicher Lebenszusammenhänge, der Herkunft, des sozialen Hintergrundes und besonderer Bedürfnisse von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu sinnerfülltem Leben durch Zugang zu Einrichtungen des kulturellen Lebens, zu den Sozial-, Bildungs-, Gesundheits- und Betreuungseinrichtungen, zu Wohnraum ausreichender Größe und Qualität sowie zu Natur- und Erholungsräumen gewährleistet werden.

Dabei wird auf ein bereits umfangreich vorhandenes, detailliertes Zielsystem zurückgegriffen , wie beispielsweise aus dem

- Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KlIP Wien)
- Stadtentwicklungsplan 94 (STEP 94)
- Grüngürtel Wien 95
- Masterplan Verkehr Wien 03 (MPV 03)
- Strategieplan 2004 u.a.

Die thematischen Strategiefelder und strategischen Projekte des *Strategieplanes 04* bilden dabei im Wesentlichen die Grundlage für die Überlegungen, in welchen generellen stadtentwicklungspolitischen Schwerpunktsetzungen und Prioritäten die Vorzüge der Stadt hinsichtlich der Wettbewerbsfähigkeit, dem funktionellen Zusammenhang in der Region sowie hinsichtlich der Lebensqualität ausgebaut und erhalten werden sollen.

Die konkreten Festlegungen bestehender Fachkonzepte (*Hochhauskonzept 02* ...), beschlossene städtebauliche Leitbilder sowie größere Leitprojekte (z.B. Westbahnhof, Aspanggründe, Erdberger Mais, Flugfeld Aspern ...) werden in die aufeinander abgestimmten Entwicklungsvorschläge integriert. Auch die Meinungen und Wünsche der BewohnerInnen Wiens sind für die Stadtentwicklung wichtig. So wurden die im Rahmen der Großstudie „Leben und Lebensqualität in Wien 2003" erhobenen Einschätzungen der Lebensqualität in der Stadt entsprechend berücksichtigt.

Der Stadtentwicklungsplan stellt eine Leitlinie für jene dar, die in der Verwaltung für die detaillierteren Planungen und die finanziellen Prioritäten im Infrastrukturausbau verantwortlich sind. Er soll aber auch allen BürgerInnen dieser Stadt sowie den regional und international agierenden InvestorInnen, ProjektentwicklerInnen und Großunternehmen eine eindeutige Orientierung bieten, wo die Entwicklungsinteressen der Stadt liegen und in welchen Zeithorizonten und Prioritäten der Infrastrukturausbau vorgesehen ist. Schutzinteressen, die in Form von Ordnungsplanung zum Tragen kommen, stellen die andere Seite einer angestrebten höheren Planungssicherheit dar.

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan für Wien beruht auf einem integrativen Ansatz. Sein Ziel ist die optimale Gesamtentwicklung Wiens durch gleichwertige Behandlung der ökonomischen, sozialen und ökologischen Aspekte.
Die Strategiefelder konkretisieren diesen integrativen Ansatz. Sie sind geschäftsgruppenübergreifend konzipiert und sollen die großen, alltagspraktischen Entwicklungsbereiche der Stadt zusammenhängend und überschaubar darstellen. Um Operationalisierbarkeit und Lesbarkeit zu erhöhen, wurden die Strategiefelder in Teilbereiche gegliedert. Das den Teilbereichen zugeordnete Handlungsprogramm beschreibt die Umsetzung von Leitbild und Zielen. Es enthält je nach Aufgabenstellung unterschiedliche Maßnahmen.
Diese reichen von breit und langfristig angelegten Plänen und Programmen mit vielen Akteuren und vielfältigen Querbezügen zwischen den Themenfeldern (z. B. Stadtentwicklungsplan 05) bis zu kompakten, kleineren und in der Umsetzung präzise abgrenzbaren einzelnen Projekten.

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Mit der Erweiterung der Europäischen Union rückt Österreich ins Zentrum Europas; dadurch, sowie durch die Zunahme des „hausgemachten Verkehrs", ist Österreich mit verschärften Verkehrsproblemen konfrontiert. Eine entschlossene Verkehrspolitik ist daher mehr denn je gefordert. Angesichts dessen legt das

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach einem neunmonatigen Beratungsprozess den Generalverkehrsplan Österreich (GVP-Ö) mit verkehrspolitischen Grundsätzen und dem Infrastrukturprogramm vor. Ziel dieses Beratungsprozesses war, zwischen dem Bund und den Ländern einen strategischen Konsens über dringende und wichtige Vorhaben der Infrastruktur für alle Verkehrsträger, für Strecken und Knoten, für den Ausbau und den Neubau herbeizuführen.

Mit dem Begriff „Nachhaltige Mobilität" sind folgende Ziele und Grundsätze verbunden:
- Den Wirtschaftsstandort Österreich stärken
- Die Netze effizient und bedarfsgerecht ausbauen
- Die Sicherheit erhöhen
- Nachhaltige Mobilität fördern
- Die Finanzierung sicherstellen
- Die Umsetzung erleichtern

Die verkehrspolitischen Grundsätze wurden aus den Zielen, wie sie im Bundesverkehrswegeplan bzw. im Masterplan und in der GSD-Studie formuliert sind, weiterentwickelt:
- Leitlinien des Gesamtverkehrskonzeptes Österreich (1991): Verkehr vermeiden; umweltfreundliche Verkehrsmittel fördern; den modernsten Stand der Technik nutzen; Mitwirkung der Betroffenen an der Planung; Kostenwahrheit; Verkehrsträgerkooperation; neues Verkehrsrecht; Ziele für den Transitverkehr, den Verkehr in Ballungsräumen sowie den Verkehr mit Reformstaaten.
- Ziel des Bundesverkehrswegeplans war es, für Österreich ein „wissenschaftlich breit fundiertes Instrumentarium" zu erarbeiten, um die Realisierung eines volkswirtschaftlich optimierten Verkehrsnetzes sicherzustellen.
- Ziele des Masterplans (1998): Vermeidung von nicht notwendigem Verkehr, Verlagerung des Verkehrs auf umweltfreundliche Verkehrsträger, Erschließen von bisher schlecht erreichbaren Regionen, Mitwirkung der Betroffenen.
- Ziel der GSD-Studie war die Gestaltung des Straßennetzes im Donaueuropäischen Raum unter besonderer Berücksichtigung des Wirtschaftsstandortes Österreich. Das zentrale Anliegen war, die betroffenen Wirtschaftsräume zu vernetzen, und dafür das hochrangige Straßennetz festzulegen.

Masterplan Verkehr Wien 2003

Gemäß dem Verkehrspolitischen Leitbild darf die Mobilität die Lebensqualität auch jener der nachkommenden Generationen nicht beeinträchtigen. Diese gemeinsame Verantwortung wird unter dem Begriff „Intelligente Mobilität" zusammengefasst.
Unter dem Begriff sind folgende Grundsätze und Ziele vereint:
- Nachhaltigkeit

bedeutet, dass die Handlungsweisen der Gegenwart auch künftigen Generationen eine optimale Befriedigung ihrer Bedürfnisse ermöglichen. Die Säulen einer nachhaltigen Entwicklung sind: soziale Gerechtigkeit, zukunftsbeständige Wirtschaftssysteme und eine nachhaltige Nutzung der natürlichen Umwelt. Daraus leiten sich folgende Hauptziele ab:
  - Verkehrsvermeidung im Sinne einer mobilitätssparenden Stadtentwicklung und Raumordnung mit hoher Lebens- und Erlebnisqualität in der Stadt.
  - Verkehrsverlagerung durch Verhaltensänderungen. Im Masterplan Verkehr 2003 sind folgende Ziele für die Verkehrsmittelaufteilung der WienerInnen festgelegt:
    - Verminderung des Motorisierten Individualverkehrs auf 25 % aller Wege;
    - Erhöhung des Radverkehrs möglichst rasch auf 8 %;
    - Steigerung des Öffentlichen Verkehrs von 34 % auf 40 % sowie
    - im stadtgrenzenüberschreitenden Verkehr Änderung der Verkehrsmittelaufteilung zwischen Öffentlichem Verkehr und Motorisiertem Individualverkehr von 35 zu 65 % auf 45 zu 55 %.
  - Nachhaltige Wirtschaftsentwicklung: Zur Stärkung der regionalen Wirtschaftsbasis und zur Weiterentwicklung der Exportkompetenz muss die äußere und innere Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes Wien gesichert werden. Dies geschieht durch den TEN-Knoten sowie durch Verbesserungen für den notwendigen Wirtschaftsverkehr (Lieferfahrten, Halten und Parken) und dessen Bevorrangung gegenüber privaten Kfz-Fahrten.
  - Nachhaltige soziale Entwicklung: Sozialer Ausgleich, Chancengleichheit und die Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensbedingungen von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming) sind die zentralen strategischen Schwerpunkte der Stadt Wien für eine nachhaltige soziale Entwicklung. Für Wien haben dabei Priorität die sozial- und geschlechtergerecht verteilte Mobilitätschancen. Darunter versteht man die Verbesserung der Möglichkeiten für Menschen mit erschwerten Mobilitätsbedingungen, die Gestaltung der Verkehrsanlagen nach dem „2 Sinne Prinzip" (hören/sehen, hören/tasten, sehen/tasten),

die Angleichung des Verkehrsverhaltens der Männer an das stadtverträglichere Verkehrsverhalten der Frauen und die deutliche Erhöhung der Verkehrssicherheit (Senkung der Zahl der Toten und Verletzten).

- Nachhaltige Umweltentwicklung: 1999 wurde vom Gemeinderat das Klimaschutzprogramm (KLIP) verabschiedet. Darin verpflichtend vorgesehen und als maßgebliche Ziele im Masterplan Verkehr festgehalten sind die Reduzierung der vom Verkehr verursachten CO2-Emissionen um 5 % pro Kopf bis 2010 und die Minderung der Verkehrslärmbelastung. 20 % weniger BürgerInnen sollen sich bis 2020 durch Verkehrslärm belästigt fühlen.

- Effektivität

Ressourcenschonende Mobilität erfordert ein Höchstmaß an Gestaltungsfantasie bei der Organisation, wie z. B. eine intelligente PKW- (Car-Sharing) und LKW -Nutzung (Reduktion der Leerfahrten). Ein wichtiges Element zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Mobilitätsabwicklung ist die Einbeziehung der externen Kosten (Umweltfolgekosten).

- Akzeptanz

„Intelligente Mobilität" erfordert einen auf Vertrauen gründenden und permanenten Dialog aller Beteiligten; es geht um Information, Kommunikation und Motivation als Voraussetzung für jene Bewusstseinsbildung, die erst Verhaltensänderungen ermöglicht.

- Kooperation

Die Stadt Wien benötigt zur Umsetzung der Ziele des Masterplans Verkehr 2003 Partner, dazu zählen die Umlandgemeinden, die Region, die ÖBB, Public-Private-Partnerships und Staatsgrenzen überschreitend die nördlichen und östlichen Nachbarstaaten. All diese Partner sollen frühzeitig in Projekte eingebunden werden, um Interessenskonflikte zu vermeiden und dadurch die Planungsqualität verbessern zu können.

- Innovation

Alle Ziele der Nachhaltigkeit, Effektivität, Akzeptanz und Kooperation sind nur durch Innovationen bei Verfahren, Organisation, Betrieb, Infrastruktur und Technik erreichbar. Diese muss die Stadt Wien fördern oder selbst entwickeln. Wien hat da in der Vergangenheit immer wieder eine Vorreiterrolle übernommen.
Es ist der Anspruch des Masterplans Verkehr Wien 2003, erfolgreiche und umsetzbare Schwerpunkte zu entwickeln die auch die Ziele der Verkehrspolitik transportieren.

Tabelle: Handlungsschwerpunkte (Quelle: Masterplan Verkehr Wien 2003)

Handlungsschwerpunkte	
Sichere Mobilität (Vision Zero): drastische Reduktion der Zahl der Getöteten und Verletzten	Riesen Radverkehr: Qualitätssprung im Radverkehr
S-Bahn plus: attraktiver öffentlicher Schienenverkehr zwischen Stadt und Region	Platz da: Rückgewinnung des öffentlichen Raumes
U-Bahn-Impulse für die Stadtentwicklung: mit Öffentlichem Verkehr gut erschlossene Entwicklungsgebiete	Mobilität mit System: Aufbau eines umfassenden Verkehrs- und Mobilitätsmanagements
Schnelle Ö.V.-Tangenten: attraktive Straßenbahn- und Busverbindungen an der Peripherie	Logistik-Kompetenz: Flächenmanagement für den Güter- und Wirtschaftsverkehr
Halt nur bei Haltestellen: systematische Bevorrangung von Straßenbahn und Bus	Schienen und Straßen für Europa: Schienen- und Straßenbau zur Standort-verbesserung und Beruhigung von Wohngebieten sowie für ÖV-Beschleunigung, Rad- und Fußgängerverkehr, Straßenraumgestaltung im entlasteten Straßennetz

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

- Stabilisierung der durchschnittlichen Wegelänge nur für den MIV – die Verlagerung längerer Wege auf den ÖV oder das Rad sind verkehrspolitisch erwünscht,
- Reduktion, zumindest aber Stabilisierung der Pkw-Fahrleistungen und Wachstum der Lkw-Fahrleistungen unter dem Wachstum des Bruttoregionalprodukts.
- Reduktion der Luftschadstoffemissionen gemäß Immissionsschutzgesetz Luft (IG- Luft) und NO_2-Programm.
- Reduktion d. CO_2-Emissionen aus dem Verkehr gem. KLIP II. Der MPV hat die Aufgabe, zur

Erreichung sowohl des CO_2-Zieles als auch der Ziele der Luftreinhaltung beizutragen (siehe auch KLIP II und NO_2-Programm 2008). Wesentliche Maßnahmen, die zur Zielerreichung notwendig sind, liegen aber

außerhalb des Wirkungsbereichs der Stadt Wien (Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen, Besteuerung von Fahrzeugen und Treibstoffen etc.). Eine Zielerreichung ist nur bei einem Zusammenspiel aller relevanten Akteure (EU, Bund, Region, Stadt Wien) möglich.

NÖ Strategie Verkehr 2010

In der NÖ Strategie Verkehr 2010 werden jene Maßnahmen entwickelt, die zur Lösung der verbliebenen alten, aber auch der neuen Herausforderungen beitragen können. Dazu muss dem Trend der Zukunft im Verkehrswesen nachgespürt werden, um mit entsprechenden Strategien und Maßnahmen flexibel darauf eingehen zu können.
Optimierungen der Abläufe bei allen Verkehrsträgern und Verkehrsmitteln, das Ausloten der Alternativen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit und ein vertieftes Eingehen auf die Möglichkeiten der Telematik zur zielorientierten Beeinflussung der Mobilität, sind die Schwerpunkte der Arbeiten für die vorliegende NÖ Strategie Verkehr.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Ziel der Arbeiten im Rahmen des Kleinregionalen Entwicklungskonzeptes war es, die Kooperation zwischen den Gemeinden über die Gemeindegrenzen hinweg zu stärken, Gemeinsamkeiten hervorzuhaben und darauf aufbauend die Identität der Kleinregion zu stärken.

Gemeinsam mit der interessierten Bevölkerung und den Entscheidungsträgern wurde ein Leitbild für die künftige Entwicklung der Kleinregion erarbeitet. Von diesem ausgehend wurde eine Anzahl von Projektvorschlägen erarbeitet, die zur Umsetzung und Stärkung des Leitbildes im Sinne einer nachhaltigen Regionalentwicklung beitragen können. Dabei stellt das Entwicklungskonzept selbst einen ersten wichtigen Schritt und eine „Initialzündung" für die weiteren Aktivitäten dar.

Das Leitbild für die Kleinregion beinhaltet:

- Marchfeld als Grünregion zwischen den zwei Großstädten erhalten, Kulturlandschaftsregion
- Ausbau höherrangiger öffentlicher Verkehrsmittel länderübergreifend – mobil auch ohne Auto
- Entwicklung eines gemeinsamen, kompakten Wirtschaftsstandortes (z.B. Forschung & Entwicklung, Energie)
- Ausbau erneuerbare Energien (Wind, Geothermie, Biomasse, Energiepflanzen) als Beitrag zum Klimaschutz (Kyotoziele)
- internationale Modellregion für die Zusammenarbeit mit den neuen EU-Mitgliedsländern
- Entwicklungsraum in hochwertiger Lage zwischen zwei Hauptstädten, aber keine weitere Zersiedelung
- Erhaltung und Verbesserung der Lebensqualität
- Sanfter Tourismus
- Florierende Landwirtschaft mit relevanter Forschung
- Für die Region motivierte Jugend
- Gleichberechtigter Zugang zu höheren Schulen (ab der Oberstufe) länderübergreifend gewährleisten oder eigenen Standort im Marchfeld schaffen
- Länderübergreifende Projektentwicklung zum Thema „Napoleon" anlässlich des Jubiläumsjahres 2009

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie Auland Carnuntum zielt auf eine multifunktionale, nachhaltige und wettbewerbsfähige Land- und Forstwirtschaft sowie der Kleinst- und KleinunternehmerInnen in einem vitalen ländlichen Raum ab. Damit geht die Verbesserung der wirtschaftlichen Situation, der Lebensqualität und der Einkommenssituation der Bevölkerung – insbesondere der Frauen und der Jugendlichen – in der ländlich geprägten Region einher.
Die strategische Ausrichtung der LEADER Region Auland Carnuntum lässt sich wie folgt zusammenfassen:

- Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der Land- und Forstwirtschaft

- Nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen und Erhalt der Kulturlandschaft
- Erhalt und Entwicklung einer attraktiven und vitalen ländlichen Region
- Stärkung der Region zwischen Wien und Bratislava durch die Umsetzung der Ziele und Maßnahmen des Entwicklungskonzeptes *Grüne Mitte*

Entsprechend der umfassenden Herausforderungen der regionalen Entwicklung und geplanten Aktivitäten in der Region Auland Carnuntum gestalten sich die allgemeinen Ziele der Region – basierend auf dem Bottom-up LEADER Prozess – wie folgt:

- Sicherung einer funktionierenden und nachhaltigen Wirtschaft
- Erhaltung der attraktiven Wohnstandorte
- Sicherung eines intakten Sozialgefüges
- Stärkung der regionalen Identität
- Schutz des funktionierenden Ökosystems
- Erhaltung der attraktiven Landschaft auch für zukünftige Generationen

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Mit dem Rahmenkonzept wurde eine planliche Grundlage geschaffen, in der die wesentlichen bestehenden sowie auch künftigen funktionellen und räumlichen Festlegungen enthalten sind, anhand derer die weiteren Schritte der regionalen und kommunalen Entwicklung sowie der Flächenwidmung vollzogen werden können, ohne erforderliche Abstimmungen mit Nachbargemeinden oder mit dem Land. Damit soll eine gemeinsame und ressourcenschonende Raumordnungspolitik gesichert werden, in der eine Konzentration auf wesentliche Themen und Schwerpunkte erfolgen kann.

Die im Rahmenkonzept getroffenen Festlegungen von kleinregionaler Bedeutung sollen einen Beitrag leisten zur:

- Zuordnung von potentiell künftigen Nutzungen zu Standorten / Standorträumen unter Berücksichtigung von Eignung und angestrebter räumlicher Entwicklung
- Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen

Gemeinsame regionale funktionale und räumlich-strukturelle Ziele / Festlegungen:

- regionaler / sonstiger Siedlungsschwerpunkt: Konzentration / Optimierung / Steuerung der künftigen Siedlungsentwicklungen im Marchfeld in Hinblick auf Erhaltung und Entwicklung einer polyzentrischen Struktur
- Leitfunktionen: Die Leitfunktionen zeigen die von den Gemeinden angestrebten künftigen Entwicklungsrichtungen
- Freihaltezone Marchegger Ast: Kenntlichmachung des künftigen zweigleisigen Ausbaus der Ostbahn
- Freihaltezone Mannsdorf – Leopoldsdorf – Gänserndorf: Offenhaltung von Entwicklungsperspektiven und damit Wahrung potenzieller Handlungsspielräume
- Freihaltezone Bahntrasse Leopoldsdorf – Kopfstetten / Orth inkl. Schleife Leopoldsdorf: Sicherung potenzieller künftiger Entwicklungsoptionen im Bereich des öffentlichen schienengebundenen Verkehrs; Absicherung von entwicklungsrelevanten Gestaltungsspielräumen bzw. Verbesserung einer potenziellen künftigen Schienenverkehrsanbindung
- Freihaltezone Korridor B8a neu (S8): Sicherung künftiger Entwicklungsoptionen im Bereich des straßengebundenen Verkehrs
- Freihaltezone Ortsumfahrung: Integration der bestehenden Planungen in das Rahmenkonzept
- Vorrangzone Landwirtschaft: Integration von bestehenden raumordnungsrelevanten Bestimmungen in das Rahmenkonzept
- Freihaltezone Wasserschutzgebiet: Integration der bestehenden Wasserschutzgebiete in das Rahmenkonzept
- Freihaltezonen Grünkorridor: Verhinderung eines weiteren Zusammenwachsens der Siedlungsgebiete der Gemeinden entlang der Entwicklungsachse B8

- Freihaltezone Schutz- / Schon- / Erhaltungsräume: Beitrag zum Schutz der in der Region vorhandenen hochwertigen größerflächigen Landschaftsräume und damit ein Beitrag zum Schutz der naturräumlichen Ressourcen
- Freihaltezone Großtrappenlebensräume: Kennzeichnung der tatsächlichen Lebensräume der Großtrappe, welche die Beachtung besonderer Aspekte erfordern
- Eignungszone Windkraft: Bedachtnahme auf die Option einer möglichen künftigen Ausschöpfung dieser alternativen Energiepotenziale
- Eignungszone Rohstoffabbau: Offenhaltung der Option einer potenziellen Ausschöpfung der Bodenrohstoffe
- Eignungszone wildökologische Pufferzonen: Beitrag zur nachhaltigen Sicherung / Verbesserung des Wildlebensraumes durch Kenntlichmachung der Pufferzonen
- Entwicklungszone Wohnen: Kenntlichmachung von Bereichen, die für eine künftige Wohnbauland-erweiterung geeignet sind und in denen auch widmungskonforme Nutzungen untergebracht werden könnten
- Entwicklungszone Handel, Gewerbe / Dienstleistungen: Definition von Gemeinden, in denen künftig vorrangig Betriebsansiedlungen stattfinden sollten und die eine Baulandwidmung für betriebliche Zwecke erfordern
- Entwicklungszone Bildung: Beitrag zur Verbesserung der Bildungssituation in der Region; identitätsfördernd
- Entwicklungszone Freizeit und Erholung (Tourismus): Auf- / Ausbau / Nutzung der vorhandenen Potenziale unter Berücksichtigung der Landwirtschaft (Donau- und Marchanrainergemeinden)
- Entwicklungszone regionale Grünzone: Integration der im regionalen Raumordnungskonzept enthaltenen regionalen Grünzonen in das Rahmenkonzept
- sonstige Entwicklungsbereiche / -standorte: Integration der in der Region bestehenden Konzepte / Planungen in das Rahmenkonzept

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Leitziel:

die Bewahrung bzw. der weitere Ausbau der strukturellen Stärken der Stadtgemeinde Fischamend, insbesondere in Hinblick auf

- die Sicherung und Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität für die Fischamender Bevölkerung
- die Nutzung der hohen Standortgunst der Stadtgemeinde Fischamend aufgrund der Lage innerhalb der zentraleuropäischen Entwicklungsachse Wien - Bratislava und der Lage im Nahbereich des Flughafens Wien-Schwechat
- die Sicherung der hochwertigen und von mehreren naturschutzrechtlichen Bestimmungen betroffenen Naturräume Donau und Fischa samt anschließender Aubereiche

Besondere Ziele:

- Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Absicherung der Funktion der Stadtgemeinde Fischamend als wichtiger Wirtschafts- und Wohnstandort im Nahbereich des Flughafens Wien-Schwechat mit Ausrichtung des Umfangs der Wohnbaulandreserveflächen auf den regionalen Bedarf

Zielwert für die Einwohnerentwicklung (Haupt- und Zweitwohnsitze) bis zum Ende des Planungszeitraumes (2018): ca. 5.500 EW

Sicherung und Herstellung einer bestmöglichen Lebens- und Wohnqualität für alle bestehenden und geplanten Wohngebietsbereiche der Stadtgemeinde Fischamend

- Zentren- und Wirtschaftsstruktur

Sicherung und Ausbau der Funktion der Stadtgemeinde Fischamend als Zentraler Ort mit überörtlicher Bedeutung insbesondere in den Bereichen Soziale Einrichtungen, Gewerbe- und Dienstleistungsbetriebe, Erholungs- und Freizeiteinrichtungen

Entwicklung einer der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Bedeutung von Fischamend entsprechenden Zentrengliederung

Weitere Entwicklung der Stadtgemeinde Fischamend als regionaler Wirtschaftsstandort mit besonderer Beachtung der Standortgunst aufgrund der Lage in der Entwicklungsachse Wien - Bratislava und der räumlichen Nähe zum Flughafen Wien-Schwechat

- Natur- und Landschaftsraum, Grün- und Freiflächen

Sicherung eines ausgewogenen Naturhaushaltes und Verbesserung der gesamtökologischen Situation im Natur-, Landschafts- und Siedlungsraum der Stadtgemeinde Fischamend
Weiterer bedarfsgerechter Ausbau von ausreichend dimensionierten, öffentlichen Spiel- und Sportanlagen, sowie und sonstigen siedlungsgliedernden Grünflächen
Sicherung der strukturellen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Landwirtschaft

- Verkehr

Erhöhung der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer und Verringerung der durch das Verkehrsaufkommen bedingten Beeinträchtigungen des Menschen und der Umwelt
Berücksichtigung der Interessen der Stadtgemeinde Fischamend bei regionalen Planungsvorhaben in den Bereichen Bahn, Straße und Flughafen Schwechat

Maßnahmen:

- Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Sicherstellung eines ausreichenden Angebotes an verfügbaren Wohnbauland-Reserveflächen auf angemessenem Preisniveau durch Anwendung der nach dem NO-Raumordnungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel der Baulandmobilisierung und durch aktive Bodenpolitik der Stadtgemeinde Fischamend in den im örtlichen Entwicklungskonzept ausgewiesenen "Siedlungserweiterungsgebieten"
Sicherung von ausreichenden "Pufferzonen" zwischen bestehenden und geplanten Wohnbaulandflächen einerseits und bestehenden, geplanten oder möglichen Emissionsquellen andererseits
Revision des Örtlichen Entwicklungskonzeptes insbesondere im Hinblick auf die Aspekte "Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung" 10 Jahre nach seiner Rechtskraft

- Zentren- und Wirtschaftsstruktur

Ausweisung von "Zentrumszone" in den dafür geeigneten zentralen Ortsbereichen als widmungsrechtliche Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde Fischamend als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Handelsstandort mit z. T. überörtlicher Bedeutung
Etappenweise, bedarfsgerechte Entwicklung von Betriebsgebietsflächen in den im örtlichen Entwicklungskonzept dafür ausgewiesenen "Eignungsflächen" unter der Voraussetzung der Realisierung der regionalen Verkehrsprojekte (Umfahrung B60, ÖBB-Spange Götzendorf) am östlichen Rand des Flughafenareals.
Weiterentwicklung der bestehenden Betriebsgebietsstandorte unter der Berücksichtigung bestehender Widmungsreserven und der Rahmenbedingungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes.

- Natur- und Landschaftsraum, Grün- und Freiflächen

Verbesserung der räumlichen Anbindung des Siedlungsraumes der Stadtgemeinde Fischamend an das Nationalparkareal
Erhaltung der Aulandschaft entlang der Fischa als regional bedeutsame und örtlich prägende Landschaftsstruktur des Siedlungskörpers von Fischamend
Erhaltung, Ergänzung und bedarfsgerechter Ausbau der wichtigen landschafts- oder siedlungsgliedernden bzw.- begrenzenden Grünstrukturen gemäß Landschaftskonzept
Rasche Umsetzung einer naturräumlich und ökologisch verträglichen Lösung für die erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Fischa

- Verkehr

Erarbeitung von Trassenvarianten für die geplante "Umfahrung B60" und der "ÖBB-Spange-Götzendorf' in Kooperation mit den zuständigen Bundes- und Landesdienststellen sowie den betroffenen Nachbargemeinden
Etappenweise Umsetzung des Konzeptes zur Verkehrsberuhigung in allen Siedlungsbereichen gemäß Verkehrskonzept
Schaffung eines Fuß- und Radwege-Grundnetzes für den täglichen Bedarf mit einer klaren und auf die wichtigsten Ziel- und Quellpunkte des Radverkehrs abgestimmten Netzstruktur gemäß "Verkehrskonzept"

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Ziele

- Funktionen:

Im Sinne der Bestimmungen der Raumordnungsprogramme des Landes Niederösterreich und entsprechend der örtlichen Grundlagenforschung sind für die Katastralgemeinde Kleinneusiedl folgende Funktionen von vorrangiger Bedeutung:

  - Wohnstandort, Betriebsstandort, Agrarstandort

- Siedlungswesen:
  - Aktivierung des Ortszentrums
  - Nutzung und Revitalisierung der bestehenden Bausubstanz und des gewidmeten Baulandes
- Naturraum:
  - Renaturierung der Landschaft als Auen zwischen Fischafluss und Fallbach sowie in den ufernahen Zonen
  - Schaffung eines "Grünen Ringes" um Kleinneusiedl
  - Verstärkung der Schutzwälder
- Bevölkerung:
  - Stabilisierung der Bevölkerungszahl auf Basis des Jahres 2008
  - Verbesserung der gemeindlichen Dienstleistungen für die Bevölkerung
  - Sicherung einer adäquaten Betreuung betagter Gemeindebürger
- Wirtschaft:
  - Verlagerung der großflächigen Betriebsgebiete aus dem ortsnahen Bereich an die geplante Umfahrungsstraße
  - Ansiedlung von Klein- und Mittelbetrieben
- Verkehr:
  - Verlagerung des Durchzugsverkehrs auf die geplante Umfahrungsstraße
  - Größtmögliche Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer in den Wohngebieten
  - Verbesserungen für Radfahrer
- Soziale Infrastruktur:
  - Förderung von Kindern und Jugendlichen
  - Steigerung des Freizeitwertes durch ein diversifiziertes Angebot
- Gemeindehaushalt:
  - Verbesserung der Budgetsituation der Gemeinde durch Ansiedlung von Betrieben

<u>Maßnahmen</u>

- Funktionen:
  - Wohnstandort: Verbesserung durch Steigerung der Wohnqualität
  - Betriebsstandort: Schaffung eines interkommunalen Gewerbeparks
- Siedlungswesen:
  - Bündelung der Einrichtungen Gemeindeamt, Nahversorgung und Postannahme im Ortszentrum
  - Schaffung eines Revitalisierungsfonds zur Revitalisierung von Gebäuden und zur Nutzung des gewidmeten Wohnbaulandes
- Naturraum:
  - Schutz der bestehenden Grünelemente und Schaffung zusätzlicher Grünelemente (Schutzwald) als wichtige Einflussfaktoren des Lokalklimas sowie des Orts- und Landschaftsbildes
  - Schaffung eines Landschaftsparks "Fischaauen" mit den renaturierten Bereichen zwischen Fischafluss und Fallbach, sowie von Uferbereichen
  - Zusammenfassung von bestehenden und neu zu schaffenden Grünelementen zu einem "Grünen Ring" um Kleinneusiedl
- Bevölkerung:

  Aufwertung der Gemeinde als Wohnstandort (Steigerung der Wohnqualität) durch umfassende Begleitmaßnahmen für alle Altersgruppen:
  - Außerschulische Förderungs- und Betreuungsmaßnahmen für Kinder und Jugendliche
  - Sammeltaxi für sicheres "Nachhausekommen" außerhalb der Versorgungszeiten des öffentlichen Verkehrs
  - Adäquate Betreuung für betagte Mitbürger, damit sie in ihrer gewohnten Umgebung bleiben können.
- Wirtschaft:
  - Konzentration der Betriebe in einem interkommunalen Gewerbepark an der Grenze zur Stadtgemeinde Fischamend mit hochrangiger Verkehrsanbindung
  - Förderung der Ansiedlungsbereitschaft von Betrieben durch gezielte Maßnahmen
- Verkehr:
  - Tonnagebeschränkungen für den Durchzugsverkehr ab Verfügbarkeit der Umfahrungsstraße
  - Verkehrsberuhigung durch Senkung der Durchschnittsgeschwindigkeit in den Wohngebieten
  - Schaffung eines Rad- und Fußwegenetzes im "Grünen Ring" um Kleinneusiedl
- Soziale Infrastruktur:
  - Einrichtung einer außerschulischen Betreuung zur Förderung von Kindern und Jugendlichen

- Errichtung einer multifunktionalen Sporthalle
- Förderung der örtlichen Vereine

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Entwicklungsziel

Erhaltung und Gestaltung des Gemeindegebietes entsprechend dem Entwicklungskonzept als geeigneter Lebensraum für die ansässige Bevölkerung, sowie die Schaffung der nötigen Voraussetzungen um ausreichende Erwerbs-, Wohn- und Erholungsmöglichkeiten für die Bevölkerung zu gewährleisten.

Bevölkerungsentwicklung

Zur Sicherung der sozialen Strukturen und zur Aufrechterhaltung der Infrastruktur wird, abgeleitet vom Stadtentwicklungskonzept 1994, eine Bevölkerungszahl von rund 20.000 angestrebt.

Besondere Ziele

- Funktionelle Gliederung des Gemeindegebietes

Auf Grund der Festlegungen der überörtlichen Raumordnungsprogramme soll die Stadtgemeinde Schwechat die Funktion eines zentralen Ortes der Stufe III erfüllen.
Weiters ist Schwechat allgemeiner Standort und Eignungsstandort für den Fremdenverkehr.
Schwechat ist im Gewerbe- und Industrieraumordnungsprogramm als Standort festgelegt und gehört der Standortzone 5 (Wien Umland – Südost) an. Die Gemeinde ist auch Förderungsgebiet 4. Ordnung für Gewerbe und Industrie.
Die Katastralgemeinde Schwechat soll vorrangig die Funktion eines zentralen Standortes der Stufe III sowie eines Wohn- und Erwerbsstandortes erfüllen.
Die Katastralgemeinde Kledering soll vorrangig die Funktion eines Wohnstandortes erfüllen.
Die Katastralgemeinde Mannswörth soll vorrangig die Funktion eines Wohn-, Erwerbs- und Agrarstandortes erfüllen.
Die Katastralgemeinde Rannersdorf soll vorrangig die Funktion eines Wohn- und Erwerbsstandortes erfüllen.

- Naturraum
  - Die Landschaft ist in ihrer Eigenart zu erhalten und vor umweltschädlichen Einflüssen weitgehendst zu bewahren, andererseits aber den Erholungssuchenden aufzuschließen. Ein ausgewogener Naturhaushalt als Lebensgrundlage ist zu sichern.
  - Zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit Trink- und Nutzwasser ist die Reinhaltung des Grundwassers und der Oberflächengewässer durch Ausnützung der gesetzlichen Möglichkeiten anzustreben.
  - Die in der Grundlagenforschung als ökologisch schutzwürdig und landschaftlich erhaltenswert ausgewiesenen Flächen sollen in ihrem Bestand gesichert und ausgeweitet werden. Ein Biotopverbundsystem ist, ausgehend von den ökologisch schutzwürdigen Flächen, zumindest in Teilbereichen anzustreben.
  - Raumbildende und ortsprägende Gehölzgruppen, Alleen und Einzelbäume sowie Ufergehölzstreifen sind zu erhalten und lückige Bestände weitestgehend zu ergänzen.

- Siedlungsentwicklung, Ortsbild und Wirtschaft
  - Die Ausweisung von Bauland hat nach den Grundsätzen der Erhaltung der Lebensqualität sowie einer aktiven Stadtbildpflege zu erfolgen.
  - Die Stadtgemeinde Schwechat soll verstärkt eine aktive Bodenpolitik betreiben, um die Siedlungsentwicklung positiv beeinflussen zu können.
  - Bei etwaigen Änderungen dieses örtlichen Raumordnungsprogramms soll die Ausweisung von Wohnbauland, entsprechend den Forderungen des Raumordnungsgesetzes, ausschließlich im Anschluss an bestehende Siedlungen nach den Zielsetzungen des Entwicklungskonzeptes erfolgen, um kompakte Siedlungskörper zu erhalten und die Zersiedlung zu verhindern.
  - Eine Verdichtung durch Bebauung noch unbebauter Parzellen innerhalb der Ortsverbände ist anzustreben, um eine ökonomische Ausnutzung des Baulandes und deren Grundausstattung zu erreichen.
  - Die wirtschaftliche Erschließung des Baulandes hat durch die Weiterführung bestehender Straßenzüge, den Ausbau bestehender Wege, sowie die Berücksichtigung wirtschaftlicher Parzellentiefen zu erfolgen.
  - Der für das Orts- und Landschaftsbild charakteristische Baumbestand (Baumgruppen, Einzelbäume) soll erhalten bleiben.

- Bereiche, die durch eine Durchmischung von Wohnnutzung und Betriebsnutzung gekennzeichnet sind, sollen mittel- bis langfristig entflochten werden. Dabei ist auf innerstädtischem Standort der Wohnnutzung der Vorrang zu geben.
- Um Störungen für Wohngebiete zu vermeiden, sollen etwaige, zukünftige Betriebsflächen in entsprechender Entfernung von Wohngebieten (unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung) räumlich zusammengefasst werden.

- Verkehr
  - Alle öffentlichen Gemeindestraßen sollen in Übereinstimmung mit der Entwicklung der Bebauung schrittweise ausgebaut werden.
  - Die fußläufigen Verbindungen in den Ortschaften sollen erhalten und bei Bedarf zusätzlich zum Straßennetz ausgebaut werden.
  - Das großzügige Radwegenetz soll erhalten und entsprechend der Siedlungserweiterung nach einem Konzept laufend erweitert werden.
  - Das öffentliche Verkehrsmittelangebot soll besonders in Bezug auf den Berufspendlerverkehr, aber auch auf den Fremdenverkehr verbessert werden.
  - Überörtliche Verkehrsverbindungen sollen in ihrer Funktion erhalten und von diese Funktion störende Verkehrsmaßnahmen (neue Knotenpunkte, Einschränkungen für den Kfz-Verkehr ...) freigehalten werden.

- Ver- und Entsorgung
  - Alle gewidmeten Wohngebiete sollen nach Maßgabe der finanziellen Mittel mit allen Ver- und Entsorgungseinrichtungen erschlossen werden.
  - Die Nahversorgung der Bevölkerung mit Gütern des kurzfristigen Bedarfes ist sicherzustellen.
  - Die Trassen der Hochspannungsfreileitungen (Strom) sollen von jeglicher Bebauung freigehalten werden.

<u>Maßnahmen</u>

- Funktionelle Gliederung
  - Die Gemeinde wird sich bemühen, durch entsprechende Bodenpolitik Bauland entsprechend der angestrebten Funktionen verfügbar zu machen.

- Naturraum
  - Auf die Erhaltung der landschaftsprägenden Einzelbäume, Baumgruppen, Alleen und Grünzüge wird besonders geachtet.
  - Zum Schutz der Grundwasservorkommen wird die Gemeinde versuchen, bei den zuständigen Stellen zu erwirken, daß in der näheren Umgebung von Quell- und Brunnenschutzgebieten der Einsatz von Kunstdüngern und Pestiziden auf das unbedingt erforderliche Minimum eingeschränkt oder gänzlich verboten wird. Die Schutzgebiete werden erforderlichenfalls ausgeweitet.
  - Die Gemeinde ist bestrebt in Kooperation mit den Behörden und Nachbargemeinden begradigte Gerinne zu renaturieren.
  - Hochwasserretentionsräume sollen erhalten und wenn möglich sogar erweitert werden. Die Zusammenarbeit mit den betroffenen Ober- und Unterliegergemeinden soll in diesem Zusammenhang intensiviert werden.

- Siedlungsentwicklung und Wirtschaft
  - Durch Kauf oder Tausch seitens der Gemeinde werden geeignete Grundstücke erworben und eine angemessene (gemeindeeigene) Baulandreserve geschaffen, um die Grundstücksmobilität zu erhöhen und Bauwerbern verfügbare Grundstücke anbieten zu können.
  - Um neu gewidmete bzw. zukünftige Baulandflächen widmungskonform nutzen zu können, werden zwischen Gemeinde und Grundeigentümern außerdem Verträge abgeschlossen, die die Verfügbarkeit von Bauland sichern.
  - Keine Siedlungserweiterung außerhalb der in der Plandarstellung zum Entwicklungskonzept festgelegten örtlichen Siedlungsgrenzen.
  - Der Nahbereich der Hochleistungsstraßen A 4 und S 1 wird von weiteren Wohnbaulandwidmungen freigehalten.
  - Flächen (insbesondere im Bereich des Masterplan Kugelkreuz), die für Gewerbebetriebe geeignet sind, werden bei Gelegenheit von seiten der Stadtgemeinde Schwechat (oder gemeindenahen Institutionen) erworben werden, um sie Interessenten anbieten zu können. Bei Tausch- oder Kaufverhandlungen der potentiellen Betriebserrichter mit den Grundbesitzern wird sich die Stadtgemeinde Schwechat als Vermittler anbieten.

- Verkehr
  - Um die fußläufige Erreichbarkeit der Einrichtungen für den täglichen Bedarf aus allen Siedlungsgebieten zu gewährleisten wird das Fußwegenetz in den Ortschaften weiter ausgebaut.
  - Das Netz an Radwegen, aber auch an Wohnstraßen, wird entsprechend der Siedlungserweiterung laufend ergänzt und erweitert.
  - Die im Verkehrskonzept aufgezeigten Problembereiche werden bei den Festlegungen von Widmungen besonders berücksichtigt.

- Ver- und Entsorgung
  - Alle Wohn- und Betriebsgebiete werden (nach Maßgabe der finanziellen Mittel) mit Einrichtungen der Wasser- und Stromversorgung bzw. der Abwasserentsorgung ausgestattet.
  - Die Trassen der Hochspannungs-Freileitungen (Strom) sowie der Gas- und Produkteleitungen werden auch in Zukunft von jeglicher Bebauung freigehalten.

Die im folgenden getätigten Aussagen und Beurteilungen gelten sowohl für den Zeithorizont 2020 als auch 2025.

1. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes im Hinblick auf die Entstehung von Abwässern/Sickerwässern unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Pläne etc. zu beurteilen?

Gemäß Teilgutachten Gewässerökologie können in der Errichtungsphase in Zusammenhang mit der Errichtung des Ableitungskanals zur Donau aufgrund der in den Teilgutachten Abwassertechnik und Gewässerökologie festgehaltenen Auflagen eine Beeinträchtigung der Donau weitgehend ausgeschlossen werden.

Aus gewässerökologischer Sicht ist in der Betriebsphase die Einleitung von biologisch gereinigten Abwässern aus der Verbandkläranlage Schwechat in die Donau relevant, welche bei einer entsprechenden Auslegung der Kläranlage (Anmerkung: siehe Auflagen im Teilgutachten Abwassertechnik) keine Beeinträchtigung der Donau aus gewässerökologischer Sicht zu erwarten.

Weiters ist aus gewässerökologischer Sicht in der Betriebsphase die direkte Einleitung von Niederschlagswässern aus der Entwässerung von Pisten und Rollwegen in die Donau relevant. In Hinblick auf diese sind sowohl quantitative als auch qualitative Aspekte zu betrachten sowie weiters eine Unterscheidung zwischen Sommer- und Winterhalbjahr zu treffen:

Im Sommerhalbjahr ist gemäß Teilgutachten Gewässerökologie mit keiner Beeinträchtigung des Wasserhaushaltes der Donau zu rechnen.

Im Winterhalbjahr kann es gemäß Teilgutachten Gewässerökologie durch die geplante Einleitung kleinräumig unterhalb der Einleitung (Abwasserfahne) zu einer Verschlechterung einzelner Parameter und einer Veränderung der Gewässerzönosen kommen, da die Durchmischung nach der punktförmigen Einleitung nur langsam erfolgt.

Da überdies die Einleitung nicht kontinuierlich, sondern in Abhängigkeit der Niederschlagsereignisse erfolgt, ist davon auszugehen, dass durch diese Ereignisse die Gewässerzönosen nicht erheblich verändert werden.

Für die chemisch-physikalische Qualität ergibt sich dennoch, bedingt durch die Abwasserfahne, eine gewisse Resterheblichkeit, die sich in der Einstufung mit *1 – geringe/mäßige Auswirkungen* niederschlägt.

Gemäß http://www.noe.gv.at/Umwelt/Wasser/Wasserdatenverbund-NOe/WDV_OnlineAbfrage.html (2009-02-17) befinden sich in den Standortgemeinden mit Ausnahme von Klein-Neusiedl und Schwadorf diverse Brunnen zur Wasserversorgung als wasserrechtliche Schutzgebiete. Wasserrechtliche Schongebiete sowie Gebiete mit wasserwirtschaftlicher Rahmenverfügung kommen in den Standortgemeinden nicht vor. Die nächstgelegenen wasserrechtlichen Schongebiete sind das Schongebiet Heilquellen Oberlaa im Westen und das Schongebiet Mitterndorfer Senke im Süden. Das nächstgelegene Gebiet mit wasserwirtschaftlicher Rahmenverfügung ist das Gebiet Rahmenverfügung Marchfeld im Norden.

Gemäß Teilgutachten Abwassertechnik finden die Baumaßnahmen außerhalb von wasserrechtlichen Schutz- oder Schongebieten und wasserwirtschaftlichen Rahmenverfügungen statt. Diesbezüglich ist eine Beeinträchtigung nicht zu erwarten.
Als wasserwirtschaftlich sensibel wird der Hochwasserabflussbereich der Donau eingestuft, wo ein Teil des Ableitungskanals zur Donau zu liegen kommt. Diesbezüglich sind für die Errichtungs- und Betriebsphase Vorkehrungen (Anmerkung: siehe Auflagen im Teilgutachten Abwassertechnik sowie im Teilgutachten Gewässerökologie) zu treffen.

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

Die Raumordnung schließt sich der abwassertechnischen Beurteilung an.

Es sind keine Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes in Hinblick auf die Entstehung von Abwässern/Sickerwässern sind unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Pläne etc. zu erwarten.

2. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu Luftschadstoffen.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

- 2.2.5 Umweltpolitik

(54) Im Verlauf der Jahre hat die Umweltpolitik der Gemeinschaft die Entwicklung städtischer Gebiete über die Gesetzgebung zur Abfall- und Abwasserbehandlung, Lärmbelastung und Umweltverschmutzung zunehmend beeinflusst. Beispielsweise werden Belastungsgrenzen beim Lärm oft in nationale Gesetze und in Methoden zur Planung der Flächennutzung aufgenommen und beeinflussen damit neue Entwicklungen der Infrastruktur. In ähnlicher Weise können Grenzwerte für die luftverschmutzenden Stoffe direkte Auswirkungen auf die Entwicklung städtischer und industrieller Gebiete haben.

- 3.2.2 Dynamische, attraktive und wettbewerbsfähige Städte und Verdichtungsregionen

(86) Ein intelligentes und ressourcensparendes Management des städtischen Ökosystems ist von großer Bedeutung. Ein integrierter Ansatz mit geschlossenen Kreisläufen natürlicher Ressourcen, Energie und Abfall muss verfolgt werden, um die Belastungen für die Umwelt zu verringern. Durch diesen Ansatz könnten die Abfallerzeugung und der Verbrauch natürlicher Ressourcen eingeschränkt werden (besonders von Ressourcen, die nicht erneuerbar sind oder sich nur langsam regenerieren). Auch die Luft-, Boden- und Wasserverschmutzung könnte reduziert werden. Die Ausweitung der Naturräume in den Städten, die Erhaltung der Artenvielfalt und gemeinsame Energiesysteme für Haushalte und Industrie sind Beispiele für Maßnahmen, die zu einer intelligenten Umweltpolitik gehören.

- 3.2.3 Eigenständige, vielfältige und leistungsfähige ländliche Räume

(94) Ländliche Gebiete sind heute durch das Wirtschaftswachstum vielfältigen Umweltbelastungen ausgesetzt. Dazu gehören u.a.: starker Siedlungsdruck auf die Freiflächen in stadtnahen Gebieten; Wachstum der Erst- und Zweitwohnsitze; negative Auswirkungen neuer Freizeitaktivitäten; Boden-, Luft- und Wasserbelastungen durch die Verarbeitung und Lagerung von Abfällen etc. Landschaftlich reizvolle Gebiete wie Gebirgs- und Küstenregionen sind durch den Massentourismus in ihrer Attraktivität gefährdet. Auch intensive landwirtschaftliche Nutzung kann zu Bodenbelastungen und zur Zerstörung von Kulturlandschaften führen. Diesen Belastungen kann nur mit einer geeigneten regionalen Flächennutzungsplanung und entsprechenden umweltpolitischen sowie agrarpolitischen Maßnahmen (z. B. Wiederherstellung der Artenvielfalt, Verringerung der Bodenbelastung sowie Extensivierung und Diversifizierung der landwirtschaftlichen Nutzung) begegnet werden.

- 3.4.2 Erhalt und Entwicklung der Natur

(141) Ein weiteres großes Umweltproblem in der EU ist die Zerstörung der Böden. Viele Böden drohen durch Art, Ausmaß und Intensität der menschlichen Nutzung in ihrer Vielfalt und in ihrer Funktion als elementare Lebensgrundlagen unwiederbringlich verlorenzugehen. Wesentliche Gefährdungsfaktoren sind nutzungsbedingte Bodenerosion, Hochwasser, Waldschäden, Grundwasserbelastung, Anreicherung von Schadstoffen, aber auch die Intensität der Agrarnutzung und die Umnutzung von Freiflächen für Siedlungszwecke. Deshalb ist ein effizienter Bodenschutz notwendig, der die natürlichen Ressourcen und Bodenfunktionen erhält. Dazu gehört, dass nutzungsbedingte Verdichtungen, Erosionen und Bodenzerstörungen ebenso vermindert werden wie Einträge von Schadstoffen oder die übermäßige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke.

- 5.2.4 Umwelt

(207) Der relativen ökologischen Unversehrtheit großer Teile des Erweiterungsraumes stehen allerdings durchweg hohe Umweltbelastungen der Luft durch Hausbrand und Straßenverkehr (mit einem immer noch hohen Anteil veralteter Fahrzeuge) und des Wassers durch landwirtschaftliche Intensivbewirtschaftung sowie Industrieabwässer gegenüber. Eine starke Konzentration von Umweltproblemen gibt es in allen industriell geprägten Regionen. An einigen „hot spots" treten Umweltbelastungen in einem (ökologische Normen geradezu sprengenden) Maß mit gesundheitlichen Folgeschäden auf, so dass von Umweltkatastrophen gesprochen werden muss.

- 1.4 Umweltrelevante Entwicklungen

(259) Die dritte Hauptgruppe von Trends, die die zukünftige räumliche Entwicklung der EU betreffen, bezieht sich auf die Umwelt. Behutsamer Umgang mit den natürlichen Ressourcen und Schutz der Umweltmedien (Luft, Wasser, Boden) vor Schadstoffeinträgen sind wichtige Ziele, die nur in internationaler, weltweiter Zusammenarbeit erreicht werden können. Eine moderne, effektive und ressourcenschonende Raumentwicklung kann hierzu einen Beitrag leisten.

(268) Auch der Grad der Wasserverschmutzung (Grundwasser, Oberflächenwasser, Meerwasser) gibt Anlass zur Sorge. Zwar haben Gesetzgebung und Aktionsprogramme für die Aufbereitung privater und industrieller Abwässer zu einer verbesserten Qualität des Oberflächenwassers beigetragen, Schadstoffeinträge aus Landwirtschaft und Industrie bedrohen jedoch weiterhin die Wasserqualität. Während die organischen Abfallstoffe in Mittel- und Westeuropa nun weitgehend unter Kontrolle sind, tragen die Nährstoffe aus dem Abwasser und der Landwirtschaft zu einer verbreiteten Eutrophierung der Flüsse und Seen bei. Pestizide verunreinigen weiterhin Oberflächen- und Grundwasser, reduzieren die biologische Vielfalt und dringen in die Nahrungskette ein. Die Verschmutzung des Grundwassers wird ein langfristiges Problem sein, da die natürliche Erneuerung der Reserven äußerst langsam verläuft.

- 2.4 Natur und Kulturerbe

(311) (...) Hauptgefahren für die Wälder sind Luftverschmutzung, Insekten- und Pilzbefall sowie Waldbrände. Nicht zu vergessen ist, dass nahezu alle Gebiete, die als gefährdet betrachtet werden, Gebiete mit Städten, Wohnorten und Infrastrukturen sind, in denen Menschen leben und arbeiten.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

Kapitel 2:

- 2.1.2. Österreichs internationaler Beitrag

Eine Vielzahl der heute als dringlich erachteten Umweltprobleme ist transnationaler grenzüberschreitender Natur. Dauerhafte Lösungen können daher oft nur in einer möglichst weitgehenden Zusammenarbeit auf internationaler Ebene gefunden werden. Österreich bekennt sich seit langem zum Prinzip der internationalen Zusammenarbeit und zur Erarbeitung gemeinsamer Problemlösungsstrategien. Mitbestimmend für diese Position ist auch seine geographisch zentrale Lage inmitten Europas, die Österreich als ein von grenzüberschreitenden Schadstofftransporten besonders betroffenes Land ausweist. Es "importiert" bei weitem mehr an Luftschadstoffen, als es selbst "exportiert". Internationale Kooperation ist daher ein vorrangiges Anliegen der österreichischen Umweltpolitik. Dies umfasst die Kooperation Österreichs mit seinen unmittelbaren Nachbarn ebenso wie die Zusammenarbeit auf regionaler, gesamteuropäischer und globaler Ebene. (...)

Aktivitäten Österreichs im europäischen und regionalen Kontext

Österreich ist nicht zuletzt auch aufgrund seiner geographischen Lage um eine besonders enge Zusammenarbeit im Umweltbereich auf gesamteuropäischer Ebene bemüht. Es hat auch in der Vergangenheit bei der Ausarbeitung international verbindlicher Normen für den Bereich der Luftverschmutzung in Europa eine aktive Rolle gespielt.

Die im Rahmen der UN-Wirtschaftskommission für Europa (UN-ECE) ausgearbeitete und 1979 von 33 Staaten und der EG-Kommission abgeschlossene Konvention über weiträumige grenzüberschreitende Luftverschmutzungen war eine der ersten und wichtigsten regionalen Umweltschutzabkommen Europas. Sie trat 1983 in Kraft. Das Ziel einer Reduktion der grenzüberschreitenden Luftschadstoffbelastung im europäischen Rahmen wurde durch eine Reihe von Protokollen zur Konvention konkretisiert. (...)

Kapitel 3:

- 3.1. Einleitung

Gleichzeitig ermöglicht die Darstellung der Entwicklung des Materialdurchsatzes durch das österreichische Wirtschafts- und Gesellschaftssystem über die letzten Jahre eine Trendprognose und stellt bei künftiger Fortschreibung einen Beitrag für die Evaluierung der Effektivität der im Nationalen Umweltplan festgeschriebenen Maßnahmen dar. Die zentralen Indikatoren des Materialdurchsatzes (von der ersten Rohstoffentnahme aus der Natur bis zum Endverbrauch und der Abgabe an die Natur) sind:

u. a. Luft

(...)

- 3.2. Ressourcenmanagement

  1. Einleitung

  1.2. Ressourcenhaushalt und Ressourcenmanagement

  (...)

  Naturressourcen (Naturraumpotentiale) sind das Leistungsvermögen eines Naturraumes, hinsichtlich der Anforderungen, die sich unter dem Gesichtspunkte der Erhaltung des Gleichgewichtes des gesamten Ökosystems aus den unterschiedlichen Bedürfnissen und Nutzungszielen der Gesellschaft ergeben. Sie umfassen weit mehr, als die der Natur entnommenen Produkte, wie Nahrungsmittel, Holz oder fossile Brennstoffe. Wesentliche natürliche Ressourcen, die den menschlichen Lebens- und Kulturraum bestimmen, sind Boden, Wasser, Luft, Flora und Fauna, Energieträger und der Mensch selbst.

  (...)

  6. Biodiversität, Natur- und Landschaftsschutz

  6.1 Problemstellung

  6.1.2 Indirekte Nutzungen

  Wohlfahrtswirkungen

  u.a.

  Luftreinigung, CO_2-Sinks, klimatischer Ausgleich

- 3.3. Verbraucher und Konsumenten

  4. Rahmenbedingungen und Maßnahmen

  4.2. Maßnahmen

  d. Umfassende Produktinformationen bei Produktgruppen / Dienstleistungen beinhalten unter anderem: Informationen über relevante Emissionen (Lärm, Abluft, Abwasser), Energieverbrauch, Entsorgungsweg, Reparaturfreundlichkeit und Ersatzteilerhältlichkeit. (...)

- 3.4. Sektorale Zugänge

  ❖ 3.4.1 Energie

  2. Instrumente und Institutionen

  4.4 Ökonomische Instrumente

  4.4.1. Institutionalisierung von funktionsfähigen Märkten

  Auch für den Energiesektor wird grundsätzlich der Koordination über Märkte allen administrativen Lenkungsmaßnahmen der Vorzug zu geben sein. Märkte für Energie sind in der Regel nicht ohne geordnete Rahmenbedingungen funktionsfähig. Die Gründe für dieses Marktversagen sind offensichtlich:

Nicht alle Kosten der Energienutzung scheinen in den Marktpreisen auf. Die sogenannten externen Kosten der Energienutzung, wie Belastungen von Luft, Boden und Wasser, aber auch Schäden an der Gesundheit und an Gebäuden, werden kaum vom Verursacher getragen und führen dazu, dass die aktuellen Preise für Energie nicht alle relevanten Informationen enthalten.

4.4.2. Innovative marktorientierte Koordinationsmechanismen

(...)

Die Nutzung von bestimmten Ressourcen - wie ein Flusslauf für Wasserkraftwerke oder die Luft, das Wasser und der Boden für die Emittierung von Schadstoffen - kann durch handelbare Lizenzen koordiniert werden. Für das Emission Trading liegen aus mehreren Ländern positive Erfahrungen vor. Dieser marktkonforme Koordinationsmechanismus vermeidet viele bürokratische Eingriffe in unternehmerische Entscheidungen und ist ein äußerst flexibles und mit einem langen Entscheidungshorizont versehbares Instrument. Beispielsweise können aktuelle Emissionsmengen mit einem Emissionsrecht versehen werden, das nach einem festgelegten Schema schrittweise reduziert wird. Der Handel mit solchen Emissionsrechten sorgt dafür, dass ökonomische Effizienzkriterien erfüllt werden.

❖ 3.4.2 Industrie und Gewerbe

1. Problemstellung

(...) Strukturelle Hindernisse sind auf mehreren Ebenen gegeben. Ein wesentliches Problem beim Einführen eines produktionsintegrierten ganzheitlichen Umweltschutzes liegt in der Medienorientiertheit der Gesetzgebung und der Behördenverfahren. Grenzwerte, Auflagen und Genehmigungen beziehen sich i.A. auf einzelne Umweltaspekte wie Abwasser, Abfall, Luftemissionen oder Lärm. Integrierte Vermeidung von Emissionen und Abfällen, wie auch Fragen der Produktgestaltung sind nach diesen Prinzipien nur beschränkt abhandelbar. (...)

2. Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes

(...) Um in der Zukunft eine umfassende Information über die Umwelt- und Wirtschaftsleistung der Güterproduktion zu erhalten, ist daher einerseits die vollständige und regelmäßige Erfassung der Umweltauswirkungen und andererseits eine Änderung der Datenstruktur und Erfassung notwendig. Jedenfalls sollten Daten zu folgenden Bereichen:

u.a. Emissionen (Abfall, Wasser, Luft, Abwärme, Lärm, Geruch)

möglichst disaggregiert nach Produktgruppen erhoben werden. Die Verfolgung von Ursache-Wirkungen-Ketten, aber auch die Darstellung von Stoffströmen innerhalb einzelner Subsektoren (z.B. Fachverbände) erfordern die Verfügbarkeit von Daten über Roh- und Hilfsstoffeinsatz sowie Produkte und Abfälle in Massen und Volumina zusätzlich zu den Angaben in Geldwerten.

(...) Bei den Metallemissionen liegen die Anteile von Selen (ca. 80%), und Quecksilber sowie bei Chrom (je 50%) signifikant hoch. Bei den anderen Luftschadstoffen liegt nur SO_2 mit 50%, gefolgt von Staub mit 30% deutlich über den anderen Anteilen. Die Verwendung von Lösemitteln (Volatile Organic Compounds-Lösemittel - VOC-LM) macht einen wesentlichen Teil der Kohlenwasserstoffemission aus, ist aber dem gesamten Anwendungsbereich zuzuordnen, wobei der Anteil der Industrie nicht bekannt ist.

(...)

4. Ziele

(...)

Eine der wesentlichen Einschränkungen gegenüber dem derzeit bestehenden Wirtschaftssystem wird in einer Limitierung der in die Biosphäre entlassenen Stoffströme bezüglich Qualität und Quantität bestehen. Emissionen (fest aus Produktion und Produkten, flüssig und gasförmig) überlasten heute die Assimilationsfähigkeit des Ökosystems. Böden, die in ihrer Fruchtbarkeit gemindert sind, Grundwasser, welches keine Trinkwasserqualität mehr aufweist und eine Atmosphäre, die die Beständigkeit des Klimas nicht mehr garantieren kann, sind einige der offensichtlichen Indikatoren der Überbeanspruchung.

(...)

❖ 3.4.3 Verkehr und Transportwesen

1. Problemstellung

Sowohl unser wirtschaftliches als auch unser soziales Wohl hängen in starkem Maße vom Verkehr ab. Neben allen positiven Effekten unserer derzeitigen Mobilität zeigen sich doch Grenzen hinsichtlich der Belastbarkeit des Ökosystems und der Leistungsfähigkeit unseres Transportsystems. Staus behindern zum Teil eine zügige Abwicklung der Verkehrsleistungen, und die Belastungen z.B. durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen erreichen immer noch für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen, insbesondere unserer Kinder, kritische Dimensionen. Grenz- und Richtwerte werden häufig überschritten, wie etwa für Stickstoffdioxid an stark befahrenen Stadtstraßen oder für Ozon. (...)

2. Istzustand und Trendentwicklung

2.2. Die Luftschadstoffe, Energie und Klima

2.2.1. Energieverbrauch und Abgas

Die Abgasgesetzgebungen der EU für das Jahr 2000 (EURO 3) sind derzeit noch in Diskussion. (...)

Prognosen über Energieverbrauch und Abgas des Flugverkehrs konnten in dieser Phase des NUP nicht erstellt werden. Der Luftverkehr auf und über dem österreichischen Bundesgebiet hat derzeit einen geringen Anteil an den verkehrsbedingten Emissionen klassischer Luftschadstoffe (unter 6%). An den verkehrsbedingten CO_2-Emissionen hingegen hat der Flugverkehr aber einen Anteil von ca. 20%.

Infolge der stetigen Absenkung der Emissionsgrenzwerte im "Landing Take Off" Zyklus der International Civil Aviation Organisation (ICAO-LTO) sinken auch die spezifischen Flottenemissionen in der Luftfahrt ständig. Eine weitere Absenkung der zulässigen NOx-Emissionen im LTO-Zyklus um 20% soll in Kürze erfolgen. Allerdings werden die Emissionen während der Flugphase im Testzyklus nicht erfasst. Abgesehen von Start und Landung stellen die Emissionen des Flugverkehrs aber einen überregionalen und auch weltweiten Problembereich dar. Die Auswirkung der Abgase, insbesondere von NOx sowie kondensiertem Wasser in großen Höhen (Tropopause und Stratosphäre) auf die Luftchemie ist derzeit noch unsicher, könnte sich jedoch als sehr problematisch erweisen. Auch der spezifische Kraftstoffverbrauch der Flugzeuge nimmt deutlich ab. Da die Kraftstoffkosten im Flugverkehr einen wesentlichen Kostenfaktor darstellen und daher verbrauchsgünstigere Technologien in Entwicklung sind, ist auch in Zukunft mit einer jährlichen Abnahme der spezifischen Verbrauchswerte [MJ/Passagier-km] um etwa 2 bis 3% zu rechnen. Da der Luftverkehr derzeit der am stärksten wachsende Verkehrsträger ist, ist trotz verbesserter Technologien in Zukunft weltweit mit einem deutlichen Anstieg des Energieverbrauches und der CO_2-Emissionen zu rechnen.

3. Nachhaltigkeit im Verkehr – grundsätzliche Überlegungen und Zielvorstellungen

3.1 Kurz- und mittelfristige umweltpolitische Zielvorstellungen

3.1.1. Luftschadstoffe

Es besteht ein wesentlicher Zusammenhang zwischen den Umweltbelastungen und der möglichen Aktivität der einzelnen Sektoren. So behindern hohe Emissionen bestehender Emittenten zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten, wenn die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe wie etwa Stickoxide, Partikel oder Kohlenwasserstoffe in dem betreffenden Gebiet bereits nahezu erreicht sind. (...)

4. Maßnahmen

Weiters sind aus umweltpolitischer Sicht die resultierenden Belastungen von Mensch und Umwelt, der Flächenverbrauch und Nutzungsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Da die Wirkungen von Schadstoff- und Lärmimmissionen von der Struktur des betroffenen Gebietes abhängen (Wald, Wiese, Wohngegend, etc.), steht zur Reduktion der Belastungen infolge gegebener Emissionsmengen folgende Möglichkeit offen: (...)

4.1. Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien

Bezüglich der Lärm- und Schadstoffemissionen sind durch eine Nutzung des technologischen Potentials an den Fahrzeugen die größten Reduktionspotentiale zu erkennen.

4.1.4. Wartungen und Instandhaltungen

4.1.4.1. Straßenverkehr

(...)

Im Bereich der Straßenverkehrsinfrastruktur verursacht die Splitbestreuung der Straßen im Winter je nach Witterung größere Mengen an Staub. Die Entwicklung und der Einsatz alternativer Streumittel oder häufige Straßenreinigungen könnten Verbesserungen bewirken. In welchem Ausmaß auf Straßen abgelagerte Schadstoffpartikel (z.B. Schwermetalle), Öl und Reifenabrieb eine Gefährdung der Umwelt (insbes. des Grundwassers) darstellen, muss geklärt, und bestehende Belastungen müssen reduziert werden.

4.2 Raumordnung, Verkehrsplanung und Verkehrsverhalten

4.2.1 Personenverkehr

4.2.1.1. Raumplanung und Siedlungsentwicklung

(...)

Ein Nichtberücksichtigen der Emissionen auf Verkehrswegen in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung führt zu einer hohen Lärm- und Abgasbelastung der Bevölkerung. Insgesamt können bei Beachtung der bestehenden oder in Zukunft absehbaren Schadstoff- und Schallquellen und der Ausbreitungsgesetze sowie den zulässigen Immissionsgrenzwerten bei der Flächenwidmung und Raumplanung die Belastungen der Bevölkerung durch Lärm und Abgase wesentlich reduziert werden. Andererseits müssen auch bei der Planung von Verkehrswegen bestehende Siedlungsstrukturen entsprechend berücksichtigt werden. Flächenwidmungen für Wohnbebauung ohne Beachtung der Emissionen an Verkehrswegen sind zu vermeiden. (...) Insgesamt zeigt sich im Bereich "Raumordnung" ein wesentliches langfristiges Potential, das jedoch nur durch integrierte Betrachtung von Wachstumstendenzen, Bevölkerungsinteressen, Verkehrsplanung und zukünftigen Entwicklungen von Abgas- und Lärmemissionen der Verkehrsmittel voll genutzt werden kann. (...)

4.2.1.2. Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation

(...)

Durch geringere Geschwindigkeiten können auch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Energieverbrauch reduziert werden. (...) Neben Absenkungen der Geschwindigkeitslimits können auch Einfahrtbeschränkungen in sensible Gebiete, wie etwa Innenstadtkerne oder Tourismusorte, sowie Parkbeschränkungen und -bewirtschaftung sinnvolle Restriktionen für den MIV darstellen. Diese können generell für den MIV oder aber nach Zeit, Abgasemissions- und Lärmniveau variabel eingeführt werden. Der Umfang derartiger Maßnahmen muss aber auf die Standortqualität der Einrichtungen in der betreffenden Zone Rücksicht nehmen. (...)

4.2.1.4. Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

Durch ein allgemein umweltbewusstes Verkehrs- und Konsumverhalten könnten die Umweltbelastungen wesentlich reduziert werden. Z.B. stehen im MIV durch eine moderate Fahrweise und die Anschaffung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge große Einsparpotentiale offen. Werden die PKWs generell sparsam, d.h. in niederen Drehzahlen und mit gleichmäßiger, energiesparender Fahrweise betrieben, können die durchschnittlichen Verbrauchswerte und Abgasemissionen um etwa 10% gesenkt werden. Die Lärmminderung könnte insbesondere in den städtischen Straßen bis zu 5 dB erreichen. Eine Senkung der durchschnittlichen Fahrzeuggröße in der PKW-Flotte könnte etwa 5 bis 7% Verbrauchseinsparungen je 10%iger Reduktion der Fahrzeugmassen bewirken. Noch größere Effekte könnten durch die Verkehrsmittel-Wahl erwartet werden. Da z.B. kurze Fahrten mit dem PKW infolge erhöhter Abgasemissionen und Kraftstoffverbrauchswerte nach dem Start überproportional hohe Belastungen je gefahrenem Kilometer verursachen, sollten diese Strecke aus Umweltbewusstsein soweit wie möglich zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. (...)

5. Gesamtwirkung der empfohlenen Maßnahmen

Die Gesamtwirkung der empfohlenen Maßnahmen ergibt sich aus der Wirkung der Maßnahmen in den Bereichen:

u.a. Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien (Abgas- und Lärmgrenzwerte, Verbrauchsvorgaben, Wartung und Instandhaltung, etc.)

❖ 3.4.4 Landwirtschaft, Wald und Wasser

1. Einleitung

1.1 Problemstellung

1.1.1. Landwirtschaft - Umwelt

Landwirtschaftliche Produktion steht in enger Verbindung mit der Umwelt. Lange Zeit wurde dieser Zusammenhang als unproblematisch eingestuft. Die zunehmende Intensivierung agrarischer Produktionsvorgänge führte in Teilbereichen zu Produktionsmethoden, die diese traditionell positive Kopplung zwischen Landwirtschaft und Umwelt umkehrte. Wasser- und Luftverschmutzung, Bodenerosion und Artenverlust stellen dabei konkrete Probleme dar. Trotzdem wäre es falsch, die Landwirtschaft insgesamt als umweltschädigend anzusehen.

Land- und Forstwirtschaft sind durch ihre außergewöhnliche Produktionssituation (Flächenbezug) besonders von den allgemeinen Umweltbeeinträchtigungen betroffen. Die landwirtschaftliche Nutzfläche sowie die österreichischen Wälder mit ihren vielfältigen Funktionen sind Schadstoffimmissionen ausgesetzt, denen der Land- bzw. Forstwirt relativ ohnmächtig gegenübersteht. Luft- und Wasserverschmutzung durch Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Haushalte bis hin zu globalen Umweltproblemen, wie die Zerstörung der Ozonschicht oder der anthropogene Treibhauseffekt stehen hier an prominenter Stelle.

(...)

1.1.2. Ursachen und Konsequenzen der Rahmenbedingungen

(...)

Wirtschaftsweisen mit hoher Stoff- und Energieintensität bewirken auch in der Landwirtschaft vielfältige negative externe Effekte:

Artenverlust und Artenrückgang durch Lebensraumkonkurrenz und Nutzungsänderungen;

Eintrag von Stoffen in Agrarökosysteme mit negativen Folgen für den Boden-, Wasser- und Lufthaushalt;

Klimarelevante und andere gasförmige Emissionen in einem nicht exakt bestimmten Ausmaß.

2.3 Problemkreise

2.3.1. Einwirkung von Luftschadstoffen

Forstschädliche Luftverunreinigungen bewirken auf der einen Seite direkte Veränderungen des Gesundheitszustandes von Pflanzen (hauptsächlich durch das Eindringen in die Spaltöffnungen von Blättern und Nadeln), auf der anderen Seite kann es durch Einflüsse auf den Boden (Versauerung, Schwermetallmobilität, unausgeglichene Nährstoffbilanzen, Schädigung von Bodenorganismen) zu indirekten Auswirkungen auf Pflanzen kommen.

Im Gegensatz zu den "klassischen Rauchschäden" mit klar zuzuordnendem Verursacher wurden im letzten Jahrzehnt auch gravierende Waldschäden in emittentenfernen Gebieten (neuartige Waldschäden) gefunden. Eine eindeutige Zuordnung der komplex agierenden Wirkungsmechanismen zu Verursachern ist schwierig, dennoch steht unzweifelhaft fest, dass Luftschadstoffe an den neuartigen Waldschäden wesentlich beteiligt sind, wobei eine enge Verzahnung mit prädisponierten, labilen Waldverhältnissen (z.B. nur bedingt standorttaugliche Bestände, ehemals streugenutzte Bestände) anzutreffen ist.

(...)

2.3.4 Änderung der Landnutzung

2.3.4.3. Wald als Entsorgungsfläche

Das Ablagern von Klärschlamm im Wald ist laut Forstgesetz generell untersagt. Wald kommt für die Entsorgung externer biogener Abfallstoffe (Klärschlamm, Kompost) aus ökologischen Gründen (Stoffanreicherung wegen geringer Entzüge bei der Holzproduktion und der hohen Filterwirkung des Waldes für Luftschadstoffe) nicht in Frage.

❖ 3.4.5 Tourismus- und Freizeitwirtschaft

2. Ist-Zustand und Trends

2.7. Luft

Die Tourismus- und Freizeitwirtschaft ist massiv von der Luftverschmutzung betroffen, da es zu direkten Beeinträchtigungen der Ressource Frischluft kommt, die einen wichtigen Angebotsfaktor darstellt.

In engen Alpentälern ist aufgrund der geographischen und meteorologischen Gegebenheiten ein kontinuierlicher Luftmassenaustausch nicht möglich. Geringste Emissionsraten können unter Umständen binnen kürzester Zeit zu hohen Luftschadstoffkonzentrationen führen, die über den Toleranzgrenzen liegen.

2.7.1. Touristischer Verkehr

Der motorisierte Verkehr verursacht beträchtliche Anteile der gesamten Schadstoffbelastung der Luft. Eine genaue Zurechnung der Probleme auf den Freizeit- und Tourismusverkehr ist jedoch nur sehr schwer möglich.

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

1. Trends – Akteure - Leitvorstellungen

1.3 Leitvorstellungen und Grundsätze

1.3.1 Sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt

(93) Um den Verbrauch sowie längerfristig irreversible Beeinträchtigung und Schadenswirkungen an Raum und Umwelt so gering wie möglich zu halten, sind bei der Nutzung insbesondere folgende Gesichtspunkte zu beachten:

- Bei den wirtschaftlichen Aktivitäten sollen jeweils umweltschonende, flächen-, rohstoff- und energiesparende, schadstoff- und abfallmindernde Techniken und Produktionsweisen bevorzugt werden.

(94) Insbesondere sind die folgenden naturräumlichen Elemente bzw. natürlichen Ressourcen sowie die zu ihrer Sicherung, Gewinnung oder Nutzung erforderlichen Flächen in ausreichendem Ausmaß und hoher Qualität für menschliche Nutzung dauerhaft zu sichern:

u.a. Luft

2. Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.3 Ressourcen nachhaltig nutzen

2.3.1 Einführung

(168) Natürliche Ressourcen – Boden, Wasser, Luft, Energie – sind die Grundlagen für die Existenz von Flora und Fauna sowie die Vielfalt von Biotopen, Natur- und Kulturlandschaften. Jedes Lebewesen greift verändernd in seine Umwelt ein, um ihr diese Lebensgrundlagen in Form von Energie und Materie zu entziehen, sie zu transformieren und dadurch seine Existenz zu bestreiten. Der Mensch hat sich daran gewöhnt, Lebensqualität mit einer steigenden Inanspruchnahme der Umwelt zu koppeln – ohne Rücksichtnahme auf die Endlichkeit der natürlichen Ressourcen und die Grenzen der ökologischen Tragfähigkeit seiner Lebensräume. Deutlich erkennbar werden die Folgen der Überlastung natürlicher Ressourcen im regionalen Kontext. Hier zeigt sich das Fehlen einer Abstimmung des Ressourcenverbrauchs durch anthropogene Nutzungen mit der Belastbarkeit des Ressourcenhaushaltes unterschiedlicher Regionen unter anderem durch Verschlechterungen der Luftqualität, Reduktionen der Wasserqualität und -menge, Verluste an mikroklimatisch bedeutsamen Grün- und Erholungsräumen, insbesondere in und im Umfeld der Siedlungen, Bodenverbrauch durch Zersiedlung sowie ökologische Funktionsverluste der Böden, Zerstörung naturnaher Kulturlandschaften und Verluste der ökologischen Vielfalt.

2.3.3 Ziele und Strategien

2.3.3.3 Sicherung und Inwertsetzung von Freiräumen

(208) Freiräume sind keine Restflächen, sondern erfüllen eine Reihe von wichtigen Funktionen: Sie erbringen ökologische Leistungen wie Reinigung von Wasser und Luft, Entgiftung und Zersetzung von Abfällen, Erzeugung und Erneuerung von belebtem Boden, Schädlingskontrolle durch natürliche Feinde, Aufrechterhaltung von Biodiversität, mildernder Einfluss auf Klima, Schutz vor Erosion oder Anzeige von Umweltveränderungen.

(...)

2.3.4 Anwendung: Berücksichtigung der Herausforderungen und Ziele

2.3.4.3 Ausweisung und Konzeption von Freiräumen: Landschaftskonzept als integrierter Teil des regionalen und örtlichen Entwicklungskonzeptes

(232) Die Ausweisung von Vorrangzonen und Vorrangflächen zum Schutz wertvoller Freiräume und überörtlicher Siedlungsgrenzen dient der Sicherung wertvoller Freiräume und ökologisch sensibler Gebiete. Die Notwendigkeit der Freihaltung von Flächen begründet sich etwa durch ihre Bedeutung für eine ökologische Ausgleichsfunktion, den Umwelt- und Naturschutz, den Wasserhaushalt, die Vermeidung von Luftverschmutzung, das Landschaftsbild, die landschaftsgebundene Erholung sowie die landwirtschaftliche Eignung.

2.5 Mobilität und Verkehr – Chancen, Maß und Übermaß

2.5.1 Einführung

2.5.1.1 Mobilität, Verkehr und Verkehrsnetz

(308) Vor allem der motorisierte Verkehr belastet – in Abhängigkeit von Verkehrsträger und Intensität – Mensch und Umwelt mit Lärm und Schadstoffen, gefährdet Leben, Gesundheit und Sachvermögen und mindert die Lebensqualität der Anrainer stark frequentierter Verkehrswege, die überwiegend Betroffene des Verkehrs sind. Überlastung (auch im ruhenden Verkehr) und Stau verursachen mitunter erheblichen Zeitverlust, belasten Umwelt und Volkswirtschaft und verschlechtern die Standortqualität.

2.5.1.3 Belastungen von Mensch und Umwelt

(318) Der Verkehr zählt zu den Hauptverursachern der Belastungen von Mensch und Umwelt. Im Straßenverkehr trägt eine zunehmende Verkehrsdichte, insbesondere auch im Güterverkehr, zum Anstieg von Lärm, Abgasen und Unfällen bei, auf der Schiene wird vor allem der Lärm als störend empfunden.

2.6 Städtische Regionen – dynamisch und ordnungsbedürftig

2.6.2 Trends und Herausforderungen

2.6.2.5 Bauland oder Grünland?

(439) Auch in den Stadtlagen selbst gehen Grün- und Freiflächen, die hier aus ökologischer Sicht besonders wichtig sind, laufend verloren. Im Innenstadtbereich werden Baulücken verbaut und im Stadterweiterungsgebiet die noch vorhandene landwirtschaftliche Nutzfläche sukzessive einer Bebauung zugeführt. Der Mangel bzw. der Verlust an Grünflächen verschlechtert besonders im innerstädtischen Bereich das Stadtklima, die Luftqualität und damit die Lebensqualität der Wohnbevölkerung.

(441) Das Vorhandensein von Grünflächen, Freiflächen, natürlichen Erholungsräumen, landschaftlicher Qualität sowie eine günstige Umweltqualität (Luftgüte, Lärmbelastung, Trinkwasserqualität u. a.) erhöhen die Lebensqualität in einer Stadt. Diese qualitativen Standortfaktoren werden immer wichtiger. Sie beeinflussen auch die Standortentscheidungen multinationaler Unternehmen. Sie haben damit nicht nur soziale, sondern auch wirtschaftliche Bedeutung. Die natürlichen Voraussetzungen dafür sind in den städtischen Regionen Österreichs überdurchschnittlich günstig.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angabe zu gegenständlichem Vorhaben:
2 Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik
2.5 Mobilität und Verkehr – Chancen, Maß und Übermaß
2.5.4 Maßnahmen
2.5.4.1 Standortsicherung durch Ausbau der Infrastruktur
(374) Weiters ist zur Aufrechterhaltung und Verbesserung der auch strategisch bedeutsamen internationalen Erreichbarkeit bei wachsender Nachfrage im Flugverkehr ein Ausbau der Flughäfen, insbesondere des Flughafens Wien, erforderlich.

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

2. Grundhaltungen und Ziele
2.2. Spezifische Ziele der Raumentwicklung
2.2.5 Klimarelevante und ökologisch orientierte Raumordnung
Die natürlichen Lebensgrundlagen sind zu sichern, Boden, Wasser und Luft sparsam und schonend zu nutzen und soweit erforderlich nachhaltig zu verbessern.

2.5. Handlungsfeld funktionale regionale Standortentwicklung
2.5.1 Maßnahmen im Handlungsfeld funktionale regionale Standortentwicklung
Entwicklung des regionalen Umfeldes soll die Voraussetzungen für die Erbringung von wettbewerbsfähigen Wirtschaftsleistungen schaffen.
Maßnahmengruppe 2, spezifisch für Stadtregionen
(...) Angestrebte räumliche Wirkung: Verbesserung der Standortstruktur und Erreichbarkeiten innerhalb von funktionalen Stadtregionen, günstigere Voraussetzungen für Wirtschaftsunternehmen; Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit für ArbeitnehmerInnen, bessere Ausstattung der Arbeitszentren (z.B. Nahversorgung); Entlastung der IV-Infrastruktur, Reduzierung der Lärm- und Schadstoffbelastung durch den IV

4. Verkehr und Mobilität
(...)
Vor allem die ökologischen und sozialen Nachhaltigkeitsziele werden verfehlt:
die durchschnittlichen Weglängen wachsen, der Pkw- und Lkw-Verkehrsanteil außerhalb der Städte nimmt weiter zu, die Randwanderung von Haushalten und Betrieben hält an, Einkaufs- und Fachmarktzentren auf der „grünen Wiese" und disperse Siedlungsstrukturen expandieren, die Treibhausgasemissionen aus dem Verkehr nehmen zu. Die Nahversorgung im fußläufigen Einzugsbereich nimmt ab, die Zahl der Arbeitsplätze in den kleineren Ortschaften geht zurück, die motorisierte Zwangsmobilität nimmt zu.
(...)

5. Umwelt, Klimawandel, Ressourcen
5.1. Herausforderungen
Aus einer Analyse des Status Quo und den aktuell in Österreich beobachtbaren Trends sind die folgenden Herausforderungen für den Bereich Umwelt, Klimawandel und Ressourcen identifiziert worden, welche durch die in den nachfolgenden Kapiteln zu den Bereichen Umwelt, Klimawandel und Ressourcen aufgelisteten Maßnahmen angenommen und einer Lösung zuzuführen sind.
Im Bereich Umwelt stellen bezüglich zentraler Umweltgüter und Umweltschutzziele (Lärm, Luft, Wasser) die folgenden Punkte wesentliche Herausforderungen an die österreichische Raumplanung und Raumentwicklung dar:
- Die Verringerung der steigenden Lärmemissionen sowie die Verbesserung der sinkenden Luftgüte aufgrund u.a. der zunehmenden Verkehrsproblematik (erhöhtes Pendleraufkommen, Reiseverkehr, etc.).
(...)

5.2. Umwelt
5.2.1 Zentrale Umweltgüter und Umweltschutzziele (Lärm, Luft, Wasser)
3. Minderung der Luftschadstoffbelastung
Durch Maßnahmen im Sinne des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) ist die Minderung der Luftschadstoffbelastung zu forcieren. Dabei sind neben Maßnahmen seitens der Raumordnung (Vorschreibungen, Richtlinien...) noch weitere Beiträge der Länder und Gemeinden gefordert.

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

1. Warum ein ÖREK?
1.2. Aus der Zukunft lernen
1.2.3 Chancen und Risiken

Die zukünftige Entwicklung birgt aber auch eine Reihe von Chancen, die in der absehbaren Entwicklung für Österreich erkennbar sind. Österreich kann sich zu einer Drehscheibe entwickeln und wird zunehmend ein integrierter Teil des europäischen Kernwirtschaftsraumes sein. Seine Zentren sind pulsierend und weisen eine gute Erreichbarkeit, hohe Umwelt- und Sicherheitsstandards sowie einen qualifizierten Arbeitsmarkt auf. Die zentrale Lage Österreichs und möglicherweise steigende Transportkosten machen Österreich zu einem nachgefragten Logistik- und Distributionsstandort. Insbesondere die Standorte, die durch die Schiene gut erschlossen sind, werden bei steigenden Transportkosten auf der Straße und im Flugverkehr Vorteile haben.

3. Bevölkerungs- und Gesellschaftsentwicklung
3.7. Regionale Arbeitsmarktpolitik

Die Bundesländer Niederösterreich, Oberösterreich und Steiermark sind durch den hohen Anteil an stark exportabhängigen Industriebetrieben besonders vom internationalen Nachfragerückgang betroffen. Diese drei Bundesländer sind mit weit mehr als 2/3 der gesamtösterreichischen Kurzarbeitsfälle betroffen. So betrifft die Kurzarbeit in Niederösterreich hauptsächlich Betriebe aus den Bereichen Luftfahrt und Metallerzeugung/Maschinenbau, in Oberösterreich die Bereiche Kraftfahrzeuge und Maschinenbau und in der Steiermark Kraftfahrzeuge und die Herstellung von Metallerzeugnissen.

4. Verkehr und Mobilität
4.3. Verkehrspolitische Zuständigkeiten
4.3.1 Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur zur Sicherung der internationalen, regionalen und lokalen Erreichbarkeiten

Die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur ist ein zentrales Instrument der Raumentwicklung. Gleichzeitig hat die Verkehrsinfrastruktur starke Auswirkungen auf die Gestaltung der Raumstruktur. Folgende Ziele sind aus der Sicht der Raumentwicklung wichtig:
u.a.
- Sicherung und Verbesserung der internationalen Erreichbarkeit von Beschaffungs- und Absatzmärkten im Güterverkehr sowie Quellen und Zielen im Personenverkehr mit Bahn, Kraftfahrzeug, Flugzeug und Schiff.
(...)
Neben dem Landverkehr und dem Verkehr auf der Wasserstraße Donau ist der Luftverkehr von besonderer standortpolitischer Bedeutung. Das betrifft einerseits die internationale Erreichbarkeit im Geschäftsverkehr, die Absicherung von Head Quarter-Funktionen, aber auch die Stärkung der Tourismusdestination Österreich. Die Absicherung vor allem des Flughafen Wiens als wichtiger Knoten für den Verkehr mit Osteuropa, ist dabei eine vordringliche Aufgabe. Dazu zählen eine gute verkehrliche Anbindung in der Quell-/Zielregion, ausreichende Kapazitäten und die Erhaltung der kurzen Umsteigezeiten (Wien hat die europaweit kürzeste „Connecting Time"). Für den Standort Österreich sollte eine gesamtösterreichische Luftfahrtstrategie, die alle relevanten Flughafenstandorte mit einbezieht, ausgearbeitet werden.

6. Raumentwicklung und Governance
6.3. Städte, Stadtregionen, Stadtsysteme
6.3.5 Zentrale Orte stärken, Polyzentrik nutzen

Kleine und mittlere Städte – hierarchisch geordnet und der Zentralen Orte- Theorie folgend oder hierarchisch unstrukturiert im Sinne der Polyzentrik - sind wichtige Kristallisationskerne im räumlichen Beziehungsgefüge (Polyzentrik: System mit mehreren Zentren, „Einheit in der Vielfalt"). Sie sichern die Versorgung der ländlichen Räume mit einem gehobenen Angebot an Waren und Dienstleistungen (regionale Einkaufszentren), medizinischen und sozialen Versorgungseinrichtungen, höheren Bildungseinrichtungen für die Aus- und Weiterbildung sowie kulturellen Einrichtungen.
u.a.
- Eine grundlegende Voraussetzung für eine Stärkung dezentraler, regionaler Zentren ist die Verbesserung der Erreichbarkeit dieser Orte. Im Interesse einer regional ausgewogenen Entwicklung sind die Anbindung der ländlichen Räume und deren Zentren an die transeuropäischen und nationalen Verkehrsnetze und Verkehrsknoten (Bahnhöfe, Häfen, Flughäfen) zu verbessern. Eine „Untertunnelung" ganzer Landstriche durch hochrangige Infrastrukturen ist zu vermeiden. Die intraregionalen Verbindungen zwischen Stadt und Umland sind insbesondere in Hinblick auf die Sicherung und Belebung von öffentlichen Verkehrseinrichtungen aufrecht zu erhalten.

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

2. Herausforderungen

2.2 Raumstrukturelle Herausforderungen

2.2.1 Flächenverbrauch und Nutzungskonflikte

(...) Nutzungskonflikte um die Ressource „Raum" sind unvermeidbar, denn verfügbare Flächen sind nicht vermehrbar, und manche Raumnutzungen sind miteinander nicht verträglich. Freizeitanlagen neben hochrangigen Verkehrsflächen oder emittierender Schwerindustrie (Schadstoffe, Lärm, ...) stellen keine günstigen räumlichen Nachbarschaften dar. Dazu kommt eine wachsende Verantwortung dem Naturraum gegenüber. Zunehmend wird erkannt und auch akzeptiert, dass nicht alle Flächen beliebig genutzt werden dürfen. Raumordnung ist notwendig, um Nutzungskonflikte, die aus unterschiedlichen Interessen entstehen, zu entscheiden, Fehlinvestitionen zu verhindern und vorausschauend einen für alle Beteiligten akzeptierbaren Kompromiss zu erzielen. (...)

5. Sektorale Themen

5.1 Umwelt, Natur, Landschaftsqualität

Nachhaltige und ökologische Raumnutzung

(...) Die Grundlagen aller Ökosysteme – nämlich Boden, Luft, Wasser, Fauna und Flora – sind zu schützen, ihre Funktionsfähigkeit ist zu erhalten. Der Schutz und die Pflege der natürlichen Ressourcen, die nachhaltige Sicherung der Eigenart und Vielfalt von Natur und Landschaft, die Bewahrung der Artenvielfalt sowie die Erhaltung von Ökosystemen stellen Aufgaben dar, die mit den ökonomischen Interessen zumindest gleichberechtigt sein sollen. (...)

5.2 Nachhaltige Wasserwirtschaft

(...) Vermeidung von Schadstoffeinträgen

Flächenhafte, diffuse Schadstoffeinträge in die Gewässer, sowohl aus dem Boden als auch aus der Luft, gilt es zu vermeiden. Das erfordert aktive Zusammenarbeit mit der Landwirtschaft (Festlegung von Grundsätzen für eine die Gewässer schützende Bewirtschaftungspraxis), die Ausweisung von Maßnahmengebieten gem. § 33 Wasserrechtsgesetz in wasserwirtschaftlich relevanten Bereichen, aber auch die Begrenzung von Emissionen etwa aus Verkehr und Abwasserentsorgung. Systematische Erhebungen von Altablagerungen und Altstandorten nach prioritären Gesichtspunkten sollten flächendeckend in ganz Niederösterreich durchgeführt werden.

(...)

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angabe zu gegenständlichem Vorhaben:

5. Sektorale Themen

5.17 Verkehr

Flugverkehr

Der Flughafenstandort Wien-Schwechat ist unter Berücksichtigung der Raum- und Umweltverträglichkeit weiterzuentwickeln und als Standort hochrangiger verkehrsaffiner Betriebe zu stärken. Die Verkehrssystem-übergreifende Anbindung sowie die rasche überregionale Erreichbarkeit sind dafür wichtige Voraussetzungen.

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.
Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.
Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angabe zu gegenständlichem Vorhaben:

2. Ausgangslage
2.2 Die bisherige Steuerung der Entwicklung
2.2.1 Planerische Gegebenheiten in der Ostregion – Ein Überblick
Sonstige Planungen mit regionaler Bedeutung: u.a. Ausbau Flughafen Wien-Schwechat

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

Kapitel 4.4 Nutzungsbeschränkungen durch bestehende Infrastruktureinrichtungen

(...)

Der nahegelegene Flughafen Wien - Schwechat beeinflusst durch die Lage seiner Einflugschneise und der damit verbundenen Sicherheitszonen vor allem die Höhe von Bauwerken im Bereich der Stadtgemeinde Schwechat.

Die Untergrenze dieser Sicherheitszonen beginnt bei 100 m über der Flughafenbezugshöhe von 175 m an der westlichen Begrenzung der Flugsicherheitszone und fällt in Richtung Flughafen auf Geländeniveau. Im Bereich der östlichen Grenze des Bearbeitungsgebietes liegt die Untergrenze der Sicherheitszone in einer Höhe von 45 m über der Flughafenbezugshöhe von 175 m - 220 m über Adria. Der Schornstein der Brauerei Schwechat überschreitet mit seiner Objektshöhe von 234,50 m die untere Sicherheitszone um 2,10 m.

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

3 Erhebung und Analyse

3.2 Rahmenbedingungen, Defizite, räumliche Synergien

3.2.4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)

Charakteristik

Der Teilraum ist charakterisiert durch zwei zentrale Nutzungen: Die Flughafennutzung mit den angelagerten Gewerbe- und Büroeinrichtungen in einem Großteil des Gebietes und die umliegende intensive ackerbauliche Nutzung, begünstigt durch die geringe Reliefenergie, die Feldgrößen und die guten Bodenbonitäten mit günstigem Wasserhaushalt. Gleichzeitig handelt es sich um jenen Teilraum, in dem aufgrund der geplanten Erweiterung des Flughafens (Dritte Piste) massive (landschafts-)räumliche und funktionale Veränderungen zu erwarten sind. Der gesamte Teilraum zwischen der bestehenden Piste 11/29 (West-Ost verlaufende Piste) und Rauchenwarth im Süden wird in den nächsten Jahren im Zuge der Errichtung dieser Piste und der landschaftspflegerischen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen neu gestaltet bzw. ist in irgendeiner Form vom Bauvorhaben betroffen.

(...)

Bedeutende Verkehrsachsen befinden sich am nördlichen Rand des Untersuchungsgebietes (A 4, B 9, S7). Die B 10 verläuft quer durch das Gebiet und wird im Zuge der Flughafenerrichtung Richtung Süden verlegt werden. Am östlichen Rand des Flughafens befindet sich eine Nebenbahn Richtung Süden, in deren Bereich die Spange Götzendorf ausgebaut und eine begleitende Landesstraße errichtet werden soll.

Potenziale

Lokal naturräumliches Entwicklungspotenzial im Zusammenhang mit den geplanten Ausgleichsund Begleitmaßnahmen im Zusammenhang mit der Erweiterung des Flughafens Schwechat

(...)

3.2.5 Räumliche Synergien und Potenziale

Teilraum 4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)

Die Raumdominanz des Flughafengeländes mit den geplanten Erweiterungsflächen im Süden beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten auf die randlichen Bereiche dieses Teilraums, wobei es vor allem Erholungsachsen und landschaftliche Korrektivitäten sind, die es aus regionaler Sicht aufzugreifen und weiter zu entwickeln gilt.

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

3 Massnahmen im einzelnen

3.2 Wildtierkorridor Fischatal Enzersdorf – Rauchenwarth – Himberg

3.2.1 Ausgangssituation

Ausschlaggebend für die Aufnahme des Projektes „Wildtierkorridor Fischatal Enzersdorf – Rauchenwarth – Himberg" ist die Bedeutung des Raumes als Teil des regionalen Wildtierkorridors zwischen dem Ellender Wald im Osten bzw. den Donauauen im Norden und dem Wienerwald im Westen.
Die aktuell geplanten Infrastrukturprojekte in diesem Raum, beispielsweise 3. Piste Flughafen Wien, Spange Götzendorf (Bahn- und Straßenprojekt) und die Umfahrung Schwadorf (Straßenprojekt) machen eine genauere Betrachtungsweise der Korridor-, Lebensraum-, Barriere- und Widerstandswerte in diesem Gebiet sinnvoll und notwendig.

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze
2. Grundsätze und Prinzipien
2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit

- Klimaschutz. Eine Reihe internationaler Richtlinien fordert die Reduktion der Emission von Luftschadstoffen. So hat sich Österreich mit der Unterzeichnung des Kyoto-Protokolls verpflichtet, die Treibhausgasemissionen so weit zu reduzieren, dass sie 2010 um 13 % unter dem Wert von 1990 liegen. Um dieses Ziel auch für Wien zu erreichen, wurde im November 1999 das Klimaschutzprogramm der Stadt Wien (KliP Wien) beschlossen, das eine Reduktion der jährlichen CO2-Emissionen auf einen Level von 14 % unter dem Wert von 1990 vorsieht.
- Tabelle: Grundsätze nachhaltiger Entwicklung
  (...)
  Luft:
  schadstofffreie Luft (gasförmig, fest) mit entsprechender Temperatur und Feuchte sichern, natürliche Luftströme und Durchlüftungsschneisen freihalten

  (...)
  Ver- und Entsorgung:
  umwelt- und klimagerechte sowie erneuerbare Energieträger forcieren, Energieverbrauch minimieren, Wirkungsgrade erhöhen, Emissionen von Treibhausgasen und Luftschadstoffen vermeiden, bei Bauten auf Minimierung des Energieverbrauches achten, Versorgungssicherheit gewährleisten, Stoffströme beachten, Abfall vermeiden, wiederverwerten und energetisch nutzen
  (...)

III. Ausgangslage und Herausforderungen:

2. Demographischer und gesellschaftlicher Wandel
2.3 Veränderung der Lebensstile

- Standortpolitik in Bezug auf Arbeitsplätze, Kultur, soziale und infrastrukturelle Einrichtungen unter rein ökonomischen Wettbewerbskriterien zu begreifen wäre in einer langfristigen Perspektive nicht ausreichend. Daher gilt es auch weiterhin, die räumliche und soziale Zugänglichkeit und Durchlässigkeit zu sichern, wie auch die Erhaltung ökologisch sensibler Räume (Stichworte: Konzentration/Dezentralisation, Stadt der kurzen Wege, Nahversorgung, Sicherung guter Luftqualität und geringer Lärmbelastung usw.), um der Segmentierung und Ausgrenzung von bestimmten Bevölkerungsgruppen und der Beeinträchtigung der Umwelt entgegenzuwirken und eine Optimierung der volkswirtschaftlichen Kosten zu erreichen. Die Entwicklung in anderen europäischen Ländern zeigt, mit welchen Problemen Städte im Falle von Budgetkürzungen konfrontiert sind. Um in Zukunft die öffentlichen Budgets bei der Finanzierung der technischen wie auch der sozialen Infrastruktur zu entlasten, werden die bewährten PPP-Modelle oder Modelle der privaten Finanzierung durch Unternehmen in das Instrumentarium moderner städtischer Entwicklungspolitik einzubeziehen sein.

3. Stadtstruktur
3.1 Bauliche Entwicklung

- Aus der jüngeren Geschichte ist es erklärlich, dass die höherrangigen Verkehrsverbindungen wie Eisenbahn und Autobahnen bzw. Bundesstraßen lange Zeit (Eiserner Vorhang im Osten) auf den Westen und Süden ausgerichtet waren. Diese Orientierung spiegelte sich auch in den Nutzungsschwerpunkten der Stadt wider: Im Nordosten (nur durch 5 die Donau querende Brücken im motorisierten Individualverkehr mit dem älteren Stadtkörper verbunden) sollte durch die bewusste Lokalisierung der UNO-City und in weiterer Folge der Donau-City ein neuer Anknüpfungspunkt für eine Stadtentwicklung jenseits der Donau initiiert werden. Im Südosten, wo aufgrund der vorherrschenden Westwetterlage die Hauptemittenten von Luftschadstoffen angesiedelt wurden (Kläranlage, Entsorgungsbetriebe Simmering, Schlachthof, kalorische Kraftwerke ...), sollte durch die bewusste Ausrichtung auf die Flughafenachse und durch standortverbessernde Projektentwicklung eine gezielte Aufwertung erfolgen.

4. Infrastruktur
4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Schadstoffimmissionen.
  Der Großteil der gasförmigen Schadstoffimmissionen und des Feinstaubes stammt aus Verbrennungsprozessen und korreliert mit dem Energieverbrauch. Dementsprechend stammen die Emissionen (Stickoxide, Kleinstaub und Kohlenwasserstoffe als Vorläufersubstanzen für die Ozonbildung) aus den Sektoren Kraft- und Fernheizwerke, Industrie, Kleinverbraucher (Haushalte und Kleingewerbe) und dem motorisierten Verkehr. Aufgrund weiträumiger Schadstoffverfrachtungen und europaweit vorherrschender Hintergrundbelastung sind etwa 75 % der Feinstaubbelastungen (PM 10) und Ozon in Wien „importiert" – wie beiliegende Darstellung zeigt.
  Nur 30 % der Gesamtbelastung entstehen im Raum Wien. Der Beitrag mobiler Quellen (verkehrsbedingte Immissionen aus den Kraftfahrzeugsmotoren) und aus diffusen Quellen (Wiederaufwirbelung in den Straßenräumen) beträgt in Wien über 60 %; mindestens die Hälfte dieser Emissionen sind dem Güterverkehr (schwere und leichte Lkw) zuzuordnen. Der hohe Anteil mobiler Quellen zeigt sich vor allem in den Sommermonaten, in denen heizungsbedingte Verursacher wegfallen.
  Unbestritten ist, dass sich die Anstrengungen zur Luftreinhaltung auf eine Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen konzentrieren müssen. Die größten Wirkungen hätten technologische Maßnahmen:
  - Treibstoffverbrauchsabsenkung der Fahrzeugflotten
  - Förderung energieeffizienter Fahrzeugs- und Antriebskonzepte
  - Verschärfung der Emissionsstandards (KFZ-Gesetz)
  - Erneuerung der Fahrzeugflotte, Aus-dem-Verkehr-Ziehen hoch emittierender Fahrzeuge

  Aber auch die Planung kann Beiträge zur Sicherung günstiger luftklimatischer Bedingungen liefern durch Berücksichtigung stadtklimatischer Phänomene, Erhaltung klimawirksamer Freiflächen in den peripheren Bereichen der Stadt (Grüngürtel), die Freihaltung von Lufttransportbahnen zur Heranführung frischer, kühlerer Luft, Bedachtnahme auf vorherrschende Windrichtungen und -stärken bei der Anordnung emittierender Betriebe, Anlagen, Hochleistungsstraßen etc., durch Förderung von Frischlufttransportbahnen, Vermeidung baulicher Barrieren und von Wärmeemissionen, durch lineare Anordnung von Grünflächen, offenen Wasserflächen , Alleen bis ins dicht verbaute Stadtgebiet, die Reduzierung von Versiegelungsflächen, Förderung von begrünten Dachflächen, Reduktion der Abgabe von Strahlungswärme durch bessere Isolierung der Gebäude, Verwertung von Abwärme etc.

5. Soziale Infrastruktur und Gesundheit

- Der hohe Standard an Lebensqualität, der immer mehr Bedeutung als „weicher" Standortfaktor für die Bewertung der Attraktivität einer Stadt gewinnt, basiert in Wien auf
  u.a. den günstigen geografischen klimatischen und naturräumlichen Voraussetzungen (z.B. städtischer und überregionaler Naturraum, Luft, Wasser usw.),

IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung
5. Grün- und Freiraum
5.1 Die Bedeutung von Grün- und Freiraum für Wien

- Grünräume bestimmen die umweltrelevanten Faktoren der Lebensqualität der Menschen durch eine Vielzahl von Funktionen:
  u.a. Verbesserung des Bioklimas: Filterung der Luftschadstoffe, Staubbindung, Temperaturausgleich, Erhöhung der Luftfeuchtigkeit, Luftaustausch, Grundlage des Lebensraumes für Tiere und Pflanzen, Beitrag zur Grundwasserbildung

5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet

- (...)
  Im Unterschied zu den Landschaftsräumen der Stadtregion sind die Grünbereiche innerhalb des bebauten Stadtgebietes in der Regel nicht „landschaftlich geprägt", werden also nicht als Bestandteil der regionalen Großlandschaftsräume erlebt. Aber auch diese Grün- und Freiräume müssen vielfältige Funktionen erfüllen u.a.:
  - Naherholungsfunktion
    u.a. Aufenthalt und Bewegung in frischer Luft
    und mit der Vielfalt an Nutzungen (meditatives Naturerleben, frische Luft, Sonne genießen, Bewegung bis Sportnutzung, aktive Gartenpflege)
    (...)

  Temperaturreduktion durch Assimilation und Verdunstungskälte, Beschattung, Ingangsetzen von Durchlüftungsprozessen, Staubfilterung und Staubbindung
  - Orientierungsfunktion

(...)

- Erst das Konzept der nachhaltigen Stadtentwicklung ermöglicht eine auch langfristig (energie-) krisensichere Entfaltung der Stadt und ihrer Wirtschaft, sie ist die Voraussetzung für hohe Lebensqualität durch geringere Schadstoffe und durch die Erhaltung von wertvollen Grünräumen in und um Wien

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angabe zu gegenständlichem Vorhaben:

II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze

2. Grundsätze und Prinzipien

2.3 Partizipation und demokratische Mitbestimmung

Konfliktlösung durch Mediation am Beispiel des Flughafens Wien

Der Flughafen Wien-Schwechat (Vienna International Airport) konnte in den letzten Jahren seine Position als West–Ost- und auch als West–Fernost-Drehscheibe deutlich stärken. Auch für die Zukunft werden positive Entwicklungen erwartet.
Die Stadt Wien ist nicht nur an einer nachhaltigen Absicherung der Leistungsfähigkeit und Effizienz des Flughafens interessiert, sondern auch an einer Reduzierung der Belastungen der BewohnerInnen der Flughafenregion durch Fluglärm.
Seit Ende 2000 wird – initiiert von der Flughafen Wien AG – im Rahmen eines breit angelegten Mediationsverfahrens (mit ca. 50 Verfahrensparteien) der Versuch unternommen, für die bereits bestehenden und zukünftigen Konflikte zukunftsorientierte konsensuale Lösungen auszuarbeiten. Die gefundenen Lösungen sollen schließlich in einem Mediationsvertrag verbindlich festgehalten werden.

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

Wien – Stadt mit Vision und Augenmaß

- Wien ist nach allen traditionellen Kriterien wie Wasserver- und -entsorgung, Abfallwirtschaft, Luftreinhaltung und Grünbilanz eine „Umweltmusterstadt". Nun gilt es, um einen urbanen Beitrag zum globalen Klimaschutz zu leisten, den Sprung zur „Klimamusterstadt" zu schaffen.

1. Wien engagiert sich in Europa und verstärkt regionale Kooperationen

4.1 Schutz und Aufwertung des Naturraums

- Der Naturraum und Kulturraum der Stadt als komplexes System hat vielfältige Auswirkungen auf Gesundheit, biologische Vielfalt, Klimaschutz und urbane Lebensbedingungen. Wien hat im sensiblen Umgang mit Naturräumen eine lange, erfolgreiche stadtentwicklungspolitische Tradition. Die Lebensqualität des Menschen wird maßgeblich von der Verfügbarkeit von reiner Luft, sauberem Wasser und einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt bestimmt. Darüber hinaus erhöhen Quantität und Qualität auch im Alltag nutzbarer Naturräume die Anziehungskraft Wiens für BesucherInnen und vor allem für die Wiener Bevölkerung.

5. Wien bleibt Stadt der Lebens- und Umweltqualität

- Die steigenden Mobilitäts- und Transportbedürfnisse der Bevölkerung von Wien und seinem Umland führen zunehmend auch zur Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Luftschadstoffe und Lärm. Die Erarbeitung und die Umsetzung des Umweltleitbildes für Wien, der Wiener Luftstrategie und der verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen werden einen wichtigen Beitrag zur Lebens- und Umweltqualität

liefern. Auch der Katastrophenschutz für Wien wird hinsichtlich möglicher neuer Herausforderungen regelmäßig überprüft.

5.4 Wohnbau, Wohnbauförderung und Wohnhaussanierung

- Strategische Luftgüteplanung.
  Ein wichtiger Beitrag zur Gesundheitsförderung ist die Verbesserung und Aufrechterhaltung einer hohen Luftgütequalität in Wien. Gegenwärtig steigt europaweit die Schadstoffbelastung der Luft. Allen voran führt die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs immer wieder zu Überschreitungen von Luftgütegrenzwerten bei Ozon, Feinstaub und Stickoxiden. Durch die Umsetzung der Wiener Luftstrategie sollen bis zum Jahr 2015 fachbereichsübergreifend Maßnahmen umgesetzt werden, um die Luftqualität für Wien und sein Umland langfristig im Sinne der WHO-Air Quality Guidelines zu verbessern.
  Ein derartiges Maßnahmenprogramm basiert auf dem Konzept einer strategischen Luftgüteplanung. Im Zentrum der Betrachtungen stehen dabei Emissionen von Luftschadstoffen in die Atmosphäre, die durch chemische Umwandlung, Verdünnung sowie Ferntransport als Immissionen in der umgebenden Luft gemessen werden können. Im Falle der Überschreitung von Gesundheitsschutzgrenzwerten sind nach entsprechender Ursachen- und Wirkungsanalyse ehest Maßnahmen zur Reduktion von Emissionen auszuarbeiten und umzusetzen. Aufgrund der Kompetenzverteilung auf verschiedene Politik- und Verwaltungsbereiche sind die Luftreinhalteziele nur gemeinsam erreichbar.
  Mit der Wiener Luftstrategie sollen geschäftsgruppenübergreifend vor allem jene Maßnahmen identifiziert werden, die rasch, effektiv und kostengünstig in die Realität umsetzbar sind. Durch die Implementierung eines Luftgütemanagementsystems in den gesamten Magistrat soll zudem diese Vorgangsweise standardisiert werden. Jedoch nicht nur technologische, ordnungsrechtliche sowie organisatorische Veränderungen sind für den Erfolg einer Luftstrategie notwendig. Die steigende Dominanz des motorisierten Verkehrs erfordert insbesondere auch von den Privatpersonen eine Bereitschaft zur Veränderung gegenwärtiger Denk- und Handlungsmuster und die verstärkte Übernahme von Verantwortung. Eine Informationsoffensive über die Ursachen und Folgen von Luftverunreinigungen, aber auch über die Möglichkeiten für jeden Einzelnen, einen positiven Beitrag zur Verbesserung der Situation zu leisten, ist daher Bestandteil des umfangreichen Aufgabenspektrums.

5.5 Ressourcenschonung und Ressourcenmanagement

- Der Begriff „Ressource" umfasst einerseits die natürlichen Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft, andererseits durch menschliche Aktivitäten ausgelöste Güter- und Stoffflüsse und die „Lager" –wie z. B. Baumaterialien, Konsumgüter, Abfälle, Kohlendioxid, Stickstoff, Schwermetalle usw. Ressourcenmanagement bedeutet, den Stoffhaushalt der Stadt zu analysieren, anhand zukunftsfähiger Kriterien und Indikatoren zu evaluieren und mit effizienten Maßnahmen zu steuern. Daher ist Ressourcenmanagement zentraler Bestandteil einer nachhaltigen Entwicklung. Bei einer nachhaltigen Nutzung der Umwelt darf der Verbrauch von erneuerbaren Rohstoff-, Wasser- und Energieressourcen die Neubildungsrate nicht übersteigen. Und nicht erneuerbare Ressourcen dürfen nicht schneller verbraucht werden, als sie durch dauerhafte erneuerbare Ressourcen ersetzt werden können. Nachhaltige Umweltnutzung bedeutet auch, dass die Emission von Schadstoffen nicht größer sein darf als die Fähigkeit von Luft, Wasser und Boden, diese Schadstoffe zu binden und abzubauen.

- Der urbane Stoffwechsel entspricht heute primär einem linearen Durchflussreaktor: Wasser und Luft fließen vom Versorgungshinterland zur Stadt und weiter zum Entsorgungshinterland meist in linearer Form. Beim derzeitigen Wachstum der Städte zeigt sich, dass die Kreislaufwirtschaft ansteigende Bedürfnisse nach langlebigen Gütern (bspw. Baumaterialien) nur beschränkt befriedigen kann, da der Bedarf der wachsenden Stadt das Angebot an Sekundärstoffen stark übersteigt. Die in der Stadt akkumulierten Stoffe und Güter, das „Lager Stadt", stellt einerseits eine zukünftige Rohstoffquelle dar (Recycling); andererseits bedroht dieses Lager langfristig die Qualität von Wasser, Boden und Luft, falls es nicht nach umweltverträglichen Gesichtspunkten bewirtschaftet wird.

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende relevante Angabe zu gegenständlichem Vorhaben:

5. Wien bleibt Stadt der Lebens- und Umweltqualität

5.3 Umfassende Gesundheitsförderung, Lärmschutz in Wien

Angesichts des stetig zunehmenden Flugverkehrs setzt sich Wien als Partei im Mediationsverfahren „Flughafen Wien" für die vertragliche Festsetzung und permanente Evaluierung von verbindlichen Maßnahmen zur nachhaltigen Minderung bzw. Begrenzung der Fluglärmbelastung der WienerInnen ein und wird die Einhaltung der Vertragsinhalte aktiv verfolgen.

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Projekt:

7 Infrastrukturprogramm
7.6 Luftfahrt
Im GVP-Ö wird nur der international relevante Flughafen Wien-Schwechat (VIE) behandelt. Für den Ausbau einer dritten Piste läuft ein Mediationsverfahren, eine allfällige Investition erfolgt durch die Flughafen Wien AG. Für eine attraktive Anbindung des Flughafens im Schienenpersonenverkehr ist der Umbau des vorhandenen Bahnhofs gemeinsam mit der Terminalerweiterung „Pier Nordost" vorgesehen und im GVP-Ö als Schienenprojekt berücksichtigt.

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

9. Motorisierter Individualverkehr
(...)
Die stadtverträgliche Abwicklung von Verkehr ist ohne technische Verbesserungen an den Fahrzeugen und ohne flankierende Schutzmaßnahmen nicht erreichbar. Dazu zählen emissionsreduzierende Maßnahmen wie z. B. Ruß- und Nox-Filter für PKW und LKW sowie verschärfte Überwachungen von Kfz-Emissionen durch mobile Abgasmessungen. Lärmmindernde Maßnahmen wie etwa lärmarme Fahrbahndecken, Lärmschutzwände, die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen sind ebenso vorgesehen wie gewichtsmäßige Beschränkungen für LKWs.
(...)

15. Lenkungsinstrumente
(...)
Ein wesentlicher Grundsatz des Masterplans Verkehr ist darüber hinaus eine effiziente Gestaltung des Verkehrssystems. Das Prinzip der „Kostenwahrheit" unter Einbeziehung der externen Kosten der Mobilitätsabwicklung (Unfallfolgekosten, Schäden durch Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Klimaveränderungen, etc.) soll schrittweise umgesetzt werden. Anpassungen bestehender Instrumente sind notwendig, wobei die Stadt Wien nur ihre Rolle als Antragstellerin, als BegutachterIn oder als Lobbyistin wahrnehmen kann und auf die Bereitschaft anderer Institutionen angewiesen ist. In diesem Sinne wird Wien eine aktive Rolle einnehmen, um die gewünschten Veränderungen zu erreichen oder um unerwünschte Entwicklungen zu verhindern.
(...)

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

12. Flugverkehr
(...)
Seit Anfang 2001 wird im Rahmen des „Mediationsverfahrens Flughafen Wien" intensiv an einvernehmlichen, für alle beteiligten Parteien tragbaren und vertraglich abzusichernden Lösungen gearbeitet, die zum Ziel haben, die derzeitigen und künftigen Belastungen durch den Flugverkehr für die betroffene Bevölkerung und die Umwelt akzeptabel zu gestalten. Aus Wiener Sicht sind hier besonders die langfristige Absicherung der Leistungsfähigkeit des Flughafens Wien zur Erhaltung Wiens als prosperierendem Wirtschaftsstandort und die Minimierung der Umweltbelastungen, die künftig vom Flughafen und seinem Flugbetrieb ausgehen werden, von besonderem Interesse.

Anhang
Tabelle 9: (5) Schifffahrt und Luftverkehr
Flughafen VIE – Kapazitätserhöhung: Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode 2007 bis 2011

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:

A Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung 2008

1 Evaluierung der Rahmenbedingungen

1.5 Umwelt

1.5.1 Luftreinhaltung: Feinstaub, NO_X (NO_2)

Die Umsetzung der EU- Luftreinhalterichtlinie (1999/30/EG) im Immissionsschutzgesetz Luft (IG- Luft) ist derzeit von der Stadt Wien in Ausarbeitung. Dabei geht es vor allem um die Reduktion von Feinstaub und NO_X bzw. NO_X, die auch die wesentlichen Vorläufersubstanzen für bodennahes Ozon sind. Bei Feinstaub ist der hausgemachte Anteil mit ca. 30 % relativ niedrig, davon entfällt jedoch ein Großteil auf den Verkehr. Für Feinstaub wurde bereits ein Maßnahmenprogramm erarbeitet und verordnet. Als Maßnahmen im Verkehrssektor wurde ein flächendeckendes Tempo 50 (mit Ausnahme von Freilandabschnitten) und ein Fahrverbot von Wien für Lkw, die vor 1992 zugelassen wurden, verordnet.

Die NO_X-Emissionen sind in erster Linie „hausgemacht" und werden zu ca. 56 % vom Verkehr verursacht. In den letzten Jahren sind bei NO_2 die Jahresmittelwerte angestiegen, und die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte wurden vor allem bei den verkehrsnahen Messstellen teilweise deutlich überschritten. Auch die Zahl der Halbstunden-Überschreitungen hat stark zugenommen. Bis Mitte 2009 ist gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG- Luft) auf Basis einer Statuserhebung ein „Maßnahmenprogramm NO_X" erforderlich. Dass die NO_X-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen trotz Reduktion der NO_X-Emissionsgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen zunehmen, liegt am hohen Dieselfahrzeuganteil in Österreich. Aktuell verschärft wird die Situation paradoxerweise durch die Einführung von Russpartikelfilter zur Feinstaubreduktion. Diese Partikelfilter sind mit einem Oxidationskatalysator versehen, der das vorerst relativ ungefährliche NO sofort zu NO_X anreichert. Diese Anreicherung erfolgte früher nicht im unmittelbaren Nahbereich der straßennahen Messstellen.

(...)

2 Evaluierung Der Grundsätze, Ziele und Handlungsschwerpunkte

2.1 Zielevaluierung

2.1.1 Nachhaltigkeit

Mobilität für eine nachhaltige Umweltentwicklung

Die Verbesserung der Umweltbedingungen wurde als durchgängiges Prinzip des Masterplans Verkehr formuliert. Dazu zählen:

u.a.

die Verbesserung der Luftgüte,

die Reduktion der klimawirksamen Emissionen.

Als Leitkriterium für die Evaluierung wurden die Emissionen des Verkehrs (Lärm, NO_X, CO_2) festgelegt.

(...)

Die Entwicklung geht vor allem beim Luftschadstoff NO_2 in eine unerwünschte Richtung. Wie die Abbildung über die Entwicklung der NO_2-Emissionen an verkehrsnahen Messstellen zeigt, ist es gerade im Referenzjahr zu keinen Überschreitungstagen gekommen. Seither hat sich die Situation auch gegenüber der zweiten Hälfte der 1990er Jahre deutlich verschlechtert. Warum die NO_2-Immissionen an den verkehrsnahen Messstellen trotz Reduktion der NO_X-Emissionsgrenzwerte bei Kraftfahrzeugen zunehmen, liegt am hohen Dieselfahrzeuganteil in Österreich. Aktuell verschärft wird die Situation durch die Einführung von Russpartikelfiltern zur Feinstaubreduktion. Diese Partikelfilter sind mit einem Oxidationskatalysator versehen, der das vorerst relativ ungefährliche NO sofort zu NO_2 anreichert. Diese Anreicherung erfolgte früher nicht im unmittelbaren Nahbereich der straßennahen Messstellen. Da NO_2 sowohl eine Vorläufersubstanz für Feinstaub als auch für Ozon ist, ist eine Reduktion jedenfalls sinnvoll

(...)

B Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008

1 Fortschreibung der Grundsätze und Hauptziele

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:

u.a.

Reduktion der Luftschadstoffemissionen gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) und NO_2-Programm.

Der MPV hat die Aufgabe, zur Erreichung sowohl des CO_2-Zieles als auch der Ziele der Luftreinhaltung beizutragen (siehe auch KLIP II und NO_2-Programm 2008). Wesentliche Maßnahmen, die zur Zielerreichung notwendig sind, liegen aber außerhalb des Wirkungsbereichs der Stadt Wien (Emissionsgrenzwerte von Fahrzeugen, Besteuerung von Fahrzeugen und Treibstoffen etc.). Eine Zielerreichung ist nur bei einem Zusammenspiel aller relevanten Akteure (EU, Bund, Region, Stadt Wien) möglich.

3 Güterverkehr
(...)
Seit 2002 wurden die Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-Luft) für Feinstaub und NO_2 immer wieder überschritten. Dies hat dazu geführt, dass 2005 ein IG-Luft-Maßnahmenkatalog verordnet wurde und ein NO_2- Maßnahmenprogramm vorliegt. Da Dieselfahrzeuge des Straßengüterverkehrs einen hohen Anteil an den Verkehrsemissionen haben (NO_2: 58 %, Feinstaub: 50 %), wurde im IG-Luft-Maßnahmenkatalog ein Durchfahrverbot für Lkw, die vor 1992 zugelassen wurden, verhängt.

9 Motorisierter Individualverkehr
9.1 Ziele
Die Ziele des MPV 2003 zum motorisierten Individualverkehr sind weiterhin gültig:
u.a.
Reduktion der Luftschadstoffemissionen und des Energieverbrauchs durch den Kfz-Verkehr

9.2 Maßnahmen
9.2.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen
Die folgenden Maßnahmen sind weiterhin gültig:
u.a.
Einsatz der Stadt Wien für die Einführung des neuesten Stands der Technik bei Lärm- und Schadstoffemissionen in Gesetze und Richtlinien

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
B Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008
3 Güterverkehr
3.2 Maßnahmen
3.2.1 Ten-Knoten-Region Güterlogistik
Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:
u.a.
Ausbau der Netzinfrastruktur (Schiene, Straße, Wasserstraße, Flughafen)

12 Flugverkehr
12.1 Ziele
Folgende Ziele des MPV 2003 für den Flugverkehr sind weiterhin gültig:
u.a.
Langfristige Absicherung der Leistungsfähigkeit des Flughafens Wien

12.2 Maßnahmen
Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Bau der 3. Piste bei Bedarf

17 Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle
Tabelle 6: Maßnahmen zu Schifffahrt und Luftfahrt
Flughafen VIE Kapazitätserhöhung: Realisierungszeitraum in der Periode 2008 – 2013 und 2014 - 2020

NÖ Strategie Verkehr
Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Luftschadstoffe:
4 Verkehrliche Entwicklungen
4.1 Öffentlicher Verkehr
4.1.4 Busverkehr
Im Zusammenhang mit der Verlegung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung von Wien nach St. Pölten wurde von der Niederösterreichischen Verkehrsorganisationsges.m.b.H. (NÖVOG) mit dem WIESELBUS ein auf die neue Landeshauptstadt orientiertes Schnellbussystem konzipiert. (...) Da die WIESELBUSSE pro Jahr 2 Mio. km zurücklegen, ersparen sie der Umwelt 5.000 t CO_2-Emissionen durch vermiedene Autofahrten im Jahr.
(...)

4.8 Umwelt
4.8.2 Luftschadstoffe
Der Anteil des Verkehrs an der Menge der ausgestoßenen Luftschadstoffe ist beträchtlich. Trendbestimmend im Berech Verkehr sind die Stickoxide, die mit einem Anteil von etwa 55 % der Hauptverursacher der NOx-Emissionen Niederösterreichs sind und zwischen 1990 und 2004 um etwa 35 % zugenommen haben.
Bei den Flüchtige Organische Verbindungen ohne Methan (NMVOC) kam es hingegen zwischen 1990 und 2007 durch strengerer Abgasgrenzwerte und den verstärkten Einsatz von Diesel - Kfz zur größeren Abnahmen.
Erst in jüngster Zeit ist der lungengängige Feinstaub in seinen gesundheitsschädlichen Auswirkungen in den Vordergrund der Betrachtungen gerückt. Im Bereich des Feinstaubes werden nun neben den PM 10 Partikel auch die kleineren und gefährlicheren PM 2,5 Partikel im Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L) berücksichtigt.
(...)

5 Leitbild
5.1 Grundprinzip „Nachhaltigkeit"
Umweltschutz
Anlage und Betrieb von Verkehrsinfrastruktur müssen den Zielen der Umweltverträglichkeit genügen; die vom Verkehr ausgehenden Belastungen auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, auf Boden, Wasser, Luft und Klima, auf die Landschaft und auf Sach- und Kulturgüter sind zu minimieren.

7 Maßnahmen
7.8 Umwelt
7.8.3 Luftschadstoffe
Zur angestrebten Reduktion der verkehrsbedingten Belastung durch Luftschadstoffe tragen alle Maßnahmen bei, die zur Einsparung an Kfz- Verkehrsleistung und Verlagerung von Kfz-Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel (Öffentlicher-, Nichtmotorisierter Verkehr) beitragen. Weitere wirksame Lösungsstrategien setzen an der Fahrzeugtechnik an. Die Weiterentwicklung von Motoren und Abgasfiltern wird zu einer gewissen Reduktion der Emission an Luftschadstoffen führen. Betroffen hievon sind die Komponenten Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Kohlenwasserstoff, Stickstoffoxid und Partikel.
(...)

7.8.4 Klimaschutz
(...)
Die Europäische Union hat sich im Jahr 1990 in Kyoto zu einer Reduktion der Treibhausgase um 8% verpflichtet. Durch das so genannte „burden sharing agreement" legte im Juni 1998 der EU-Rat das Reduktionsziel Österreichs mit 13% fest. Am 31. Mai 2002 erfolgte nach der Entscheidung des Rates die Ratifizierung des Kyoto-Protokolls durch die EU und ihre Mitgliedsstaaten. Vor diesem Hintergrund setzt das NÖ Klimaprogramm 2009 – 2012 Maßnahmen zur Reduktion der Schadstoff- bzw. Treibhausgasemissionen, unter anderem auch für den Bereich Verkehr fest.
Für die Emission des Klimaschadstoffes Kohlendioxid ist von der herkömmlichen Antriebstechnologie allerdings nur eine geringfügige Reduktion zu erwarten. Andere technische Maßnahmen, wie z.B. der Einsatz von alternativen Treibstoffen (z.B. Biodiesel, Bioethanol, Erdgas/Biogas) könnten aber bereits kurz- bis mittelfristig CO_2-Einsparungen bringen. Erfolg versprechend ist die Verwendung von nachhaltig erzeugtem Wasserstoff. Dieser Technologiesprung ist zwar in Vorbereitung, kann jedoch aus heutiger Sicht nicht innerhalb der nächsten dreißig Jahre erwartet werden.
(...)

8 Wirkungen
Die von den Maßnahmen der NÖ Strategie Verkehr erwarteten Wirkungen auf den Wirtschaftsstandort, die Mobilität, die Sicherheit und die Umwelt wurden ebenso eingeschätzt wie jene auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming).
Die einzelnen Kriterien sind hier wie folgt definiert:
u.a.
Luftentlastung: Reduktion der verkehrsbedingten Schadgasbelastung exkl. CO_2

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:
4 Verkehrliche Entwicklungen
4.5 Passagierluftfahrt
(...)
Die aktuelle Verkehrsprognose des Flughafen Wien - Schwechat liegt für das Jahr 2020 bei 32,5 Mio. Fluggästen und 335.000 Flugbewegungen (noch ohne Berücksichtigung der krisenbedingten Luftverkehrseinbrüche). Demnach wäre ab dem Jahr 2010 damit zu rechnen, dass das Verkehrsaufkommen

mit dem bestehenden Zwei-Pisten-System und der zugeordneten luftseitigen Bodeninfrastruktur nicht mehr bewältigt werden kann. Daher strebt der Flughafen Wien- Schwechat den Bau einer dritten Piste an. Die dafür notwendigen Genehmigungsverfahren wurden Anfang des Jahres 2007 eingeleitet.
(...)

4.6.3 Luftfrachtverkehr
Am Flughafen Wien – Schwechat wurden im Jahr 2009 rund 254.000 Tonnen Fracht abgefertigt, wobei gegenüber dem Jahr 2008 ein Rückgang von 5,2 % zu verzeichnen war. Der Luftfrachtersatzverkehr, das „Trucking" Volumen ging sogar um 15,4 Prozent auf 68.283 Tonnen zurück.
Der Flughafen Wien – Schwechat hat sich auch zu einem Logistik-Kompetenzzentrum für Osteuropa entwickelt, da die wesentlichen Speditionsunternehmen ihre Osteuropa Headquarters am Flughafen Wien haben. Aber auch Airlines haben Wien - Schwechat als Osteuropa-Hub für deren Luftfracht auserkoren. Da jedoch ein Großteil der Luftfracht von Passagierflugzeugen mitbefördert wird, verursachen Frachtflugzeuge lediglich 2 % aller Flugbewegungen.

7.6 Flugverkehr
Um unter den gegebenen Bedingungen eine auf breiter Basis akzeptierte Weiterentwicklung des Flughafenstandortes Wien-Schwechat zu gewährleisten, hat die Flughafen Wien AG im Jahr 2001 gemeinsam mit VertreterInnen von Anrainergemeinden, BürgerInneninitiativen und der Länder Wien und Niederösterreich ein Mediationsverfahren gestartet, das nach fünfjähriger Laufzeit am 22. Juni 2005 mit Unterzeichnung eines Mediationsvertrages erfolgreich abgeschlossen wurde.
Das Ziel des Mediationsverfahrens, die Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafenstandortes Wien-Schwechat unter verbindlicher Beachtung von Kriterien der Raum- und Umweltverträglichkeit, soll durch folgendes Maßnahmenpaket gewährleistet werden:
• Verbesserung der Fluglärmsituation im vorhandenen Zwei-Pisten-System (laufende Untersuchung)
• Neubau einer dritten Piste:
Im Mediationsvertrag wurde jene Lage der dritten Piste festgeschrieben, die für alle Beteiligten mit entsprechenden Auflagen akzeptabel erscheint.
• Lärmzonendeckelung:
Unter der Prämisse, dass der Flughafen nicht beliebig weiterwachsen soll, wurden für die Zukunft bindende Lärmzonen festgelegt.
• Nachtflugregelung:
Die Flugbewegungen während der Nacht werden schrittweise abgebaut und auf 3000 pro Jahr gedeckelt; einzelne Pisten werden auch in Zukunft nachts nicht genutzt.
• Technischer Lärmschutz:
Die Flughafen Wien AG übernimmt in definierten Lärmzonen Maßnahmen des technischen Lärmschutzes ganz oder teilweise.
• Umweltfonds:
Aus einem Umweltfonds werden Projekte zur nachhaltigen Entwicklung der Region finanziert sowie den Flughafenanrainergemeinden Ausgleichszahlungen für entgangene Entwicklungschancen geleistet.
• Dialogforum
Die Strukturen des Mediationsverfahrens werden in einem Dialogforum weitergeführt. Hauptaufgaben sind das regionale Konfliktmanagement, die Behandlung der im Mediationsverfahren offen gebliebenen Detailfragen, sowie die laufende lärmtechnische Optimierung des bestehenden Zwei- Pisten-Systems (Evaluierung).
Für das konkrete Bauprojekt der 3. Piste hat der Flughafen Wien die relevanten Ergebnisse des Mediationsverfahrens in die Umweltverträglichkeitserklärung eingearbeitet und das Projekt zu Beginn des Jahres 2007 bei der zuständigen Umweltverträglichkeitsprüfungsbehörde des Landes Niederösterreich eingereicht. Die öffentliche Auflage des Projekts im Rahmen des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens fand in den Monaten Juni und Juli des Jahres 2008 statt.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Luftschadstoffe.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Gemäß Teilgutachten Luftreinhaltetechnik sind aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik die Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe wie folgt zu bewerten:
Das Projekt hat auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe aus dem Vorhaben keine negativen Auswirkungen. Dies ist damit zu begründen, dass die aus dem geplanten Projekt zu erwartenden Immissionen von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der Vorbelastung (IST-Zustand) als irrelevant bis gering einzustufen sind.

Die Raumordnung schließt sich den luftreinhaltetechnischen Aussagen an.

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

3. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf die Lärmeinwirkungen in der Umgebung des Vorhabens zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

- 2.2.5 Umweltpolitik

(54) Im Verlauf der Jahre hat die Umweltpolitik der Gemeinschaft die Entwicklung städtischer Gebiete über die Gesetzgebung zur Abfall- und Abwasserbehandlung, Lärmbelastung und Umweltverschmutzung zunehmend beeinflusst. Beispielsweise werden Belastungsgrenzen beim Lärm oft in nationale Gesetze und in Methoden zur Planung der Flächennutzung aufgenommen und beeinflussen damit neue Entwicklungen der Infrastruktur. In ähnlicher Weise können Grenzwerte für die luftverschmutzenden Stoffe direkte Auswirkungen auf die Entwicklung städtischer und industrieller Gebiete haben.

- 2.1.5 Verbesserungen der städtischen Lebensqualität

(286) Die meisten Städte haben Maßnahmen gegen Umweltprobleme wie Lärm, Luft- und Wasserverschmutzung, Verkehrsbelastungen, Abfallaufkommen und zu hohen Wasserverbrauch ergriffen. Dennoch bleibt die Umweltqualität in vielen städtischen Gebieten weiter verbesserungsbedürftig. Außerdem haben städtische Entwicklungsmaßnahmen oftmals die historischen Strukturen und die Attraktivität der Städte und ihre Identität beeinträchtigt. Dies hat nicht nur negative Auswirkungen auf Lebensqualität und Gesundheit ihrer Einwohner, sondern kann sich durch Attraktivitätsverlust und Rückgang von Investitionen, Arbeitsplätzen und städtischer Finanzkraft auch ökonomisch auswirken.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept enthält keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

Kapitel 3:

- 3.3. Verbraucher und Konsumenten

  3. Grundsätzliche Überlegungen und Ziele

  3.2. Ziele

  Ziel 10:

  Der Staat muss mit den ihm zur Verfügung stehenden Lenkungsinstrumentarien einen Beitrag leisten, damit sich umweltentlastende Maßnahmen für den Konsumenten und die Wirtschaft in absehbaren Zeiträumen rechnen. Hierbei soll allerdings eine Gesamtkostenrechnung unter Einbeziehung allfällig umweltrelevanter Folgekosten vorgenommen werden. Beispielsweise können sinnvoll und aufkommensneutral eingeführte Öko-Steuern neben einer Verbesserung der Umweltqualität sowohl wirtschaftliche als auch beschäftigungspolitische Impulse bewirken. Die beispielsweise durch eine Besteuerung der Energie hervorgerufenen relativen Preisänderungen können mittelfristig für den Konsumenten zu höherer Lebensqualität (weniger Emissionen, geringere Lärmbelästigungen, etc.) und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze führen, ohne dabei gravierende Verzichte an Mobilität und Behaglichkeit in Kauf nehmen zu müssen. (...)

4. Rahmenbedingungen und Maßnahmen

4.2. Maßnahmen

d. Umfassende Produktinformationen bei Produktgruppen / Dienstleistungen beinhalten unter anderem: Informationen über relevante Emissionen (Lärm, Abluft, Abwasser), Energieverbrauch, Entsorgungsweg, Reparaturfreundlichkeit und Ersatzteilerhältlichkeit. (...)

- 3.4. Sektorale Zugänge

❖ 3.4.2 Industrie und Gewerbe

1. Problemstellung

(...) Strukturelle Hindernisse sind auf mehreren Ebenen gegeben. Ein wesentliches Problem beim Einführen eines produktionsintegrierten ganzheitlichen Umweltschutzes liegt in der Medienorientiertheit der Gesetzgebung und der Behördenverfahren. Grenzwerte, Auflagen und Genehmigungen beziehen sich i.A. auf einzelne Umweltaspekte wie Abwasser, Abfall, Luftemissionen oder Lärm. Integrierte Vermeidung von Emissionen und Abfällen, wie auch Fragen der Produktgestaltung sind nach diesen Prinzipien nur beschränkt abhandelbar. (...)

2. Darstellung und Bewertung des Ist-Zustandes

(...) Um in der Zukunft eine umfassende Information über die Umwelt- und Wirtschaftsleistung der Güterproduktion zu erhalten, ist daher einerseits die vollständige und regelmäßige Erfassung der Umweltauswirkungen und andererseits eine Änderung der Datenstruktur und Erfassung notwendig. Jedenfalls sollten Daten zu folgenden Bereichen:

u.a. Emissionen (Abfall, Wasser, Luft, Abwärme, Lärm, Geruch)

möglichst disaggregiert nach Produktgruppen erhoben werden. Die Verfolgung von Ursache-Wirkungen-Ketten, aber auch die Darstellung von Stoffströmen innerhalb einzelner Subsektoren (z.B. Fachverbände) erfordern die Verfügbarkeit von Daten über Roh- und Hilfsstoffeinsatz sowie Produkte und Abfälle in Massen und Volumina zusätzlich zu den Angaben in Geldwerten.

(...)

3. Grundsätzliche Überlegungen

Während über das Ziel "Nachhaltigkeit" grundsätzlich Einigung besteht, ist es nicht unbedingt klar, wie sich diese Forderung auf die Bereiche gewerblicher und industrieller Tätigkeiten auswirken und wie eine Zielerreichung angegangen werden kann.
Die Herausforderung der Nachhaltigkeit an die industrielle und gewerbliche Wirtschaft besteht daher insbesondere in folgenden Punkten:

u.a. Sicherstellen der Tatsache, dass nicht durch Gewinnung, Verwendung oder Entsorgung von Stoffen, die nicht in biogene Kreisläufe eingebunden sind, die Produktivkraft bezüglich regenerierbarer Rohstoffe reduziert wird (z.B. Versauern oder Schwermetallbelastung der Böden, globale Erwärmung, etc.), zusätzliche Aufgaben geschaffen werden (Denitrifizieren des Trinkwassers, Sanieren von Altlasten, Bewachen von Lagerstätten, etc.) oder generell die Umwelt- bzw. Lebensqualität verringert wird (Lärmbelastung, Mobilitätszwang, etc.)

4. Ziele

(...)
Im Sinne einer nachhaltigen Wirtschaftsentwicklung sind folgende Aspekte zu berücksichtigen:

u.a. Sicherstellen der Tatsache, dass nicht durch Gewinnung, Verwendung oder Entsorgung von Stoffen generell die Lebensqualität verringert wird (Lärmbelastung, Mobilitätszwang, etc.)

❖ 3.4.3 Verkehr und Transportwesen

1. Problemstellung

Sowohl unser wirtschaftliches als auch unser soziales Wohl hängen in starkem Maße vom Verkehr ab. Neben allen positiven Effekten unserer derzeitigen Mobilität zeigen sich doch Grenzen hinsichtlich der Belastbarkeit des Ökosystems und der Leistungsfähigkeit unseres Transportsystems. Staus behindern zum Teil eine zügige Abwicklung der Verkehrsleistungen, und die Belastungen z.B. durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen erreichen immer noch für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen, insbesondere unserer Kinder, kritische Dimensionen. Grenz- und Richtwerte werden häufig überschritten, wie etwa für Stickstoffdioxid an stark befahrenen Stadtstraßen oder für Ozon. (...)

Weitere spürbare lokale Beeinträchtigungen sind eine hohe Lärmbelastung in stark befahrenen Gebieten, der Flächenverbrauch für Verkehrswege und deren Trennwirkung.
(...)

2. Istzustand und Trendentwicklung

2.3 Lärm

2.3.1. Die Lärmbelastung

Lärm ist die Umweltbelastung, von der sich die Bevölkerung wegen deren direkter Wahrnehmbarkeit am meisten betroffen fühlt. Das Ausmaß der subjektiv empfundenen Störung ist in den letzten Jahren gesunken. Die weitaus dominierende Quelle der Lärmstörung ist der Verkehr, wobei der Straßenverkehr überwiegt. (...) Wirkungsvolle Maßnahmen sind daher vor allem durch Verminderung der Emission der Fahrzeuge und durch eine Trennung von Lärmquellen und zu schützenden Bereichen zu setzen. Dabei sind aus technischen, ökonomischen und ökologischen Gründen i.a. Maßnahmen an den Lärmquellen vorzuziehen, wirken jedoch aufgrund der relativ langsamen Flottenerneuerung zeitlich verzögert.

2.3.2. Straßenverkehr

Die Lärmbelastung konnte in den letzten Jahren durch die Anwendung lärmarmer Straßenbeläge (Drainasphalt), durch Lärmschutzwände, eine Begrenzung der Geschwindigkeit (insbesondere nachts), sowie Schallschutzfenster in Wohngebäuden reduziert werden. (...) Eine Abschätzung der Wertminderung der österreichischen Wohnungen bzw. Wohnhäuser durch den Verkehrslärm aufgrund einer Befragung ergab, dass die Wertverluste durch den Straßenverkehrslärm beträchtlich sind. (...)

2.3.4. Flugverkehr

In der Zivilluftfahrzeuglärmzulässigkeitsverordnung (ZLZV) wird die höchstzulässige Geräuschemission der Flugzeuge festgelegt. Durch die Änderung 1989 wurde eine wesentliche Verschärfung der Grenzwerte eingeführt, die den Einsatz lärmarmer Flugzeuge (entsprechend Kapitel 3 ICAO Annex 16) forciert. Der Einsatz nicht lärmzertifizierter Flugzeuge ist in Österreich verboten und die lauteren Kapitel 2-Flugzeuge dürfen nur mehr begrenzt eingesetzt werden. Die Vorschriften in Österreich sind damit schärfer als in anderen europäischen Ländern. Auf Grund der Zivilluftfahrzeuglärmzulässigkeitsverordnung werden nach 1995 nur mehr die lärmarmen Kapitel 3-Flugzeuge auf den österreichischen Flughäfen (Ausnahme Wien-Schwechat bei Tag) landen dürfen. Damit werden sich die Fluglärmzonen gemäß Prognose 2000 trotz steigendem Verkehrsaufkommen gegenüber 1990 nicht wesentlich verändern.

2.3.6. Grenz- und Richtwerte für Schallimmissionen

In ÖNORM S 5021 sind allgemeine Planungsrichtwerte für zulässige Lärmimmissionen für unterschiedliche Nutzungsmöglichkeiten angeführt. Für Gebäude an Bundesstraßen bestehen gesonderte Grenzwerte für die Schallimmission. Die der Planung des Lärmschutzes zugrundegelegten Grenzwerte für bestehende Straßen sind LA,eq = 65 dB tags und 55 dB nachts. Für neue nach 1975 gebaute Bundesstraßen gilt der Grenzwert von LA,eq = 60 dB tags und 50 dB nachts. (...)
Eine gesetzliche Festlegung von Fluglärmzonen in der Umgebung von Flugplätzen erfolgte in Österreich bis jetzt nicht. Ein Gesetz zum Schutz gegen Fluglärm mit der Festlegung von Fluglärmzonen mit Immissionsgrenzwerten und zugeordneter Nutzung ist in Vorbereitung. (...)

3. Nachhaltigkeit im Verkehr – grundsätzliche Überlegungen und Zielvorstellungen

3.1 Kurz- und mittelfristige umweltpolitische Zielvorstellungen

3.1.1. Luftschadstoffe

Es besteht ein wesentlicher Zusammenhang zwischen den Umweltbelastungen und der möglichen Aktivität der einzelnen Sektoren. So behindern hohe Emissionen bestehender Emittenten zusätzliche wirtschaftliche Aktivitäten, wenn die Immissionsgrenzwerte für Lärm und Luftschadstoffe wie etwa Stickoxide, Partikel oder Kohlenwasserstoffe in dem betreffenden Gebiet bereits nahezu erreicht sind. (...)

3.1.2. Lärm

Im Sinne eines der langfristigen Zielvorstellungen werden folgende konkrete kurz- und mittelfristige Vorgaben festgelegt. Es soll eine Schallpegelzunahme durch die prognostizierte erhöhte

Verkehrsmenge jedenfalls verhindert werden (dazu ist eine Senkung der Schallemissionen gegenüber heutigen KFZs um durchschnittlich 1 dB erforderlich); möglichst der Prozentsatz der durch Lärm gestörten Wohnungen unter 25 % gesenkt werden (das würde bei der bestehenden Verkehrs- und Siedlungsstruktur eine Schallpegelsenkung um 5 dB erfordern); vor Wohngebäuden ein Schallpegel-Grenzwert von LA,eq = 65/55 dB (anzustreben 60/50 dB) tags/nachts nicht überschritten werden (derzeit werden in innerstädtischen Hauptstraßen bis zu 80 dB gemessen). Soferne dies nicht möglich ist, soll in Wohnräumen ein Schallpegel-Grenzwert von LA,eq = 40/35 dB (anzustreben 40/30 dB) nicht überschritten werden. Zur Erreichung dieser Ziele stehen fahrzeugseitig wesentliche Möglichkeiten offen.

4. Maßnahmen

u.a. Verkehrsinfrastruktur: Verbesserte oder neu zu errichtende Infrastrukturen zur umweltgerechten Abwicklung des Verkehrs können die Belastungen durch den Verkehr reduzieren. Zu diesen Maßnahmen gehören etwa Lärmschutzwände und "lärmarme" Fahrbahnoberflächen, Tunnels und Einhausungen, Einrichtungen für den "Kombinierten Verkehr", integrierte Verkehrsachsen, öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radwege sowie die Instandhaltung bestehender Infrastrukturen.
Weiters sind aus umweltpolitischer Sicht die resultierenden Belastungen von Mensch und Umwelt, der Flächenverbrauch und Nutzungsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. Da die Wirkungen von Schadstoff- und Lärmimmissionen von der Struktur des betroffenen Gebietes abhängen (Wald, Wiese, Wohngegend, etc.), steht zur Reduktion der Belastungen infolge gegebener Emissionsmengen folgende Möglichkeit offen: (...)

4.1. Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien

Bezüglich der Lärm- und Schadstoffemissionen sind durch eine Nutzung des technologischen Potentials an den Fahrzeugen die größten Reduktionspotentiale zu erkennen.

4.1.2. Lärm

Die Lärmbelastung kann neben verursacherbezogenen bzw. fahrzeugseitigen Maßnahmen auch durch Schallschutzmaßnahmen am Objekt reduziert werden. Dabei sind aus technischen, ökonomischen und ökologischen Gründen im allgemeinen Maßnahmen an der Lärmquelle vorzuziehen. Andererseits wirken Verbesserungen an den Fahrzeugen wegen der teilweise niedrigen Austauschraten der Flotten bzw. des rollenden Materials verzögert, passiver Schallschutz, wie etwa Lärmschutzwände und Schallschutzfenster jedoch sofort nach der baulichen Fertigstellung.

4.1.2.1. Straßenverkehr

Mit der in der EU für 1995 vorgesehenen Herabsetzung der höchstzulässigen Geräuschemission kann eine Schallpegelminderung um 5 dB für PKWs und um 6 dB für LKWs erwartet werden (wegen der Austauschrate jedoch nur langsam wirksam), die sich im langsamen Stadtverkehr bei Beschleunigungsvorgängen auswirken kann. Allerdings ist die Geräuschemission bei der derzeitigen Typenprüfung nur wenig repräsentativ für die Emission im städtischen Fahrbetrieb. Mit der Einführung von Betriebsbedingungen für die Typprüfung, die der Praxis im Stadtverkehr besser angepasst sind, könnte bewirkt werden, dass eine Reduktion der Geräuschgrenzwerte auch unmittelbar zu einer Reduktion der Lärmbelastung in städtischen Straßen führt. Im schnellen Überlandverkehr ist die Herabsetzung der Grenzwerte wegen des überwiegenden Rollgeräusches kaum wirksam. Es sind daher auch Maßnahmen zur Begrenzung des Reifenlärmes zu ergreifen. (...)

4.1.2.3. Flugverkehr

Mit der Zivilluftfahrzeuglärmzulässigkeitsverordnung sind vergleichsweise rigorose Grenzwerte für die Lärmemissionen der Fluggeräte (Verkehrs- und Sportflugzeuge) festgelegt. Die Entwicklung sollte dennoch laufend beobachtet, und die Grenzwerte gegebenenfalls angepasst werden. Durch preis- und ordnungspolitische Maßnahmen, etwa lärmemissionsabhängige Start- und Landegebühren, könnte eine Verbesserung der Technologie rascher wirksam werden.
Durch die sprunghafte Zunahme der Überflüge des österreichischen Bundesgebietes infolge des Balkankonfliktes kam es auch zu einer Lärmstörung in ruhigen Erholungsgebieten. Es sollte daher eine Begrenzung der Anzahl der Überflüge auf einem Flugweg und ein Verbot des Überfluges durch nicht lärmzertifizierte und laute (...) Flugzeuge zumindest während der Nachtstunden angestrebt werden.

4.1.2.4. Infrastruktur

Da Maßnahmen an den Straßenverkehrsmitteln i.a. nicht direkt auf lokale Probleme Rücksicht nehmen können, wird eine Anwendung von Lärmschutzwänden, Einhausungen und Schallschutzfenstern für bestehende Wohngebiete an bestehenden Straßen auch in Zukunft notwendig sein, wenn der Grenzwert LA,eq = 60/50 dB tags/nachts überschritten wird. Analoge Maßnahmen müssten auch bei Schienenwegen aufgrund des derzeit in Ausarbeitung befindlichen Schienenlärmimmissionskatasters zur Anwendung kommen. Wesentliche Reduktionspotentiale bestehen auch durch eine geeignete Raumordnung und eine Änderung des Fahrverhaltens der Verkehrsteilnehmer. Dabei ist aus Sicht des Lärmschutzes eine Bündelung der Verkehrswege der unterschiedlichen Verkehrsträger mit ausreichendem Abstand zu bewohnten Gebieten oder passiven Lärmschutzmaßnahmen wie etwa Lärmschutzwänden oder Einhausungen anzustreben. Ebenso ist es zu vermeiden, dass Flächen in Wohngebiete umgewidmet werden, wenn diese an bestehenden emissionsträchtigen Verkehrswegen liegen. Die technischen Möglichkeiten zur Lärmminderung sind noch nicht vollständig erforscht und ausgenützt. (...)

4.1.2.5. Evaluierung

Dazu wird empfohlen Dauerschallpegelmessstellen an Straßen und Schienenwegen einzurichten. Diese werden zweckmäßig in Verbindung mit Verkehrszählstellen angeordnet, um den Einfluss der Verkehrsmenge berechnen zu können. Damit kann eine eventuelle Änderung der Schallemission des Fahrzeugkollektivs, etwa im Straßenverkehr durch den Trend zu breiteren Reifen oder durch Verschiebung des Anteils lärmarmer oder besonders lauter Fahrzeuge, beobachtet werden.

Maßnahmen im Bereich "Fahrzeugtechnologien-Lärm":

u.a. Verhandlungen zur Einschränkung oder zum Verbot von Überflügen des österreichischen Bundesgebietes durch laute Flugzeuge sollen aufgenommen werden.

4.2 Raumordnung, Verkehrsplanung und Verkehrsverhalten

4.2.1 Personenverkehr

4.2.1.1. Raumplanung und Siedlungsentwicklung

(...)

Ein Nichtberücksichtigen der Emissionen auf Verkehrswegen in der Flächenwidmungs- und Bebauungsplanung führt zu einer hohen Lärm- und Abgasbelastung der Bevölkerung. Insgesamt können bei Beachtung der bestehenden oder in Zukunft absehbaren Schadstoff- und Schallquellen und der Ausbreitungsgesetze sowie den zulässigen Immissionsgrenzwerten bei der Flächenwidmung und Raumplanung die Belastungen der Bevölkerung durch Lärm und Abgase wesentlich reduziert werden. Andererseits müssen auch bei der Planung von Verkehrswegen bestehende Siedlungsstrukturen entsprechend berücksichtigt werden. Flächenwidmungen für Wohnbebauung ohne Beachtung der Emissionen an Verkehrswegen sind zu vermeiden. Bei bestehenden Infrastrukturen können Umfahrungen dann zweckmäßig sein, wenn sie eine dauerhafte Entlastung des Ortsgebietes (dauerhafte Verlagerung des Durchzugsverkehrs) bringen und die Neubelastung in verträglichem Rahmen bleibt. Umfahrungen sollten mit einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung des Ortsgebietes gekoppelt sein. Ortsumfahrungen dürfen jedoch nicht zu einer Ausweitung der Straßenkapazität führen, da durch eine erhöhte Attraktivität Anreize zu einem verstärktem Wachstum des Kfz-Verkehrs geschaffen würden. In Ballungsgebieten können bei etwas größeren Abständen von Wohnhäusern und stark befahrenen Straßen Immissionsschutzeinrichtungen für Lärm und Geruch errichtet werden. Bei der Planung ist auch auf geringe Lärmemissionen und entsprechenden passiven Lärmschutz an den Verkehrsachsen zu achten, um eine Akzeptanz verkehrsnaher Wohnungen zu erreichen. Bezüglich der Raumnutzung zeigen sich allerdings aus Lärmschutz und Verkehrsvermeidung widersprüchliche Forderungen. Im Sinne einer geringen Lärmbelastung ist die Mischung von Wohnungen und Ausbildungsplätzen mit Industrie- und Gewerbeflächen nicht zu befürworten. Eine Trennung dieser Einrichtungen in Wohn-, Arbeits- und Freizeitgebiete führt aber zu einer erhöhten Verkehrsnachfrage. Insgesamt zeigt sich im Bereich "Raumordnung" ein wesentliches langfristiges Potential, das jedoch nur durch integrierte Betrachtung von Wachstumstendenzen, Bevölkerungsinteressen, Verkehrsplanung und zukünftigen Entwicklungen von Abgas- und Lärmemissionen der Verkehrsmittel voll genutzt werden kann. (...)

4.2.1.2. Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation

(...)

Durch geringere Geschwindigkeiten können auch Lärm- und Schadstoffemissionen sowie der Energieverbrauch reduziert werden. (...) Neben Absenkungen der Geschwindigkeitslimits können

auch Einfahrtbeschränkungen in sensible Gebiete, wie etwa Innenstadtkerne oder Tourismusorte, sowie Parkbeschränkungen und -bewirtschaftung sinnvolle Restriktionen für den MIV darstellen. Diese können generell für den MIV oder aber nach Zeit, Abgasemissions- und Lärmniveau variabel eingeführt werden. Der Umfang derartiger Maßnahmen muss aber auf die Standortqualität der Einrichtungen in der betreffenden Zone Rücksicht nehmen. (...)

4.2.1.4. Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung

Durch ein allgemein umweltbewusstes Verkehrs- und Konsumverhalten könnten die Umweltbelastungen wesentlich reduziert werden. Z.B. stehen im MIV durch eine moderate Fahrweise und die Anschaffung verbrauchsgünstiger Fahrzeuge große Einsparpotentiale offen. Werden die PKWs generell sparsam, d.h. in niederen Drehzahlen und mit gleichmäßiger, energiesparender Fahrweise betrieben, können die durchschnittlichen Verbrauchswerte und Abgasemissionen um etwa 10% gesenkt werden. Die Lärmminderung könnte insbesondere in den städtischen Straßen bis zu 5 dB erreichen. Eine Senkung der durchschnittlichen Fahrzeuggröße in der PKW-Flotte könnte etwa 5 bis 7% Verbrauchseinsparungen je 10%iger Reduktion der Fahrzeugmassen bewirken. Noch größere Effekte könnten durch die Verkehrsmittel-Wahl erwartet werden. Da z.B. kurze Fahrten mit dem PKW infolge erhöhter Abgasemissionen und Kraftstoffverbrauchswerte nach dem Start überproportional hohe Belastungen je gefahrenem Kilometer verursachen, sollten diese Strecke aus Umweltbewusstsein soweit wie möglich zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden. (...)

5. Gesamtwirkung der empfohlenen Maßnahmen

Die Gesamtwirkung der empfohlenen Maßnahmen ergibt sich aus der Wirkung der Maßnahmen in den Bereichen:
u.a. Fahrzeug- und Infrastrukturtechnologien (Abgas- und Lärmgrenzwerte, Verbrauchsvorgaben, Wartung und Instandhaltung, etc.)

5.2. Lärmbelastung

Im Bereich der Lärmbelastung sind Erfolge vorwiegend durch technologische Maßnahmen an den Fahrzeugen, deren Instandhaltung, lärmbewusstes Fahrverhalten sowie Infrastruktureinrichtungen, wie etwa lärmarme Fahrbahnbeläge und Lärmschutzwände zu erzielen. Mit den empfohlenen Maßnahmen können deutliche Verbesserungen erwartet werden. Lokale Belastungsspitzen werden jedoch weiterhin zu erwarten sein und müssten durch Schallschutzmaßnahmen am Objekt minimiert werden.

❖ 3.4.5 Tourismus- und Freizeitwirtschaft

2. Ist-Zustand und Trends

2.6 Lärm

2.6.1. Touristischer Verkehr

Verkehr wird allgemein in der Bevölkerung als Hauptlärmquelle wahrgenommen. Die Tourismus- und Freizeitwirtschaft verursacht je nach Jahreszeit einen mehr oder minder großen Anteil am Verkehr. Als besonders störend wird der Durchzugsverkehr empfunden, wobei eine Zuordnung zum tourismus- und freizeitinduzierten Verkehr relativ schwierig ist. Zu- und abfahrende Gäste und Einheimische stellen im Ortsgebiet vor allem während der Nacht eine störende Lärmquelle dar. Nicht zu unterschätzen sind auch die vom Bahnverkehr ausgehenden Lärmbelastungen. Weiters kommt es im Nahbereich von Flughäfen kurzfristig zu hohen Lärmspitzen.

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

2. Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.5 Mobilität und Verkehr – Chancen, Maß und Übermaß

2.5.1 Einführung

2.5.1.2 Mobilität, Verkehr und Verkehrsnetz

(308) Vor allem der motorisierte Verkehr belastet – in Abhängigkeit von Verkehrsträger und Intensität – Mensch und Umwelt mit Lärm und Schadstoffen, gefährdet Leben, Gesundheit und Sachvermögen und

mindert die Lebensqualität der Anrainer stark frequentierter Verkehrswege, die überwiegend Betroffene des Verkehrs sind. Überlastung (auch im ruhenden Verkehr) und Stau verursachen mitunter erheblichen Zeitverlust, belasten Umwelt und Volkswirtschaft und verschlechtern die Standortqualität.

2.5.1.4 Belastungen von Mensch und Umwelt

(318) Der Verkehr zählt zu den Hauptverursachern der Belastungen von Mensch und Umwelt. Im Straßenverkehr trägt eine zunehmende Verkehrsdichte, insbesondere auch im Güterverkehr, zum Anstieg von Lärm, Abgasen und Unfällen bei, auf der Schiene wird vor allem der Lärm als störend empfunden.

2.5.3 Ziele und Strategien

2.5.3.3 Sicherung der Nachhaltigkeit

(368) Darüber hinaus wird es auch künftig nötig sein, die bewährten aktiven und passiven Schutzmaßnahmen wie lärmärmere Fahrzeuge, verbrauchsärmere Motoren und Katalysatoren sowie die passiven Schutzmaßnahmen wie Lärmschutzwände weiterzuentwickeln und zu fördern.

2.6 Städtische Regionen – dynamisch und ordnungsbedürftig

2.6.2 Trends und Herausforderungen

2.6.2.5 Bauland oder Grünland?

(441) Das Vorhandensein von Grünflächen, Freiflächen, natürlichen Erholungsräumen, landschaftlicher Qualität sowie eine günstige Umweltqualität (Luftgüte, Lärmbelastung, Trinkwasserqualität u. a.) erhöhen die Lebensqualität in einer Stadt. Diese qualitativen Standortfaktoren werden immer wichtiger. Sie beeinflussen auch die Standortentscheidungen multinationaler Unternehmen. Sie haben damit nicht nur soziale, sondern auch wirtschaftliche Bedeutung. Die natürlichen Voraussetzungen dafür sind in den städtischen Regionen Österreichs überdurchschnittlich günstig.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

4. Verkehr und Mobilität
4.1. Kompetenzübergreifende Zuständigkeiten
4.1.7 Prüfverfahren von Plänen und Projekten

Kleinräumige, projektumfeldbezogene Umweltprüfungen können in Widerspruch zu großräumig betrachteten Gesamtwirkungen geraten: wenn Projekte statt im Stadtgebiet am Stadtrand oder im Stadtumland realisiert werden müssen, können unter Umständen insgesamt mehr Verkehr, mehr Treibhausgase und mehr Schadstoffemissionen entstehen (z. B. statt einer großen Wohnbauanlage im Stadtgebiet, viele kleine Einfamilienhäuser im Umland, statt einer Integration von Betriebsstandorten in bestehende Strukturen, die Errichtung auf der „Grünen Wiese"). In diesen Fällen treten mehrere Zielkonflikte auf: der Schutz des unmittelbaren Projektumfeldes vor gesundheitsgefährdenden Belastungen, die Einhaltung von Irrelevanzschwellwerten in belasteten Gebieten nach dem IG-Luft (IG Luft – Immissionsschutzgesetz Luft) und die Minimierung von Verkehrsleistungen und Treibhausgasemissionen bei einer Gesamtbilanzbetrachtung führen zu schwer lösbaren Zielkonflikten.

Verkehrsgutachten, die die Verkehrserzeugung neuer Projekte und deren Bewältigbarkeit im angrenzenden Straßennetz prüfen, können ebenfalls zu Zielkonflikten führen, wenn dadurch Projekte an Standorte verlagert werden müssen (meist aus dem dicht bebauten Gebiet an den Stadtrand oder ins Stadtumland), an denen ein höherer Kfz-Verkehrsanteil und eine höhere Gesamtverkehrsleistung zu erwarten ist.

Eine verkehrliche Begutachtung von Projekten, die richtlinienkonform erfolgt, muss sich an den Prinzipien der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs orientieren. Daraus ergibt sich ein Zielkonflikt mit der Entwicklung von dicht bebauten, gut durchmischten städtischen Gebieten, in denen gerade durch den Mangel an Leichtigkeit und Flüssigkeit des Kfz-Verkehrs ein hoher Anteil der nicht motorisierten Verkehrsarten und des öffentlichen Verkehrs möglich und erreichbar ist.

Es sollen die räumlichen Wirkungen der Prüfverfahren für Pläne und Projekte evaluiert werden und Lösungen entwickelt werden, damit die Prüfverfahren von Plänen und Projekten (SUP - Strategische Umweltprüfung,

UVP-Umweltverträglichkeitsprüfung, RVP - Raumverträglichkeitsprüfung, Umwelt- und Verkehrsgutachten) nicht zu umwelt- und klimapolitisch unerwünschten Folgewirkungen führen.
Wirkungsziele: Vermeidung von unerwünschten räumlichen Entwicklungen, die zu einer höheren Gesamtbelastung (Kfz-Verkehr, Lärm, Luftschadstoffe, klimawirksame Gase) führen
(...)

5. Umwelt, Klimawandel, Ressourcen
5.1. Herausforderungen
Aus einer Analyse des Status Quo und den aktuell in Österreich beobachtbaren Trends sind die folgenden Herausforderungen für den Bereich Umwelt, Klimawandel und Ressourcen identifiziert worden, welche durch die in den nachfolgenden Kapiteln zu den Bereichen Umwelt, Klimawandel und Ressourcen aufgelisteten Maßnahmen angenommen und einer Lösung zuzuführen sind.
Im Bereich Umwelt stellen bezüglich zentraler Umweltgüter und Umweltschutzziele (Lärm, Luft, Wasser) die folgenden Punkte wesentliche Herausforderungen an die österreichische Raumplanung und Raumentwicklung dar:
- Die Verringerung der steigenden Lärmemissionen sowie die Verbesserung der sinkenden Luftgüte aufgrund u.a. der zunehmenden Verkehrsproblematik (erhöhtes Pendleraufkommen, Reiseverkehr, etc.).
- Die Eindämmung möglicher Beeinträchtigungen der regionalen Trinkwasserversorgung (Wasserknappheit in den Sommermonaten) durch Klimaveränderungen sowie Sicherung der Qualität des Trinkwassers.
(...)

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

2. Herausforderungen

2.2 Raumstrukturelle Herausforderungen

2.2.1 Flächenverbrauch und Nutzungskonflikte

(...) Nutzungskonflikte um die Ressource „Raum" sind unvermeidbar, denn verfügbare Flächen sind nicht vermehrbar, und manche Raumnutzungen sind miteinander nicht verträglich. Freizeitanlagen neben hochrangigen Verkehrsflächen oder emittierender Schwerindustrie (Schadstoffe, Lärm, ...) stellen keine günstigen räumlichen Nachbarschaften dar. Dazu kommt eine wachsende Verantwortung dem Naturraum gegenüber. Zunehmend wird erkannt und auch akzeptiert, dass nicht alle Flächen beliebig genutzt werden dürfen. Raumordnung ist notwendig, um Nutzungskonflikte, die aus unterschiedlichen Interessen entstehen, zu entscheiden, Fehlinvestitionen zu verhindern und vorausschauend einen für alle Beteiligten akzeptierbaren Kompromiss zu erzielen. (...)

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.
Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.
Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkungen.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Lärmeinwirkungen:

- o Verbessern regionaler und interkommunaler Kooperation
- • Gemeinsam neue Aufgaben auswählen

Ein regionaler Arbeitskreis in dem auch die Gemeinden vertreten sind, könnte gemeinsam mit dem Regionalmanagement weitere Aufgaben für eine Bearbeitung als regionale Modellprojekte auswählen. Das räumliche Leitbild zum Aktionsprogramm, die Brennpunkte der regionalen Kooperation (in diesem Bericht) und die im Arbeitskonzept für das Aktionsprogramm aus dem Juni 2000 Themen liefern dabei Anhaltspunkte:
u.a.
- Beheben von Imageproblemen nach innen (Identität) und nach außen (Vermarktung) – derzeit: „Ver- und Entsorgungsraum mit hoher Verkehrs- und Lärmbelastung in landschaftlich wenig reizvollem Ambiente".

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

3 Erhebung und Analyse
3.2 Rahmenbedingungen, Defizite, räumliche Synergien
3.2.4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)
Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen
Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)
(...)
Die im RegRop dargestellte Fluglärmzone 60dBA erstreckt sich über weite Teile des ggst. Teilraums.
(...)
Erholungsnutzung
Der ggst. Teilraum hat insbesondere für die (Nah-)Erholung der örtlichen Bevölkerung Bedeutung, obwohl die Verlärmung des gesamten Raums durch den Flughafen Schwechat zum Teil beträchtlich ist. Die landschaftlich attraktivsten Teilbereiche hinsichtlich der Erholungsnutzung sind die Waldgebiete entlang der Fischa und der Schwadorfer Wald.

6 Maßnahmenpakete
6.1 Themenschwerpunkte
6.1.4 Lineare Vernetzungsstrukturen - Fliessgewässer
Inhaltliche Beschreibung
Fischa
u.a.
Setzen von gestalterischen Maßnahmen entlang der Fischa im Interesse der Aufwertung der Flusslandschaft als naturräumlich bedeutender und landschaftlich äußerst attraktiver (Nah-) Erholungsraum in einem insbesondere durch Fluglärm stark beeinträchtigten Lebensraum

Erste Umsetzungsschritte
Fischa
Einleiten einer fachgebietsübergreifenden Ausarbeitung von Zielvorgaben für ein Gewässerkonzept Fischa mit naturräumlich-ökologischen Schwerpunkten und in Hinblick auf die landschaftsgebundene Erholungsnutzung in diesem durch Fluglärm stark beeinträchtigten Lebensraum

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte
Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005
Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:
II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze
2. Grundsätze und Prinzipien
2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit
- Tabelle: Grundsätze nachhaltiger Entwicklung
  Mobilität:
  u.a. auf Lärmreduzierung achten

2.3 Partizipation und demokratische Bestimmung
- Konfliktlösung durch Mediation am Beispiel des Flughafens Wien
  Der Flughafen Wien-Schwechat (Vienna International Airport) konnte in den letzten Jahren seine Position als West–Ost- und auch als West–Fernost-Drehscheibe deutlich stärken. Auch für die Zukunft werden positive Entwicklungen erwartet. Die Stadt Wien ist nicht nur an einer nachhaltigen Absicherung der Leistungsfähigkeit und Effizienz des Flughafens interessiert, sondern auch an einer Reduzierung der Belastungen der BewohnerInnen der Flughafenregion durch Fluglärm. Seit Ende 2000 wird – initiiert von der Flughafen Wien AG – im Rahmen eines breit angelegten Mediationsverfahrens (mit ca. 50 Verfahrensparteien) der Versuch unternommen, für die bereits bestehenden und zukünftigen Konflikte zukunftsorientierte konsensuale Lösungen auszuarbeiten. Die gefundenen Lösungen sollen schließlich in einem Mediationsvertrag verbindlich festgehalten werden.

III. Ausgangslage und Herausforderungen:
4. Infrastruktur
4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur
- Der Güterverkehr verursacht aber auch Probleme: 10 % der gesamten Kfz-Fahrten sind für 20 bis 25 % der CO_2-Emissionen und 70 % der Stickoxidemissionen verantwortlich. Der Lkw-Verkehr trägt wesentlich zur Lärmbelastung und überproportional zur Straßenabnutzung bei.
- Wesentliche Eckpunkte bei der Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes sind die Verbesserung der Erreichbarkeit des Wirtschaftsstandortes, die Verkehrsentlastung von Siedlungs- und Erholungsgebieten Wiens (...), die Erhaltung sensibler städtischer Räume und die Neuerschließung von Siedlungsgebieten (...). Für die stadtverträgliche Abwicklung des Verkehrs sind aber auch emissionsreduzierende lärmmindernde Maßnahmen (z.B. Ruß- und NOx- Filter für Pkw und Lkw, Lärmschutzwände, die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen) erforderlich.

IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung
3. Wohnen
3.1 Wohnungsangebot

- Die im Jahr 2003 durchgeführte Studie „Leben und Lebensqualität in Wien" kam zu dem Ergebnis, dass die Zufriedenheit mit der Wohnqualität allgemein hoch ist, aber nicht allein durch die Größe der Wohnung bestimmt wird, sondern in einem großen Ausmaß auch von der Qualität des unmittelbaren Wohnumfeldes. Diese lässt sich festmachen etwa an der Verfügbarkeit von privatem und öffentlichem Grün, geringer Belastung durch Lärm und Verkehr, Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Vorhandensein von sozialen öffentlichen Einrichtungen und Kommunikations- und Begegnungsräumen.

5. Grün- und Freiraum
5.3 Landschaftsräume der Stadtregion

- Handlungsfelder.
  u.a. Beibehaltung / Verbesserung der Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen
  u.a. Aufenthaltsqualität der Naherholungsräume durch Lärmschutzmaßnahmen sowie benutzerfreundliche Ausstattungselemente verbessern

Der Stadtentwicklungsplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 enthält folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:
4. Wien stärkt die Qualität von Naturraum und Stadtraum
4.3 Intelligente Mobilität

- Die im Klimaschutzprogramm (KliP) vorgesehenen Ziele der Reduzierung der vom Verkehr verursachten CO_2-Emissionen um 5 Prozent pro Kopf bis 2010 und die Minderung der Verkehrslärmbelastung sind auch als maßgebliche Ziele im Masterplan Verkehr festgehalten. Ressourcenschonende Mobilität erfordert ein Höchstmaß an Gestaltungsfantasie bei der Organisation, wie z. B. eine intelligente PKW- (Car-Sharing) und LKW-Nutzung (Reduktion der Leerfahrten). Ein wichtiges Element zur Erhöhung der Wirtschaftlichkeit in der Mobilitätsabwicklung ist die Einbeziehung der externen Kosten (Umweltfolgekosten). „Intelligente Mobilität" erfordert einen auf Vertrauen gründenden und permanenten Dialog aller Beteiligten; es geht um Information, Kommunikation und Motivation als Voraussetzung für jene Bewusstseinsbildung, die erst Verhaltensänderungen ermöglicht.

5. Wien bleibt Stadt der Lebens- und Umweltqualität

- Die steigenden Mobilitäts- und Transportbedürfnisse der Bevölkerung von Wien und seinem Umland führen zunehmend auch zur Beeinträchtigung der Lebensqualität durch Luftschadstoffe und Lärm. Die Erarbeitung und die Umsetzung des Umweltleitbildes für Wien, der Wiener Luftstrategie und der verschiedenen Lärmschutzmaßnahmen werden einen wichtigen Beitrag zur Lebens- und Umweltqualität liefern. (...)

5.3 Umfassende Gesundheitsförderung

- Lärmschutz in Wien.
  Großstadt und Lärm sind untrennbar miteinander verbunden. Wien setzt alles daran, um die Lärmbelastung für die Bevölkerung möglichst gering zu halten. Maßnahmen wie Lärmschutzwände, Förderung von Schallschutzfenstern, Wohnstraßen, Fußgängerzonen, Parkraumbewirtschaftung und optimaler Lärmschutz bei U-Bahn und Straßenbahn spielen dabei eine wesentliche Rolle. Wertvolle Hilfe bei der Lärmbekämpfung leistet in Wien modernste Computertechnik. So wurden Schienenlärm-Immissionskataster für ÖBB-Schienenstrecken sowie Straßenverkehrslärm-Immissionskataster erstellt, die im Internet abgerufen werden können. Auch mit Hilfe einer seit kurzem geltenden EU-Richtlinie soll der Umgebungslärm reduziert werden. Es sind Lärmkarten und Aktionspläne entlang der Hauptverkehrsträger und in Ballungsräumen europaweit zu erstellen. Angesichts des stetig zunehmenden Flugverkehrs setzt sich Wien als Partei im Mediationsverfahren „Flughafen Wien" für die vertragliche Festsetzung und permanente Evaluierung von verbindlichen Maßnahmen zur nachhaltigen Minderung bzw. Begrenzung der Fluglärmbelastung der WienerInnen ein und wird die Einhaltung der Vertragsinhalte aktiv verfolgen.

- „SYLVIE"– Lärmminderungsmaßnahmen.
  Einen weiteren, innovativen Weg der Lärmsanierung geht die Stadt Wien mit dem Projekt SYLVIE. Während bei den bisherigen Maßnahmen der Schwerpunkt eher technischer Natur war, wurde im Rahmen von SYLVIE versucht, Lärmprobleme auf unkonventionelle Art zu lösen. Das Projekt SYLVIE (Systematische Lärmsanierung von innerstädtischen Wohnvierteln) ist ein kooperatives Lärmsanierungsverfahren nach den Grundsätzen der Lokalen Agenda 21. Durch eine innovative Vorgangsweise soll eine nachhaltige Lärmsanierung (Reduzierung der objektiven Lärmbelastung und der subjektiven Lärmbelästigung) erreicht werden. Voraussetzung dafür ist, bei den AkteurInnen jenes Bewusstsein zu schaffen, das eine wirksame Ausschöpfung bestehender Handlungsspielräume ermöglicht. Aufbauend auf einer Lärmanalyse des gesamten dicht bebauten Wiener Stadtgebietes erfolgte die Auswahl eines Lärmsanierungsgebietes, das Teile des 5. und 12. Wiener Gemeindebezirks umfasst sowie die detaillierte Analyse dieses ausgewählten Pilotgebietes. In einem kooperativen Lärmsanierungsverfahren wurden für die verschiedenen Lärmprobleme (Verkehrslärm, Gewerbelärm, Nachbarschaftslärm usw.) die Handlungsspielräume der AkteurInnen ausgelotet und gemeinsam mit VerursacherInnen und Betroffenen Lösungsvorschläge erarbeitet. Die Maßnahmenumsetzung mit neun Pilotprojekten wurde im Rahmen von SYLVIE eingeleitet und begleitet. In den bearbeiteten Lärmfällen konnte bereits eine deutliche Lärmminderung erreicht werden. Die Zusammenarbeit der AkteurInnen wurde ebenfalls verbessert. Die im Projekt SYLVIE entwickelten Verfahren und Lärmminderungsmaßnahmen sind auf andere städtische Wohnviertel in Wien, in Österreich und international übertragbar. Einen großen Erfolg stellt die Anerkennung der Ergebnisse durch den Österreichischen Arbeitsring für Lärmbekämpfung dar. Eine Richtlinie zum Einsatz von kooperativen Verfahren zur Lärmminderung in städtischen Gebieten wurde ausgearbeitet. Durch diese national gültige Richtlinie wird eine weite Verbreitung der Ergebnisse von SYLVIE sichergestellt.

Der Strategieplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

7 Infrastrukturprogramm
7.8 Längerfristige Perspektiven
Das GVP-Ö-Infrastrukturprogramm setzt durch die Investitionspakete Straße und Schiene Schwerpunkte für die nächsten 10 bis 15 Jahre und enthält Projekte, die einen Zeitraum von weiteren 15 Jahren abdecken. Auch wenn die Umsetzung des GVP-Ö-Infrastrukturprogrammes eine Herausforderung darstellt, die umfassende organisatorische Innovationen erfordert, gibt es darüber hinaus einen dauernden Innovationsbedarf und längerfristige Perspektiven. Dazu gehören:
u.a.
(3) Verbesserter Umweltschutz entlang des Straßennetzes
Während neue Projekte umfangreiche Umweltschutzmaßnahmen enthalten, entspricht der Lärmschutz im Bestandsnetz oft noch den Standards der 70-er Jahre. Analog zum Lärmschutzprojekt „Linz – Bindermichl" wird vor allem in den Ballungsräumen eine „Nachrüstung" notwendig sein – im Zusammenhang mit privaten und öffentlichen stadtstrukturellen Entwicklungen.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkungen:

2. Verkehrspolitisches Leitbild
Nachhaltige Umweltentwicklung
1999 wurde vom Gemeinderat das Klimaschutzprogramm (KLIP) verabschiedet. Darin verpflichtend vorgesehen und als maßgebliche Ziele im Masterplan Verkehr festgehalten sind die Reduzierung der vom Verkehr verursachten CO2-Emissionen um 5 % pro Kopf bis 2010 und die Minderung der Verkehrslärmbelastung. 20 % weniger BürgerInnen sollen sich bis 2020 durch Verkehrslärm belästigt fühlen.

3. Mobilität
Mobilität von Gütern
Ein gut funktionierender Güterverkehr ist eine wesentliche Voraussetzung für die Qualität Wiens als Wirtschaftsstandort. Gerade der Güterverkehr aber verursacht Probleme: 10 % der Kfz-Fahrten sind für 20 bis 25 % der CO2-Emissionen und 70 % der Stickoxidemissionen verantwortlich. Der LKW-Verkehr trägt wesentlich zur Lärmbelastung und überproportional zur Straßenabnutzung bei.
(...)

9. Motorisierter Individualverkehr
(...)
Die stadtverträgliche Abwicklung von Verkehr ist ohne technische Verbesserungen an den Fahrzeugen und ohne flankierende Schutzmaßnahmen nicht erreichbar. Dazu zählen emissionsreduzierende Maßnahmen wie z. B. Ruß- und NOx-Filter für PKW und LKW sowie verschärfte Überwachungen von Kfz-Emissionen durch mobile Abgasmessungen. Lärmmindernde Maßnahmen wie etwa lärmarme Fahrbahndecken, Lärmschutzwände, die Ausdehnung von Tempo-30-Zonen sind ebenso vorgesehen wie gewichtsmäßige Beschränkungen für LKWs.
(...)

15. Lenkungsinstrumente
(...)
Ein wesentlicher Grundsatz des Masterplans Verkehr ist darüber hinaus eine effiziente Gestaltung des Verkehrssystems. Das Prinzip der „Kostenwahrheit" unter Einbeziehung der externen Kosten der Mobilitätsabwicklung (Unfallfolgekosten, Schäden durch Lärmbelästigung, Luftverschmutzung, Klimaveränderungen, etc.) soll schrittweise umgesetzt werden. Anpassungen bestehender Instrumente sind notwendig, wobei die Stadt Wien nur ihre Rolle als Antragstellerin, als BegutachterIn oder als Lobbyistin wahrnehmen kann und auf die Bereitschaft anderer Institutionen angewiesen ist. In diesem Sinne wird Wien eine aktive Rolle einnehmen, um die gewünschten Veränderungen zu erreichen oder um unerwünschte Entwicklungen zu verhindern.
(...)

16. Erfolgsmaßstäbe und Erfolgskontrolle
Tabelle 3: Leitkriterien und Erfolgsmaßstäbe für die regelmäßige Erfolgskontrolle
Emissionen
Der Anteil der BewohnerInnen mit Verkehrslärmbelästigung soll bis 2020 um 20 % gesenkt werden (1996)

Anhang
Tabelle 9: (5) Schifffahrt und Luftverkehr
Flughafen VIE – Lärmreduktion: Angestrebter Realisierungszeitraum in der Periode 2003 bis 2006

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

A Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung 2008
2 Evaluierung der Grundsätze, Ziele und Handlungsschwerpunkte
2.1 Zielevaluierung
2.1.1 Nachhaltigkeit
Mobilität für eine nachhaltige Umweltentwicklung
Die Verbesserung der Umweltbedingungen wurde als durchgängiges Prinzip des Masterplans Verkehr formuliert. Dazu zählen:
u.a.
die Reduktion der Lärmbelastung
Als Leitkriterium für die Evaluierung wurden die Emissionen des Verkehrs (Lärm, NO_X, CO_2) festgelegt.
(...)

5 Zusammenfassung der Evaluierungsergebnisse
Die Evaluierungsergebnisse lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:
u.a. Positiv hat sich die Lärmbelästigung durch Verkehr entwickelt, die von ca. 72 % auf ca. 67 % der Personen zurückgegangen ist.

B Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008
1 Fortschreibung der Grundsätze und Hauptziele
4. Nachhaltige Umweltentwicklung
Reduktion der Lärmbelastung durch den Verkehr: gegenüber 1996 20 % weniger durch Verkehrslärm belästigte Personen bis 2020

3 Güterverkehr
3.2 Maßnahmen
3.2.2 Güterverteilverkehr in Wien
Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:
u.a.
Einsatz lärmarmer Fahrzeuge im Lieferverkehr Förderung von Pilotprojekten mit verkehrsreduzierender Wirkung

9 Motorisierter Individualverkehr
9.1 Ziele
Die Ziele des MPV 2003 zum motorisierten Individualverkehr sind weiterhin gültig:
u.a.
Reduktion der Verkehrslärmbelastung durch den Kfz-Verkehr

9.2 Maßnahmen
9.2.2 Technische Verbesserungen und Schutzmaßnahmen
Von den im MPV 2003 aufgelisteten Maßnahmen konnten einige umgesetzt werden. So gilt auf allen Hauptstraßen Wiens generell Tempo 50 (bis auf wenige Straßenabschnitte). Abseits der Hauptstraßen ist die Ausdehnung der Tempo-30-Zonen forciert worden. Um die Lärmsituation im Wiener Stadtgebiet zu verbessern, wurde das Projekt SILVIE ins Leben gerufen, um potenzielle Lärmquellen aufzuspüren und diese durch geeignete Maßnahmen einzudämmen.

Die folgenden Maßnahmen sind weiterhin gültig:
u.a.
Einsatz der Stadt Wien für die Einführung des neuesten Stands der Technik bei Lärm- und Schadstoffemissionen in Gesetze und Richtlinien
Die Umsetzung der „Umgebungslärm-Richtlinie" der Europäischen Kommission, in der „ruhige Gebiete in Ballungsräumen" gesichert werden sollen
Die Aufbringung lärmarmer Fahrbahndecken im hochrangigen Straßennetz
Die Errichtung von städtebaulich integrierten Lärmschutzwänden (...)

Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Unterstützung anwendungsorientierter Forschung zur Verbesserung von Antriebstechnologien nach Energieeffizienz- und Umweltkriterien sowie zur Verbesserung lärmarmer Fahrbahndecken

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Lärmeinwirkung:

4 Verkehrliche Entwicklungen
4.8 Umwelt
4.8.1 Lärm
Die größte für den Menschen direkt spürbare Belastung stellt der Verkehrslärm dar. Straßenverkehrslärm wird in Befragungen am häufigsten als Ursache einer Störung des Lebensumfeldes genannt.

Als besonders störend wird im Vergleich mit der anteiligen Verkehrsstärke jener Lärm empfunden, den Lkw, Motorräder und Mopeds hervorrufen. Der Schienenverkehrslärm wird in der Regel auf Grund seiner Geräuschcharakteristik (höherer Frequenzbereich, geringere Ereignishäufigkeit, im Mittel geringere Einwirkzeit) weniger störend als der Straßenverkehrslärm empfunden. Fluglärm ist für die niederösterreichische Bevölkerung zunehmend ein Problem. Der Anteil der durch Fluglärm belästigten Personen ist im Gegensatz zu anderen Lärmtypen in den letzten Jahren gestiegen.
Eine Reihe von lärmsenkenden technischen Maßnahmen am Fahrzeug, an der Verkehrsinfrastruktur (Oberbau, Oberfläche, Schutzwände), an den Gebäuden (Fenster), aber auch legistische Regelungen (Geschwindigkeitsbeschränkungen) haben zu einer Senkung der subjektiven Lärmbeeinträchtigung geführt. Durch den Einsatz von speziellen Prüffahrzeugen konnte auch die Lärmbelastung durch den Motorradverkehr reduziert werden.

6 Strategie
6.4 Umwelt
(...)
Die NÖ Strategie Verkehr des Landes besteht in diesem Zusammenhang in einer aktiven und offensiven Mitwirkung bei den entsprechenden Umweltprüfungsverfahren (Strategische Prüfung Verkehr, Umweltverträglichkeitsprüfung, Naturverträglichkeitsprüfung), der Umsetzung wirksamer Programme zum Immissionsschutz (NÖ Lärmschutzprogramm) sowie der Abstimmung mit dem NÖ Klimaprogramm.

7 Maßnahmen
7.6 Flugverkehr
(...)
Das Ziel des Mediationsverfahrens, die Sicherung und Weiterentwicklung des Flughafenstandortes Wien-Schwechat unter verbindlicher Beachtung von Kriterien der Raum- und Umweltverträglichkeit, soll durch folgendes Maßnahmenpaket gewährleistet werden:
u.a.
• Verbesserung der Fluglärmsituation im vorhandenen Zwei-Pisten-System (laufende Untersuchung)
Im Mediationsvertrag wurde jene Lage der dritten Piste festgeschrieben, die für alle Beteiligten mit entsprechenden Auflagen akzeptabel erscheint.
u.a.
• Lärmzonendeckelung:
Unter der Prämisse, dass der Flughafen nicht beliebig weiterwachsen soll, wurden für die Zukunft bindende Lärmzonen festgelegt.
• Technischer Lärmschutz:
Die Flughafen Wien AG übernimmt in definierten Lärmzonen Maßnahmen des technischen Lärmschutzes ganz oder teilweise.
• Dialogforum
Die Strukturen des Mediationsverfahrens werden in einem Dialogforum weitergeführt. Hauptaufgaben sind das regionale Konfliktmanagement, die Behandlung der im Mediationsverfahren offen gebliebenen Detailfragen, sowie die laufende lärmtechnische Optimierung des bestehenden Zwei-Pisten-Systems (Evaluierung).

7.7 Verkehrssicherheit
7.7.9 Kraftfahrzeugprüfung
Seit 2005 wird zusätzlich zu den bestehenden mobilen Prüfeinheiten ein neuer Prüfzug eingesetzt. Verstärkt wurden Kontrollen auf dem Niederösterreichischen Autobahnnetz sowie den Mautausweichstrecken durchgeführt. Zusätzlich wurden Gefahrengut- und Motorradkontrollen mit dem Schwerpunkt Lärmmessung vorgenommen.
(...)

7.8 Umwelt
7.8.2 Lärmschutz
Die strengen Umwelt- und Naturverträglichkeitsprüfungen gewährleisten bei neuen Schienen- und Straßenprojekten in Niederösterreich einen entsprechenden Lärmschutz. Ebenso werden im Bestand laufend Verbesserungsmaßnahmen getroffen.

Straße
Die Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen in Niederösterreich sind stark steigend.
(...)
Für Lärmschutz an Landestraßen (B und L) wurden im Jahr 2005 etwa 1 Mio. € aufgewendet. Die weitere Entwicklung des Lärmschutzes wird in Form von multifunktionaler Anlagen, die nicht nur die Kriterien des

Lärmschutzes erfüllen, sondern auch auf Basis dynamischer Lärmmessungen die VerkehrsteilnehmerInnen durch elektronische Verkehrsbeeinflussungs- bzw. - leitsysteme sensibilisieren und einschränken, erfolgen.

EU – Umgebungslärmrichtlinie
Die Richtlinie über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm – der Umgebungslärmrichtlinie – der Europäischen Union ist Grundlage für das Bundes-Umgebungslärmschutzgesetz. Dieses setzt diese Richtlinie auf Bundesebene in österreichisches Recht um. Ergänzt wird dieses in Niederösterreich durch verschiedene landesgesetzliche Regelungen (Niederösterreichisches Straßengesetz, Niederösterreichisches IPPCAnlagengesetz, Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz).
Ziel der Umgebungslärmrichtlinie ist es, einerseits die Lärmbelastung der Bevölkerung nach objektiven Kriterien und einheitlichen Indizes in strategischen Umgebungslärmkarten zu erfassen und andererseits Aktionspläne zur Vermeidung und Verminderung von Lärm zu entwickeln.
In der 1. Phase wurden in einer Mitteilung an die Europäische Kommission Straßen mit über 6 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, Eisenbahnstrecken mit über 60.000 Fahrten pro Jahr, Flughäfen mit über 50.000 Flugbewegungen pro Jahr und Ballungsräume mit mehr als 250.000 EinwohnerInnen, gemeldet. Dafür mussten Lärmkarten veröffentlicht und Aktionspläne ausgearbeitet werden. Diese wurden unter www.umgebungslaerm.at veröffentlicht.
In weiterer Folge sind diese mindestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf zu überarbeiten. Für Phase 2 müssen bis 20. Juni 2012 diese überarbeiteten strategischen Umgebungslärmkarten erstellt werden (für Straßen mit über 3 Mio. Fahrzeugen pro Jahr, Eisenbahnstrecken mit über 30.000 Fahrten pro Jahr, Flughäfen und Ballungsräume mit mehr als 100.000 EinwohnerInnen). Die Erstellung der Aktionspläne muss bis 18. Juli 2013 abgeschlossen sein.

8 Wirkungen
Die von den Maßnahmen der NÖ Strategie Verkehr erwarteten Wirkungen auf den Wirtschaftsstandort, die Mobilität, die Sicherheit und die Umwelt wurden ebenso eingeschätzt wie jene auf die Chancengleichheit von Frauen und Männern (Gender Mainstreaming).
Die einzelnen Kriterien sind hier wie folgt definiert:
u.a.
Lärmentlastung: Reduktion der verkehrsbedingten Lärmbelastung

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Lärmeinwirkung.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Gemäß Teilgutachten Lärmschutz kommt es durch das Vorhaben zu Geräuschemissionen durch:

- Straßenverkehr

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

- Bauarbeiten:

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

- Flugverkehr:

In Bezug auf den Flugverkehr ergeben sich gemäß Teilgutachten Lärmschutz in den Regionen, in denen vorher kein Flugverkehr stattgefunden hat (insbesondere im Nahbereich der neuen Piste) naturgemäß die größten Veränderungen. Daneben gibt es aber auch Bereiche, in denen es durch das Vorhaben zu einer Geräuschminderung kommen kann.

Die Auswirkungen auf die betroffenen Gebiete werden im Teilgutachten Lärmschutz von vorteilhaft und vernachlässigbar über mäßig, sofern die lärmmedizinischen Kriterien tags und nachts eingehalten werden, bis – im Falle der Überschreitung der lärmmedizinischen Kriterien – bedeutend eingestuft. Letztere ist im vorliegenden Fall überall als tragbar einzustufen, da durch die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen eine übermäßige oder gar gesundheitsgefährdende Lärmbelastung ausgeschlossen ist.

Die Raumordnung schließt sich den lärmschutztechnischen Aussagen an.

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

Empfehlung:

- Im Mediationsvertrag vom 2005-06-22 verpflichten sich die Gemeinden (Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing und Wien), Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB Leq liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen.
- Aus Sicht der Raumordnung wird jedenfalls die Überarbeitung der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28) und darauf aufbauend die Überarbeitung der Örtlichen Raumordnungsprogramme (Örtliche Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne) im gegenständlich relevanten Untersuchungsraum empfohlen.

4. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Geländeveränderungen im Zuge des Vorhabens zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Projekt:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine Aussagen bzgl. Geländeveränderungen.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Stadtentwicklungsplan Wien beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Geländeveränderungen.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Die Auswirkungen des Projektes im Projektumfeld in Hinblick auf Geländeveränderungen werden gemäß Fragenbereich 2 als mäßig eingestuft.

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

5. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Flächeninanspruchnahme zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

- 2.1 Wachsende Bedeutung der raumwirksamen EU-Politiken

(27) Die Weiterentwicklung der europäischen Verträge (Einheitliche Europäische Akte, Vertrag von Maastricht, Vertrag von Amsterdam) hat dazu geführt, dass die raumwirksamen Fachpolitiken der EU immer stärkeren Einfluss auf die Ausgestaltung und Umsetzung nationaler und regionaler Raumentwicklungspolitiken und damit auf die räumliche Entwicklung in der EU ausüben. Raumwirksam heißt in diesem Zusammenhang, dass durch gemeinschaftliche Maßnahmen räumliche Strukturen und Potentiale in Wirtschaft und Gesellschaft und damit Flächennutzungen und Landschaftsbilder verändert werden. Außerdem kann die Wettbewerbssituation bzw. räumliche Bedeutung einer Stadt oder Region im europäischen Wirtschafts- und Siedlungsgefüge beeinflusst werden.

- 2.2.5 Umweltpolitik

(51) Die Aufgaben der gemeinschaftlichen Umweltpolitik beinhalten Bestimmungen, die eine Verknüpfung mit der Raumentwicklung und insbesondere der Flächennutzung ausdrücklich betonen. Beispielsweise soll durch die EUEUREK weite Ausweisung von Schutzgebieten ein Biotopverbundsystem entstehen, das die Bezeichnung „Natura 2000" trägt. Bestandteile dieses Biotopverbundsystems sind Vogelschutzgebiete und Fauna-, Flora-, Habitat-Schutzgebiete, in denen bestimmte Lebensräume und Arten geschützt werden sollen, wobei sozio-ökonomische und regionale Belange Berücksichtigung finden. Ziel der EG-Nitratregelung29 ist es, den Nitratgehalt landwirtschaftlicher Flächen zu reduzieren und weitere Verunreinigungen des Grundwassers zu vermeiden.

(52) Eine Reihe anderer Gemeinschaftsaktivitäten wirken sich indirekt auf die Flächennutzung bzw. Raumentwicklung aus, wie etwa die Richtlinie 85/337/EWG, welche die Durchführung und Veröffentlichung von Umweltverträglichkeitsprüfungen bei großen Projekten vorschreibt, eine Reihe weiterer Richtlinien, die Qualitätsstandards für naturnahe Gebiete festlegen, und die Regulierungen zur Verringerung der Emissionen.

(54) Im Verlauf der Jahre hat die Umweltpolitik der Gemeinschaft die Entwicklung städtischer Gebiete über die Gesetzgebung zur Abfall- und Abwasserbehandlung, Lärmbelastung und Umweltverschmutzung zunehmend beeinflusst. Beispielsweise werden Belastungsgrenzen beim Lärm oft in nationale Gesetze und in Methoden zur Planung der Flächennutzung aufgenommen und beeinflussen damit neue Entwicklungen der Infrastruktur. In ähnlicher Weise können Grenzwerte für die luftverschmutzenden Stoffe direkte Auswirkungen auf die Entwicklung städtischer und industrieller Gebiete haben.

- 3.2.2 Dynamische, attraktive und wettbewerbsfähige Städte und Verdichtungsregionen

(84) Um den Trend zur weiteren Expansion der Städte besser kontrollieren zu können, sollten die Mitgliedstaaten sowie ihre lokalen und regionalen Gebietskörperschaften das Konzept der „kompakten Stadt" (die Stadt der kurzen Wege) verfolgen. Dazu gehört auch, dass beispielsweise in den Vorstädten oder in vielen Küstengebieten die Ausdehnung der Siedlungsflächen im Rahmen einer sorgfältigen Standort- und Siedlungspolitik minimiert werden. Das Eindämmen der Expansion der Städte ist allerdings nur im regionalen Kontext zu verwirklichen. Es müssen also die Zusammenarbeit zwischen Stadt und Umland intensiviert und neue partnerschaftliche Formen des Interessenausgleichs gefunden werden.

(87) Die Erreichbarkeit der Städte hat wesentlichen Einfluss auf die Lebensqualität, die Umwelt und die Wirtschaftskraft. Sie sollte durch eine Standortpolitik gefördert werden, die in Übereinstimmung mit der Flächennutzungsplanung und der Verkehrsplanung steht. Das Ziel sollte darin bestehen, die Expansion der Städte einzudämmen und einen integrierten Ansatz der Verkehrsplanung anzuregen. Dadurch werden die Abhängigkeit vom Pkw verringert und andere Fortbewegungsarten gefördert (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrräder).

- 3.2.3 Eigenständige, vielfältige und leistungsfähige ländliche Räume

(94) Ländliche Gebiete sind heute durch das Wirtschaftswachstum vielfältigen Umweltbelastungen ausgesetzt. Dazu gehören u. a.: starker Siedlungsdruck auf die Freiflächen in stadtnahen Gebieten; Wachstum der Erst- und Zweitwohnsitze; negative Auswirkungen neuer Freizeitaktivitäten; Boden-, Luft- und Wasserbelastungen durch die Verarbeitung und Lagerung von Abfällen etc. Landschaftlich reizvolle Gebiete wie Gebirgs- und Küstenregionen sind durch den Massentourismus in ihrer Attraktivität gefährdet. Auch intensive landwirtschaftliche Nutzung kann zu Bodenbelastungen und zur Zerstörung von Kulturlandschaften führen. Diesen Belastungen kann nur mit einer geeigneten regionalen Flächennutzungsplanung und entsprechenden umweltpolitischen sowie agrarpolitischen Maßnahmen (z. B. Wiederherstellung der Artenvielfalt, Verringerung der Bodenbelastung sowie Extensivierung und Diversifizierung der landwirtschaftlichen Nutzung) begegnet werden.

- 3.2.4 Partnerschaft zwischen Stadt und Land

(104) Partnerschaft bedeutet, dass jeder gleichwertige Leistungen erbringt, sei es z. B. die Bereitstellung von hochwertigen und teuren Infrastruktureinrichtungen oder die Bereitstellung von Flächen für die Wasserversorgung der städtischen Bevölkerung. Neue Formen der Partnerschaft bieten die Möglichkeit, den Leistungsaustausch zwischen Stadt und Land im Sinne einer nachhaltigen Raumentwicklung neu zu bewerten. Ziel ist die Schaffung eines regionalen „Leistungspools" für den kommunalen Leistungsaustausch.

- 3.4.2 Erhalt und Entwicklung der Natur

(136) Der Umfang geschützter Gebiete in der EU ist in den letzten zehn Jahren angestiegen, wobei diese Gebiete meist geschützte „Inseln" bleiben. Das mit der Fauna-, Flora-, Habitat-Richtlinie (FFH-Richtlinie) und den Umweltrichtlinien angestrebte gemeinschaftsweite Netz von Schutzgebieten „Natura 2000" stellt einen sinnvollen Ansatz dar, der frühzeitig mit der regionalen Entwicklungspolitik in Einklang zu bringen ist. Konzertierte Schutzmaßnahmen für Gebiete, die zum Netzwerk gehören, müssen in abgestimmte räumliche Entwicklungskonzepte eingebunden werden. Mit einem ökologischen Verbundsystem und Natura 2000 kann auch ein Verbund schutzwürdiger Biotope gesichert und entwickelt werden. Eine besondere Rolle kommt den Verbindungen und Korridoren zwischen Schutzgebieten zu, wie beispielsweise den Hecken, die die Wanderung und den genetischen Austausch bei Pflanzen und freilebenden Tieren unterstützen. Darüber hinaus kann eine breiter angelegte Flächennutzungspolitik einen Rahmen für Schutzgebiete bilden, ohne diese zu isolieren. Falls nötig können Pufferzonen eingerichtet werden.

(141) Ein weiteres großes Umweltproblem in der EU ist die Zerstörung der Böden. Viele Böden drohen durch Art, Ausmaß und Intensität der menschlichen Nutzung in ihrer Vielfalt und in ihrer Funktion als elementare Lebensgrundlagen unwiederbringlich verlorenzugehen. Wesentliche Gefährdungsfaktoren sind nutzungsbedingte Bodenerosion, Hochwasser, Waldschäden, Grundwasserbelastung, Anreicherung von Schadstoffen, aber auch die Intensität der Agrarnutzung und die Umnutzung von Freiflächen für Siedlungszwecke. Deshalb ist ein effizienter Bodenschutz notwendig, der die natürlichen Ressourcen und Bodenfunktionen erhält. Dazu gehört, dass nutzungsbedingte Verdichtungen, Erosionen und Bodenzerstörungen ebenso vermindert werden wie Einträge von Schadstoffen oder die übermäßige Inanspruchnahme von Freiflächen für Siedlungszwecke.

- 3.4.3 Wasserressourcenmanagement: eine spezielle Herausforderung für die räumliche Entwicklung

(145) Wasserschutzpolitik und Wasserressourcenmanagement sind zu einer Notwendigkeit geworden. Sowohl die Politik hinsichtlich der Oberflächengewässer als auch hinsichtlich des Grundwassers muss mit der Raumentwicklungspolitik verknüpft werden. Präventive Maßnahmen zur Verringerung der Abwässer sowie der Übernutzung und Verschmutzung der Wasserressourcen sollten einer nachträglichen Behebung von Umweltschäden vorgezogen werden. Eine entsprechende Raum- und Flächennutzungsplanung kann einen entscheidenden Beitrag zur Verbesserung der Wasserqualität leisten. Die Auswirkungen großer Projekte im Bereich der Wasserbewirtschaftung sollten deshalb im Vorfeld von Investitionen durch Raum- und Umweltverträglichkeitsprüfungen ermittelt werden. Darüber hinaus sind grenzübergreifende und

transnationale Raumentwicklungsstrategien als Grundlage für ein besseres Wasserressourcenmanagement zu entwickeln.

- 2.4.2 Gefährdung der Wasserressourcen

(322) Die Erfahrungen der letzten Jahre haben gezeigt, dass ohne eine Integration von wasserwirtschaftlichen Maßnahmen in ein Siedlungsentwicklungs- und Flächenmanagement (Nutzungssteuerung) eine nachhaltige und effiziente Wassernutzung wie auch die Verhütung von Überschwemmungen nicht erreicht werden können. Tatsächlich kann die Vorbeugung vor Überflutungen in großen europäischen Flusseinzugsgebieten nur dann effizient sein, wenn Auflagen und Eingriffe in die Raumnutzung erfolgen. Vergleichbares gilt für die Verringerung von Wasserknappheit. Ein nachhaltiges Management der Wasservorkommen bedeutet, mit planerischen und ökonomischen Instrumenten eine wirksame Steuerung der unterschiedlichen Wassernutzungen herbeizuführen. Dies gilt in besonderem Maße für die landwirtschaftliche Bewässerung und die sparsame Wasserverwendung in Industrie, Haushalten und Gewerbe.

- 2.4.3 Wachsende Bedrohung der Kulturlandschaften

(324) Die Zerstörung von Landschaften geht nicht immer dramatisch vonstatten. In einigen Gebieten geschieht sie allmählich und fast unbemerkt. Daher kann sich die Entwicklung einer spezifischen Strategie zum Schutze dieser Landschaften schwierig gestalten, da ihr Wert in der gesamten Zusammensetzung und nicht in einzelnen Elementen besteht. Die Landschaften sind zudem untrennbar mit ihrer Nutzungsart verbunden. Mit Hilfe von Raumentwicklungsstrategien können jedoch Nutzungsarten, die für Landschaften von kultureller Bedeutung schädlich sind, vermieden und negative Auswirkungen eingedämmt oder begrenzt werden. Zusätzlich ermöglichen explizite Strategien eine Einflussnahme auf die räumliche Entwicklung der Kulturlandschaft: Gewünschte Flächennutzungsarten werden bestimmt und andere ausgeschlossen.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Kapitel 3:

- 3.2. Ressourcenmanagement

  3. Raumplanung und Umweltschutz

  2.3. Nachhaltigkeitsprinzip für den Fachbereich "Raumnutzungsplanung"

  Der Begriff Nachhaltigkeit in der Raumplanung als Raumnutzungsplanung beinhaltet auch die Zielsetzung des flächensparenden und bodenschonenden Umgangs in der Planung unter besonderer Berücksichtigung der Vermeidung von Flächennutzungskonflikten in der Gegenwart und Zukunft.

- 3.4. Sektorale Zugänge

  ❖ 3.4.3 Verkehr und Transportwesen

  1. Problemstellung

  Sowohl unser wirtschaftliches als auch unser soziales Wohl hängen in starkem Maße vom Verkehr ab. Neben allen positiven Effekten unserer derzeitigen Mobilität zeigen sich doch Grenzen hinsichtlich der Belastbarkeit des Ökosystems und der Leistungsfähigkeit unseres Transportsystems. Staus behindern zum Teil eine zügige Abwicklung der Verkehrsleistungen, und die Belastungen z.B. durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen erreichen immer noch für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen, insbesondere unserer Kinder, kritische Dimensionen. Grenz- und Richtwerte werden häufig überschritten, wie etwa für Stickstoffdioxid an stark befahrenen Stadtstraßen oder für Ozon. (...)

  Weitere spürbare lokale Beeinträchtigungen sind eine hohe Lärmbelastung in stark befahrenen Gebieten, der Flächenverbrauch für Verkehrswege und deren Trennwirkung.

  (...)

2. Istzustand und Trendentwicklung

2.4. Flächeninanspruchnahme und sonstige Umweltauswirkungen

Da freie Flächen bereits ein knappes Gut darstellen, stellt der Schutz dieser ökologischen Ressource eine wichtige Aufgabe der Umweltpolitik dar. Verkehrsanlagen auf öffentlichen und privaten Grundstücken beanspruchen in Österreich insgesamt ca. 2.370 km^2 Verkehrsfläche. Dies entspricht ca. 3% der Gesamtfläche oder etwa 7% des Dauersiedlungsraumes von Österreich.

3. Nachhaltigkeit im Verkehr – grundsätzliche Überlegungen und Zielvorstellungen

3.1 Kurz- und mittelfristige umweltpolitische Zielvorstellungen

3.1.4. Sonstige Umweltauswirkungen

Bezüglich der in Kap. 2.4. dargestellten Umweltbelastungen werden folgende Zielvorstellungen definiert:

Flächenverbrauch:

u.a. Minimierung durch effiziente Infrastruktur, Planung mit neuen Richtlinien sowie Rückwidmung von nicht mehr gebrauchten Verkehrsflächen

4. Maßnahmen

u.a. Verkehrsinfrastruktur: Verbesserte oder neu zu errichtende Infrastrukturen zur umweltgerechten Abwicklung des Verkehrs können die Belastungen durch den Verkehr reduzieren. Zu diesen Maßnahmen gehören etwa Lärmschutzwände und "lärmarme" Fahrbahnoberflächen, Tunnels und Einhausungen, Einrichtungen für den "Kombinierten Verkehr", integrierte Verkehrsachsen, öffentliche Verkehrsmittel, Fuß- und Radwege sowie die Instandhaltung bestehender Infrastrukturen.

Weiters sind aus umweltpolitischer Sicht die resultierenden Belastungen von Mensch und Umwelt, der Flächenverbrauch und Nutzungsbeeinträchtigungen zu berücksichtigen. (...) die Wirkungen von Schadstoff- und Lärmimmissionen von der Struktur des betroffenen Gebietes abhängen (Wald, Wiese, Wohngegend, etc.) (...)

❖ 3.4.4 Landwirtschaft, Wald und Wasser

3. Einleitung

3.1 Problemstellung

1.1.1. Landwirtschaft - Umwelt

Landwirtschaftliche Produktion steht in enger Verbindung mit der Umwelt. Lange Zeit wurde dieser Zusammenhang als unproblematisch eingestuft. Die zunehmende Intensivierung agrarischer Produktionsvorgänge führte in Teilbereichen zu Produktionsmethoden, die diese traditionell positive Kopplung zwischen Landwirtschaft und Umwelt umkehrte. Wasser- und Luftverschmutzung, Bodenerosion und Artenverlust stellen dabei konkrete Probleme dar. Trotzdem wäre es falsch, die Landwirtschaft insgesamt als umweltschädigend anzusehen.

Land- und Forstwirtschaft sind durch ihre außergewöhnliche Produktionssituation (Flächenbezug) besonders von den allgemeinen Umweltbeeinträchtigungen betroffen. Die landwirtschaftliche Nutzfläche sowie die österreichischen Wälder mit ihren vielfältigen Funktionen sind Schadstoffimmissionen ausgesetzt, denen der Land- bzw. Forstwirt relativ ohnmächtig gegenübersteht. Luft- und Wasserverschmutzung durch Verkehr, Industrie und Gewerbe sowie Haushalte bis hin zu globalen Umweltproblemen, wie die Zerstörung der Ozonschicht oder der anthropogene Treibhauseffekt stehen hier an prominenter Stelle.
(...)

4. Wald

2.2 Ziele

2.2.2. Spezielle Ziele

Landschaftlich attraktive und interessante Wald / Freiflächen-Verteilung mit vielseitig strukturierten und abwechslungsreich aufgebauten Wäldern als Stützpfeiler einer naturverträglichen Tourismus- und Freizeitwirtschaft bzw. Erholungsnutzung.

❖ 3.4.5 Tourismus- und Freizeitwirtschaft

1. Problemstellung

1.2. Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen

(...) In Anlehnung an eine umweltorientierte Tourismus- und Freizeitwirtschaft muss ein Handlungskonzept für eine ökologisch bzw. ökonomisch nachhaltige und sozialverträgliche Entwicklung des Tourismus folgende planbare Bedingungen beinhalten:

u.a. Bewahrung natürlicher bzw. naturnaher Landschaftsformen, Vermeidung der Überlastung von Landschaften und Biotopen; sorgsames Betretungsrecht der Landschaft, Verringerung des Flächenverbrauchs für Freizeitinfrastruktur

2. Ist-Zustand und Trends

2.9. Raumverbrauch

Der beschränkte Raum wird von einer steigenden Zahl sich überlagernder und zum Teil konkurrierender Nutzungsinteressen beansprucht. Dem Interesse am Schutz der Natur, der Naherholungsräume und der Erhaltung von ausreichenden Flächen für eine existenzfähige Landwirtschaft stehen Flächenansprüche für Wohnbau, Verkehrswege, Betriebsansiedlungen, Ver- und Entsorgungseinrichtungen, Freizeiteinrichtungen und dgl. gegenüber.

2.9.2. Touristische Suprastruktur

(...) Der Flächendruck wird weiters durch den Zweitwohnungsbau verstärkt, der zum einen zur Verdrängung der einheimischen Bevölkerung, zum anderen zur Zersiedelung und Verhüttelung der Landschaft führt.

4. Instrumente und Maßnahmen

4.5. Instrumente der Raum- und Umweltplanung

4.5.1. Raum- und Umweltplanung

In ländlichen Gebieten mit intensiver Tourismus- und Erholungsfunktion ist eine Siedlungsentwicklung anzustreben, welche die Deckung des Wohnungsbedarfes der ansässigen Bevölkerung und die Erhaltung der Attraktivität der Erholungslandschaft gewährleistet. Demokratische Abstimmungsprozesse zur Lösung dieses Allokationsproblems sind zu forcieren.

Einzelmaßnahmen

u.a. Ausweisung und gesicherte Freihaltung von land- und forstwirtschaftlichen Vorrangflächen, Erholungsgebieten, ökologisch und landschaftlich wertvollen Flächen auf überörtlicher Ebene (z.B. im Rahmen von Regionalplänen und -konzepten). Erforderlichenfalls sind die in Betracht kommenden Flächen durch Ankauf, Pacht oder Vorkaufsrecht zu sichern.

4.5.2. Schaffung von Ruhezonen und Ruhegebieten

Einzelmaßnahmen

u.a. Erstellung eines Ruhegebietsinventarkataloges zur Flächensicherung von unbebauten Zonen mit großem Erholungswert

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept 2001 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

1. Trends – Akteure - Leitvorstellungen

1.1 Veränderungen, Trends, Herausforderungen

1.1.3 Trends der Raumentwicklung

1.1.3.6 Beeinträchtigung der Umwelt durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, klimatische Veränderungen und Zerschneidung von Lebensräumen

(51) Der übermäßige Verbrauch von „Flächenressourcen" (im Sinne einer Versiegelung der Flächen durch Verbauung und Verkehrserschließung mit der damit bedingten Veränderung im ökologischen Haushalt) und

die Vergeudung wertvoller Standorte für nicht-standortgerechte Nutzungen rauben Entscheidungsspielräume und vernichten Lebensräume. Zwischen dem Ziel, den Wert einer Landschaft als Lebens- und Freiraum zu erhalten, und jenem, die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten zu nutzen, entstehen immer wieder schwierig zu lösende Zielkonflikte.

1.3 Leitvorstellungen und Grundsätze

1.3.2 Sparsame, schonende Nutzung des Raumes und der Umwelt

(93) Um den Verbrauch sowie längerfristig irreversible Beeinträchtigung und Schadenswirkungen an Raum und Umwelt so gering wie möglich zu halten, sind bei der Nutzung insbesondere folgende Gesichtspunkte zu beachten:

- Die Nutzung von Flächen durch Bauten und Anlagen soll möglichst flächensparend erfolgen und das Prinzip der dezentralen Konzentration berücksichtigen. Die Siedlungsentwicklung ist mit den Möglichkeiten einer kostengünstigen und umweltschonenden Erschließung mit Verkehrs- sowie Ver- und Entsorgungsinfrastruktur abzustimmen.
- Im Wohn- und Freizeitbereich sind Aktivitätsformen zu vermeiden, die zu einem hohen Rohstoff-, Energie- und Flächenverbrauch führen bzw. mit hohen Schadenswirkungen für die Umwelt verbunden sind.
- Bei den wirtschaftlichen Aktivitäten sollen jeweils umweltschonende, flächen-, rohstoff- und energiesparende, schadstoff- und abfallmindernde Techniken und Produktionsweisen bevorzugt werden.
- Der Personen- und Güterverkehr soll vorrangig mit jenem Verkehrsmittel abgewickelt werden, welches die erforderlichen Leistungen am umweltschonendsten, flächensparendsten und volkswirtschaftlich sinnvollsten erbringt. Grundsätzlich ist eine räumliche Verteilung der gesellschaftlichen Aktivitäten anzustreben, die zu einer Minimierung des Verkehrsaufkommens beiträgt.

(94) Insbesondere sind die folgenden naturräumlichen Elemente bzw. natürlichen Ressourcen sowie die zu ihrer Sicherung, Gewinnung oder Nutzung erforderlichen Flächen in ausreichendem Ausmaß und hoher Qualität für menschliche Nutzung dauerhaft zu sichern:

(...)

Dabei sollten auch grenzüberschreitend Naturschutzbeziehungen berücksichtigt und Schadenswirkungen minimiert werden. Bereits eingetretene Beeinträchtigungen sollen so rasch wie möglich saniert werden.

2. Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.3 Ressourcen nachhaltig nutzen

2.3.3 Ziele und Strategien

2.3.3.3 Sicherung und Inwertsetzung von Freiräumen

(208) Freiräume sind keine Restflächen, sondern erfüllen eine Reihe von wichtigen Funktionen: Sie erbringen ökologische Leistungen wie Reinigung von Wasser und Luft, Entgiftung und Zersetzung von Abfällen, Erzeugung und Erneuerung von belebtem Boden, Schädlingskontrolle durch natürliche Feinde, Aufrechterhaltung von Biodiversität, mildernder Einfluss auf Klima, Schutz vor Erosion oder Anzeige von Umweltveränderungen.

(...)

2.3.4 Anwendung: Berücksichtigung der Herausforderungen und Ziele

2.3.4.4 Ausweisung und Konzeption von Freiräumen: Landschaftskonzept als integrierter Teil des regionalen und örtlichen Entwicklungskonzeptes

(232) Die Ausweisung von Vorrangzonen und Vorrangflächen zum Schutz wertvoller Freiräume und überörtlicher Siedlungsgrenzen dient der Sicherung wertvoller Freiräume und ökologisch sensibler Gebiete. Die Notwendigkeit der Freihaltung von Flächen begründet sich etwa durch ihre Bedeutung für eine ökologische Ausgleichsfunktion, den Umwelt- und Naturschutz, den Wasserhaushalt, die Vermeidung von Luftverschmutzung, das Landschaftsbild, die landschaftsgebundene Erholung sowie die landwirtschaftliche Eignung.

2.6 Städtische Regionen – dynamisch und ordnungsbedürftig

2.6.2 Trends und Herausforderungen

2.6.2.5 Bauland oder Grünland?

(439) Auch in den Stadtlagen selbst gehen Grün- und Freiflächen, die hier aus ökologischer Sicht besonders wichtig sind, laufend verloren. Im Innenstadtbereich werden Baulücken verbaut und im Stadterweiterungsgebiet die noch vorhandene landwirtschaftliche Nutzfläche sukzessive einer Bebauung zugeführt. Der Mangel

bzw. der Verlust an Grünflächen verschlechtert besonders im innerstädtischen Bereich das Stadtklima, die Luftqualität und damit die Lebensqualität der Wohnbevölkerung.

2.7 Ländliche Regionen – Vielfalt an Herausforderungen und Entwicklungschancen
2.7.2 Trends und Herausforderungen
2.7.2.3 Wachsende Bedeutung außerlandwirtschaftlicher Erwerbsmöglichkeiten

(514) Der Tourismus stellt in vielen ländlichen Regionen eine wesentliche regionalwirtschaftliche Komponente dar. Er schafft Beschäftigungsmöglichkeiten und Einkommensquellen und mildert so Abwanderungsbestrebungen. Um die Attraktivität von touristisch genutzten Regionen trotz der verstärkten Konkurrenz anderer Destinationen und eines veränderten Freizeitverhaltens der Gäste zu erhalten, müssen entsprechende Anstrengungen aller am Tourismus Interessierten unternommen werden. Dabei besteht die Gefahr, dass in den Gebieten mit intensiver Erholungsnutzung (Intensivtourismusregionen) und einer auch im Tourismus beobachtbaren Konzentrationstendenz Konflikte mit anderen Nutzungsformen und Interessen auftreten. Dies gilt insbesondere dort, wo die naturräumlichen Gegebenheiten einen hohen Flächenbedarf für Freizeiteinrichtungen (Schipisten, Golfplätze) nicht konfliktfrei zulassen. Touristische „Spezialisierungen" der Raumstruktur lassen in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht vielschichtige Problementwicklungen wie zum Beispiel Grundwasserbelastungen, Boden- und Landschaftsverbrauch, soziale Desintegration, einseitige Arbeitsmöglichkeiten und hohes Verkehrsaufkommen erwarten.

2.7.3 Ziele und Strategien
2.7.3.1 Förderung der Eigenständigkeit der ländlichen Regionen

(523) Die Land- und Forstwirtschaft besitzt für die wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Regionen eine große Bedeutung, insbesondere bei der flächenhaften Nutzung des Raumes. Die Sicherung der Land- und Forstwirtschaft ist daher eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der ländlichen Regionen. Damit die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im zunehmend internationalen Konkurrenzkampf bestehen können, müssen sie sich zu einem multifunktionalen Leistungsanbieter weiterentwickeln. Die nachhaltige Produktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bleibt zwar weiterhin eine unverzichtbare Aufgabe, diese steht aber nicht mehr alleine im Vordergrund. Die Sicherung des Siedlungsraumes und die Katastrophenvorsorge, die mitwirkende Betreuung von Infrastrukturen, das Anbieten von höherwertigen Veredelungsprodukten, Dienstleistungen im Tourismus und in der Freizeitwirtschaft sowie die Erhaltung und Gestaltung der Kulturlandschaften bilden das anzustrebende, umfassende Leistungsbündel. Dies verlangt aber auch neue zielkonforme und wirksame Instrumente der Abgeltung.

3. Umsetzung
3.3 Vorschläge zur Umsetzung
3.3.3 Neuorientierung des Verhältnisses zwischen Ordnungs- und Entwicklungsplanung
3.3.3.1 Entwicklung und Ordnung im Großen

(604) Damit kommt den Flussraumkonzepten – sie führen verträgliche Nutzungen und Funktionen wie Hochwasserschutz, Naturschutz, Grundwassersicherung mit Flächensicherungsmaßnahmen für eine mit dem Wasserschutz verträgliche Land- und Forstwirtschaft sowie Erholungsbereiche integrativ zusammen – und integrierten wasserwirtschaftlichen Konzepten steigende Bedeutung zu. Durch die Einbeziehung aller relevanten Nutzer soll ein kommunikativer Prozess gefördert werden, an dessen Ende auch durch privatrechtliche Verträge die gesicherte Umsetzung steht.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

1. Warum ein ÖREK?
1.2. Aus der Zukunft lernen
1.2.2 Die Zukunft Österreichs: Ein stilisiertes Raumbild
(...)
Es droht eine ungeordnete Siedlungsentwicklung innerhalb der Boomregionen, insbesondere dann, wenn es nicht gelingt, zu einer verstärkten und verbindlichen überörtlichen Planung zu kommen. Nur so ist die drohende Standortkonkurrenz um Betriebe, ArbeitnehmerInnen, Wohnbevölkerung oder TouristInnen in den Griff zu bekommen. Die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von geeigneten Flächen kann dabei in den Boomregionen zu einer kritischen, weil limitierenden Größe werden. All das deutet an, dass die Flächenkonkurrenz, Nutzungskonflikte, Verdrängungsdruck und Zersiedelung zu zentralen Herausforderungen für die Raumordnung werden, besonders eben in den Stadtrand- und Stadtumlandgebieten sowie in Boomregionen außerhalb derselben.
(...)

1.2.3 Chancen und Risiken
Die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung sollen nochmals hervor gestrichen werden. Als Risiko ist sicherlich die wachsende Knappheit des nutzbaren „Bodens" in den Agglomerationsräumen und regionalen Zentren durch steigende Siedlungsflächennachfrage zu sehen. Insbesondere die Erreichbarkeit und Verfügbarkeit von geeigneten Flächen erscheint als kritische Größe. Das Bevölkerungswachstum, der ökonomische Strukturwandel, die hohen Energie- und Mobilitätskosten sowie die hohen Boden- und Immobilienpreise sorgen dafür. Der Boden wird aber auch im ländlichen Raum durch steigenden Bedarf nach natürlichen Ressourcen knapp: die Produktion von Lebensmitteln, Energiepflanzen, Holz, der Abbau von mineralischen Rohstoffen benötigen ein Mehr an Fläche. Abermals sind die Ursachen Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum, Energiepreise und ein verändertes Konsumverhalten. Die Nutzungskonflikte im ländlichen Raum zwischen dem Tourismus und der Landwirtschaft, die Ausbeutung natürlicher Ressourcen und das steigende Potenzial an Naturgefahren nehmen zu.
(...)

2. Grundhaltungen und Ziele
2.2. Spezifische Ziele der Raumentwicklung
2.2.1 Konfliktarme und haushälterische Flächennutzung
Die grundsätzlichen Ziele der Raumentwicklung, operationalisiert durch die Raumordnung und Raumplanung, zielen darauf ab, die Nutzungen im Raum so zu ordnen und zu gestalten, damit eine konfliktarme und langfristige Nutzung möglich ist. Die örtliche und überörtliche Raumordnung kann und soll das durch eine vorausschauende Flächenwidmung ermöglichen.
- Grund und Boden sind dabei haushälterisch, flächensparend, zweckmäßig und nachhaltig zu nutzen und generell sind Entwicklungsperspektiven auch für spätere Generationen offen zu halten.
- Wohn- und Arbeitsgebiete sowie zentrale Einrichtungen sind einander zweckmäßig zuzuordnen und es ist dafür zu sorgen, dass diese durch den öffentlichen Verkehr gut erschlossen sind.
- Flächen und Standorte mit entsprechender Nutzungseignung sind durch ganzheitliche, nachhaltige Gesamtkonzepte und über aktive Bodenpolitik zu sichern und zu entwickeln.

2.2.2 Freihalten von Flächen mit besonderer wirtschaftlicher Eignung
Die Raumordnung soll des Weiteren die räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige und dauerhafte Wirtschaft (Land- und Forstwirtschaft, Rohstoffgewinnung, produzierendes Gewerbe und Industrie, Dienstleistungen) sichern. Sie kann dies durch ein frühzeitiges Freihalten der Flächen mit besonderer wirtschaftlicher Eignung leisten.
u.a.
- Im Bereich der Land- und Forstwirtschaft sind besonders geeignete Flächen zu erhalten, um die Bevölkerung nachhaltig mit Nahrungsmitteln und Rohstoffen hoher Qualität zu versorgen und die Kulturlandschaft zu pflegen.
- Schließlich sind zusammenhängende Flächen mit einer zeitgemäßen Infrastruktur (Verkehr, insbesondere Bahnanschluss, Energie, Kommunikation) als integrierte Betriebsstandorte für Industrie, Gewerbe und den Einzelhandel frei zu halten.

2.2.3 Versorgung der Bevölkerung mit Gütern, Dienstleistungen und Arbeitsplätzen sichern
(...)
- Die regionale Wirtschaft ist zu entwickeln und zu fördern, um eine dauerhafte Abwanderung zu verhindern und zirkuläre Abwertungsprozesse zu bremsen. Die Maßnahmen zur Hebung der regionalökonomischen Standortqualität schließen Verbesserung der harten (Erreichbarkeit, Flächenangebot, finanzielle Förderungen, qualifiziertes Arbeitskräfteangebot) und weichen (Image, subjektive Attraktivitäten) Standortfaktoren mit ein.
(...)

2.5. Handlungsfeld funktionale regionale Standortentwicklung
(...)
- Nutzung und Weiterentwicklung bestehender, geeigneter Standorträume vor Schaffung neuer Standorte, dabei aktive Unterstützung des Strukturwandels in der Wirtschaft in Richtung einer stärkeren Mischung von Büro-, Forschungs- und Produktionsfunktionen (als Beitrag zur Attraktivierung der Standorte, zu einer effizienteren Flächennutzung und als bessere Voraussetzung für eine qualitativ ansprechende ÖV-Erschließung)
(...)

4. Verkehr und Mobilität
(...)
In der Raumordnungspolitik werden die vorhandenen Instrumente zur Steuerung einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung kaum genutzt: das Potenzial gewidmeter Baulandflächen übersteigt den Bedarf selbst bei der Wachstumsvariante der Bevölkerungsprognose bis 2030 bei Weitem. Die gewidmeten Flächen sind vielfach kaum mit öffentlichem Verkehr erschließbar und ermöglichen monofunktionale Einfamilienhausgebiete. 50 % der in den letzten 30 Jahren neu errichteten Wohnungen befinden sich in Ein- und Zweifamilienhäusern.
(...)

5. Umwelt, Klimawandel, Ressourcen
5.4. Ressourcen
5.4.2 Versiegelung, Bodeninanspruchnahme
1. Außengrenzen der Siedlungsgebiete und Siedlungsschwerpunkte
Die Begrenzung von Baulandwidmungen seitens der Bundesländer bzw. Gemeinden auf ein bestimmtes, abgegrenztes Gebiet dient zur Vermeidung von Zersiedelung und zu einem sorgsamen Umgang mit Grund und Boden (maßvolle Verdichtung von innen). Bereits auf lokaler Ebene kann durch Setzung von Siedlungsschwerpunkten die Bodeninanspruchnahme optimiert werden. Durch stärkere Anreize für flächensparendes Bauen sollen kompakte Siedlungen und angemessene Siedlungstypen gefördert werden (energieeffiziente Reihenhäuser anstatt flächenintensiver Einfamilienhäuser, flächensparende Hoch-/Tiefgaragen anstelle von ausgedehnten Kfz-Abstellflächen im Gewerbe, etc.).
2. Wieder- bzw. Nachnutzung von Gewerbe-, Industrie- bzw. Handelsbrachen
Eine Schaffung von Anreizsystemen seitens der Bundesländer hinsichtlich einer ‚Revitalisierung' von ungenutzter Bausubstanz bzw. Industrie-, Gewerbe- und Handelsbrachen dient zur Reduktion der Flächeninanspruchnahme.
4. Verfügbarmachung gewidmeter aber unbebauter Flächen
Die bessere Übereinstimmung von Plan- und Realnutzung von Boden ist erforderlich, dazu ist auch die Eigentümerverantwortung gegenüber der Öffentlichkeit zu thematisieren und gegebenenfalls mittels fiskalischer Lenkungsinstrumente zu steuern.

5.4.3 Freiraumnutzung, Landschaft
1. Integratives Flächenmanagement
Durch fachübergreifende Zusammenarbeit auf überregionaler Ebene kann die Sicherung und Förderung von Freiräumen in der Landwirtschaft, im Naturschutz und in der Raumordnung in Synergie unterstützt werden. So kann die übergeordnete Raumplanung die integrative Gestaltung von Flussräumen z.B. als Hochwasserrückhaltebereich, Erholungsraum, landwirtschaftliche Nutzfläche, Naturschutz, etc. gemeinsam mit den relevanten Fachplanungen sicherstellen.
2. Klare Definition der Funktionen von Freiraum
Zur Abstimmung und Sicherung von hochwertigen Freiraumfunktionen (z.B. als Kühlräume) braucht es insbesondere in der überörtlichen Raumplanung die Übermittlung klarer Erfordernisse von Fachgebieten an die Raumplanung etwa zur Sicherung von Produktionsflächen, von Hochwasserabfluss- und Hochwasserrückhalteflächen oder von Erholungsflächen. Dazu wäre die Freiraumnutzung / Erholungsfunktion als eigenständige Nutzungskategorie zu etablieren.

3. Abstimmung zwischen Stadt- und Umlandfunktionen
Eine Koordinierung von Stadt und Umland, wie z.B. im Sinne der Naherholung, ist durch die Schaffung von gemeinsamen Entwicklungskonzepten anzustreben. Damit können überregionale Abstimmungen von Maßnahmen im Flächenmanagement gewährleistet werden.
5. Abstimmung des Flächenbedarfs
Vor allem die landwirtschaftliche Nutzung von Boden für die Nahrungsmittelproduktion und seine Nutzung im Sinne der Energiebereitstellung ist mit anderen Nutzungsinteressen unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeitskriterien abzustimmen (z.B. durch Kaskadennutzung).
6. Ökologischer Funktionsausgleich
Bei intensiver touristischer Nutzung eines Raumes ist durch die Bereitstellung von Ausgleichsflächen ökologische Ausgewogenheit anzustreben.

6. Raumentwicklung und Governance
6.1. Kooperative Strukturen
6.1.1 Gemeindeebene: Flächenwidmung als zentraler Handlungsbereich
Die österreichische Verfassung gesteht den Gemeinden eine hohe Autonomie im Bereich der örtlichen Raumplanung zu. Die meisten Gemeinden füllen diesen Rahmen auch verantwortungsbewusst und zum Wohle ihrer Bürger aus. Sie streben dabei in den meisten Fällen ein Wachstum der Wohnbevölkerung und der Arbeitsplätze an und widmen daher auch Bauland (z.B. für Wohnen, Gewerbe) um Wachstum zu ermöglichen. Die Eigentümer der Flächen sind aber in der Regel nicht gezwungen, die Widmungen auch zu realisieren. Zwischen gewidmetem und dem für reale Nutzung tatsächlich verfügbarem Bauland können daher erhebliche Diskrepanzen bestehen, die die Gemeinden wieder dazu veranlassen, neues Bauland zu widmen (Widmungsspirale).
(...)

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:
2. Herausforderungen
2.2 Raumstrukturelle Herausforderungen
2.2.1 Flächenverbrauch und Nutzungskonflikte
(...) Nutzungskonflikte um die Ressource „Raum" sind unvermeidbar, denn verfügbare Flächen sind nicht vermehrbar, und manche Raumnutzungen sind miteinander nicht verträglich. Freizeitanlagen neben hochrangigen Verkehrsflächen oder emittierender Schwerindustrie (Schadstoffe, Lärm, ...) stellen keine günstigen räumlichen Nachbarschaften dar. Dazu kommt eine wachsende Verantwortung dem Naturraum gegenüber. Zunehmend wird erkannt und auch akzeptiert, dass nicht alle Flächen beliebig genutzt werden dürfen. Raumordnung ist notwendig, um Nutzungskonflikte, die aus unterschiedlichen Interessen entstehen, zu entscheiden, Fehlinvestitionen zu verhindern und vorausschauend einen für alle Beteiligten akzeptierbaren Kompromiss zu erzielen. (...)

2.2.3 Entstehung neuer Funktionsräume
(...) Die überörtliche Raumordnung ist aber auch deshalb verstärkt notwendig, weil im interkommunalen Wettbewerb um Entwicklungsanteile die Gefahr besteht, die übergeordneten Ziele der Raumordnung, insbesondere jenes, das eine nachhaltige Entwicklung anstrebt, aus dem Auge zu verlieren. Die Gefahr, dass aufgrund der kommunalen Wettbewerbsbedingungen einzelne Gemeinden ein Zuviel an Flächen ausweisen, unkoordiniert Gewerbegebiete eröffnen und sich vielleicht gegenseitig bei den Angeboten an Investoren übertreffen, ist nicht von der Hand zu weisen. Aktueller denn je ist auch die Tatsache, dass nicht jede Gemeinde „alles" haben kann. Durch interkommunale Kooperation auf einer überörtlichen Ebene können Fehlinvestitionen und Fehlplanungen vermieden und eine einigermaßen harmonische räumliche Arbeitsteilung angestrebt werden. Über Kooperationen sollen nicht nur Aufgaben und Pflichten, sondern auch Gewinne und Lasten „gerecht" verteilt werden. (...)

4.Räumliche Strukturen

4.5 Schutz-, Eignungs- und Vorranggebiete

(...) Zunächst stehen im Mittelpunkt solcher Ausweisungen der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Erhaltung ökologisch wertvoller Funktionen. Bestimmte Gebiete bzw. Flächen sollen einer speziellen Nutzung (oder Nicht- Nutzung) vorbehalten sein. Die Ausweisung solcher „Schutzgebiete" ist in der Regel mit Nutzungsbeschränkungen verbunden. Zumeist soll eine Sicherung des Freiraums vor Besiedlung erwirkt werden. Die Festlegungen erfolgen im Allgemeinen rechtlich verbindend. Die normative Verankerung wirkt damit in hohem Maße „raumordnend". Zu der Kategorie „Schutzgebiete" zählen Natur- und Landschaftsschutzgebiete, die NATURA 2000-Gebiete, regionale Grünzonen, Sicherungsgebiete in der Forstwirtschaft, Gefahrenzonen, Sicherungsbereiche für die Wasserwirtschaft, Sicherungsbereiche für den Rohstoffabbau etc.
Eignungs- und Vorranggebiete tragen hingegen zumeist empfehlenden und damit keinen rechtsverbindlichen Charakter. Sie signalisieren, dass sich bestimmte Gebiete bzw. Flächen für spezielle Funktionen besonders eignen würden. Dabei kann es auch zu räumlichen Überlagerungen von Eignungs- und Vorranggebieten unterschiedlicher Art kommen. Diese Ausweisungen leisten damit auch einen Beitrag zur Koordination zwischen den einzelnen Freiraumfunktionen. Eignungs- und Vorranggebiete unterstützen eher den Entwicklungsgedanken als die Raumordnung im engeren Sinne. Zu den Eignungs- und Vorranggebieten zählen beispielsweise landwirtschaftliche Vorranggebiete oder Gebiete, die für bestimmte wirtschaftliche Aktivitäten besondere Entwicklungschancen besitzen (z.B. für den Tourismus, für die naturnahe Erholung, für die Gewinnung mineralischer Rohstoffe). (...)

5. Sektorale Themen

5.2 Umwelt, Natur, Landschaftsqualität

(...) Die unmittelbare Herausforderung besteht darin, ökologisch hochwertige und sensible Flächen den Nutzungsansprüchen der Gesellschaft und der Wertschöpfung zu entziehen und diese der „Natur" zu erhalten bzw. zurück zu geben. Dieser Vorgang ist erfahrungsgemäß schwierig und konfliktträchtig, denn beispielsweise will die Landwirtschaft weiter ihre Flächen intensiv nutzen, die Bevölkerung neue Wohngebäude oder Freizeitanlagen errichten oder die Wirtschaft alte Betriebsgebäude durch neue – bei größerem Flächenverbrauch – ersetzen. Normative Entscheidungen der Politik sind notwendig, um diese Verteilungskonflikte um Flächen und bauliche Nutzungen zu regeln. (...)

5.5 Siedlungsentwicklung

(...) Harmonie mit der Kulturlandschaft

Siedlungen sollen sich sowohl funktional als auch visuell harmonisch in die umgebende Kulturlandschaft einfügen. Die Charakteristika der jeweiligen Kulturlandschaft sind zu berücksichtigen. Besonders bedeutende und weit einsehbare Landschaftsteile (landschaftsprägende Höhenrücken, Kuppen, Hanglagen, Fluss- und Seeuferbereiche) sind freizuhalten. Der Flächenwidmungsplan (in Abstimmung mit einem Landschaftskonzept und einem Entwicklungskonzept) sowie die Vorgaben eines Regionalen Raumordnungsprogramms (Siedlungsgrenzen, regionale Grünzonen, erhaltenswerte Landschaftsräume) sind als Instrumente dafür einzusetzen. (...)

Das Landesentwicklungskonzept für NÖ beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Flächeninanspruchnahme:

§ 14 Allgemeine Maßnahmen

(7) Die Sicherung geeigneter Flächen in zentralen Orten für die entsprechend ihrer zentralörtlichen Stufe vorzusehenden zentralen Einrichtungen, für Wohnbau sowie für Industrie und güterproduzierendes fernbedarfstätiges Gewerbe ist in den örtlichen Raumordnungsprogrammen insoweit anzustreben, als dies zur Erreichung bzw. Erhaltung der zentralörtlichen Funktion erforderlich ist.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

II. Abschnitt
Sportliche Betätigung
§ 8 Maßnahmen
(2) Bei der Erstellung von örtlichen Raumordnungsprogrammen soll im Rahmen der Flächenwidmung bei Sportplätzen die Möglichkeit einer dem Bedarf des Wettkampfsportes entsprechenden Erweiterung des Rasenspielfeldes sichergestellt werden.

III. Abschnitt
Naturgebundene Freizeitgestaltung
§ 11 Begriffe
Im Sinne dieser Verordnung gelten als
(2) Landschaftsplan: die Erfassung und Bewertung von Gegebenheiten und Möglichkeiten der natürlichen Umwelt im Hinblick auf die Gemeindeentwicklung, die Ausweisung von Schutz- und Pflegegebieten sowie Zonen optimaler Nutzungseignung (insbesondere die Ausweisung von Grün- und Freiflächen) und die textliche und planliche Darstellung konkreter Maßnahmen der Landschaftspflege, des Naturschutzes und der Erholungsplanung, möglichst auf der Grundlage eines Landschaftsrahmenplanes, im Maßstab 1:25.000–1:5000; der Landschaftsplan kann ganz oder teilweise in das örtliche Raumordnungsprogramm aufgenommen werden.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet folgende relevante Aussage bzgl. Flächeninanspruchnahme:

§ 4 Allgemeine Standorte
Allgemeine Standorte sind die in der Anlage bezeichneten Gemeinden, soferne sie in ihren örtlichen Raumordnungsprogrammen auf Grund der Bestimmungen der §§ 10 bis 16 des NÖ Raumordnungsgesetzes 1974 Ziele oder Maßnahmen für die Entwicklung des Fremdenverkehrs festlegen bzw. im Flächenwidmungsplan der Gemeinde Flächen für Fremdenverkehrs- bzw. Erholungszwecke ausweisen.

§ 7 Sicherung von Erholungsgebieten
(1) Zur Sicherung von Erholungsgebieten dürfen in Allgemeinen Standorten Flächen,
1. die in einem Naturschutzgebiet (§ 12 Abs. 1 Z. 1 und 2 Naturschutzgesetz 1968, LGBl. Nr. 450) gelegen sind, im Flächenwidmungsplan nicht,
2. die in einem Landschaftsschutzgebiet (§ 13 Abs. 1 Naturschutzgesetz 1968) gelegen sind, im Flächenwidmungsplan nur unter den in Absatz 2 genannten Voraussetzungen

als Bauland gemäß § 13 NÖ Raumordnungsgesetz oder für eine besondere Nutzung gemäß § 14 Abs. 2 NÖ Raumordnungsgesetz ausgewiesen werden.
(2) Die im Absatz 1 Ziffer 2 bezeichneten Flächen dürfen nur dann als Bauland oder für eine besondere Nutzung ausgewiesen werden, wenn die dadurch ermöglichte Bauführung oder Nutzung den Erholungszweck durch eine Beeinträchtigung der Umgebung, die das nach den örtlichen Verhältnissen gewöhnliche Maß übersteigt, oder durch eine Zersiedelung des Raumes, nicht gefährdet.

§ 8 Behördliche Maßnahmen
Behördliche Maßnahmen sind:
1. die Aufstellung von örtlichen Raumordnungsprogrammen (§ 10 NÖ Raumordnungsgesetz), die Erlassung und Abänderung von Flächenwidmungsplänen (§§ 11 und 18 NÖ Raumordnungsgesetz) durch die Gemeinden unter Berücksichtigung der Bestimmungen des § 7 dieser Verordnung;
2. die Erteilung (Versagung) der Genehmigung von Flächenwidmungsplänen durch die Landesregierung (§ 17 NÖ Raumordnungsgesetz);
3. die Erlassung von Bausperren zur Sicherung der Durchführung des Flächenwidmungsplanes durch den Gemeinderat (§ 19 NÖ Raumordnungsgesetz);

(...)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme.

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

- Hauptregion Industrieviertel

(...)

Mit der Produktion von hochwertigen Lebens- und Futtermitteln, zeitgemäßen Erwerbskombinationen (Tourismus, Biomasse, Direktvermarktung) und der Sicherung von landwirtschaftlichen Flächen in Ballungsräumen wird eine nachhaltige Land- und Forstbewirtschaftung möglich.

(...)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Kurzfassung

Die möglichen Rahmenbedingungen

- Internationales Krisenmanagement:

(...) vergleichsweise höchster Siedlungsflächenbedarf

- Wieviel Wachstum „verkraftet" Wien?

(...) Werden die angenommenen, relativ hohen Bebauungsdichten (durchschnittliche Nettogeschossflächendichte 0,9) oder das angestrebte Ausmaß an Baulandmobilisierung (70%ige Inanspruchnahme des Baulandes) nicht erreicht und/oder tritt ein Rahmenszenario höherer Zuwanderung (120 – 130.000 Wohnungen) ein, so entsteht ein über die Stadterweiterungsgebiete hinausgehender Siedlungsflächenbedarf. Es müssten dann entweder innerhalb Wiens (infolge hoher Erschließungskosten oder ökologisch begründeter Freihalteansprüche weniger geeignete) weitere Freiflächen herangezogen werden oder im Umland (zu der dortigen Nachfrage) zusätzliche Siedlungsflächen bereitgestellt werden. (...)

Dezentralisierung: Mengen, Orte und Spielräume

- In jedem Fall: Steuerung tut Not:

Die Modellrechnungen für die quantitative Überprüfung des Konzeptes der dezentralen Konzentration wurden mit dem Rahmenszenario *Internationale Dynamik* (mit eher geringem Bevölkerungszuwachs) durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen die Sinnhaftigkeit des Konzeptes selbst für diesen Fall mit relativ bescheidenem Siedlungsflächenbedarf. Im Falle des Eintretens anderer Szenarien mit höheren Bevölkerungszuwächsen (und entsprechenden „Überlaufpotentialen" aus dem Wiener Stadtgebiet) dürfte überhaupt keine andere Wahl mehr bleiben: die Fortsetzung der Suburbanisierung bei forciertem Flächenwachstum wäre vom Verkehrsaufkommen her überhaupt nicht mehr verkraftbar.

Entweder: Suburbanisierung des *Um-Landes*
Oder: Urbanisierung der *Land-Städte*

- Die Alternativen:

(...)

TREND: Fortgesetztes Randwachstum des Siedlungskörpers von Wien, flächenvergeudende Wohn- und Siedlungsformen, an den Schnellbahnlinien weiter in die Region hinausreichend, kurz: Suburbanisierung des *Um-Landes*

LEITBILD: Beschränkung des Randwachstums, Forcierung flächensparender Wohn- und Siedlungsformen, Umlenkung der Nachfrage auf geeignete regionale Zentren im Umland von Wien, kurz: Urbanisierung der *Land-Städte*

- 2.300 ha weniger Bauland:

Einsparungen an Grundstückskosten und damit billigere Wohnungen erstens durch flächensparende Bau- und Siedlungsformen (2.300 ha Einsparungen) und zweitens durch Nutzung des Bodenpreisgefälles zwischen wiennahen und wienfernen Gemeinden. Die durchschnittlichen Grundstückskosten je neuerrichteter Wohnung könnten um ein Drittel gesenkt werden.

- Mehr Wachstum erfordert mehr Kooperation:

Die o.a. Zahlen beruhen auf einem Rahmenszenario, in dem Wien die auf das Stadtgebiet gerichtete Nachfrage nach Siedlungsflächen weitestgehend aufnehmen kann. Unter diesen Bedingungen können die vorgeschlagenen *Entwicklungszentren* die auf das Umland gerichtete Nachfrage zum Großteil aufnehmen. Daraus ergibt sich, dass im Falle anderer Rahmenbedingungen mit größerer Zuwanderung die beiden Stoßrichtungen *Flächensparen* und *dezentrale Konzentration* noch intensiver und auf gesamtregionaler Ebene (d.h. grenzübergreifend gemeinsam) verfolgt werden müssen, wenn „Überlaufpotentiale" auch noch im Umland untergebracht werden müssen.
Je größer der Siedlungsdruck, desto bedeutender werden darüber hinaus auch Maßnahmen zur Begrenzung der Zweitwohnsitzentwicklung. Eine verstärkte Kontrolle der Anspruchsberechtigung auf Wohnbauförderung innerhalb der betroffenen Bundesländer, aber auch grenzüberschreitend, könnte über eine effizientere Nutzung der Bestandswohnungen Flächeneinsparungen bringen und zudem Förderungsmittel für die Schaffung neuer Hauptwohnsitze freimachen.

Hauptelemente der siedlungspolitischen Strategie

- Impulse, Eigendynamik, Begrenzungen:

Die differenzierte Steuerung umfasst:
u.a.
- Konzentration der Betriebsflächenangebote in den *Entwicklungszentren*
- Zulassen der weiterhin zu erwartenden starken Eigendynamik in den Gemeinden Korneuburg, Groß-Enzersdorf und Schwechat, allerdings unter Forcierung flächensparender Bau- und Siedlungsformen

Neue Steuerungsinstrumente

- Infrastrukturabgabe für ungenutztes Bauland:

Um die Siedlungsentwicklung in die *Entwicklungszentren* zu lenken, sind neben den gezielten Wachstumsimpulsen an diesen Standorten jedoch auch restriktive Maßnahmen in den übrigen Umlandgemeinden erforderlich. In diesen soll der Wohnungszuwachs auf den Eigenbedarf beschränkt werden: Dazu müssen zukünftige Baulanderweiterungen beschränkt und etwaige bestehende Baulandüberhänge reduziert werden. Neben dem Vorteil einer besseren Lenkbarkeit der Siedlungsentwicklung auf regionaler Ebene bietet eine „bedarfsgerechte Widmungspolitik" auch bessere Voraussetzungen für die Baulandmobilisierung und damit größere Chancen für die Steuerung der Siedlungsentwicklung auf der Gemeindeebene. Die Gemeinden sind bei dieser Aufgabe einer bedarfsgerechten Flächenwidmung durch konkrete Vorgaben von seiten der überörtlichen Raumplanung zu unterstützen. (...)

• Örtl. Raumordnungsprogramm, Stadtentwicklungsplan:
Wichtigstes Instrument zur Umsetzung der Strategie auf der Gemeindeebene ist das *örtliche Raumordnungsprogramm.* Insbesondere in den *Entwicklungszentren* sollten darin auch die privatrechtlichen Maßnahmen der Stadtgemeinden aufgenommen werden (vgl. ROG-Novelle). Inhaltlich (vgl. Mindestinhalte nach dem ÖRK ´91) sollte es jedenfalls umfassen
u.a.
- die Sicherung von Freilandflächen differenziert nach Realisierungsphasen.
(...)

1. Zur Aufgabenstellung
• Das „neue Wachstum"
(...)
Diese Wende ist raumordnungspolitisch von noch größerer Bedeutung, als es die Verschiebungen in den Prognosezahlen erwarten lassen. In der für die Raumordnung maßgeblichen Perspektive, der Flächennutzung bzw. der Raumansprüche, ist natürlich auch in der Periode der Bevölkerungsstagnation sowohl das Siedlungsgebiet in Wien (und nicht nur das im Umland) kräftig gewachsen. Eine bisher stark auf Einwohnerzahlen gerichtete Beobachtungsweise hat diese Tatsache weitgehend verdrängt (siehe ungedeckter Wohnungsbedarf, bodenpolitisches Defizit u.ä.)
(...)

2. Ausgangslage
2.1 Die räumlichen Entwicklungsmuster der Vergangenheit
2.1.3 Zweitwohnungswesen
• Zweitwohnsitze und Siedlungsstruktur
Die Angaben zur Lage der Zweitwohnsitze geben deutliche Hinweise zu Flächeninanspruchnahme, Zersiedelung, Landschaftsbeeinträchtigung und infrastrukturellen Folgekosten.
(...)
- Fast 60 % der Zweitwohnsitze wurden auf Grundparzellen mit mehr als 700 m² Fläche errichtet.

2.1.9 Räumliche Schwerpunktsetzung
• Südlicher Wiener Stadtrandbereich
Zwischen Schwechat und Vösendorf entwickelt sich im Anschluss an die südliche Wiener Stadtgrenze ein *Siedlungsring.* Der Stadtentwicklungsbereich Rothneusiedl stellt die Fortsetzung einer Siedlungsachse bis zur Stadtgrenze dar. Sowohl die Entwicklung des Siedlungsringes als auch die Fortsetzung von Siedlungsachsen – insbesonders ihre Überlagerung – begünstigen ohne grenzübergreifende Steuerungsmaßnahmen eine weitere flächenhafte Suburbanisierung im Süden Wiens.

2.2 Die bisherige Steuerung der Entwicklung
2.2.2 Planerisch-instrumentelle Problemfelder
• 2.2.2.3 Umsetzungsorientierung
(...) Die bestehende Praxis der Flächensicherung und Förderung für Betriebsansiedlungen über die zuständigen Ansiedlungsgesellschaften weist in Niederösterreich zumindest Ansätze der Vernetzung mit regionalpolitischen Zielsetzungen auf, im Burgenland fehlen diese weitestgehend.

3. Rahmenbedingungen für eine Dezentralisierung
3.1 Integration und Ostöffnung: Rahmenszenarien für die Stadt Wien und ihr Umland
• Flächenbedingte Restriktionen der zukünftigen Siedlungsentwicklung in Wien
(...)
Im Stadtentwicklungsplan 1994 erfolgt eine Auseinandersetzung mit den beschriebenen Rahmenszenarien der Wirtschafts- und Siedlungsentwicklung. Die Abschätzung und Bewertung des Flächenpotentials von Wien wurde dafür aktualisiert (Moser, P., Mühlegger, R., 1994). Eine der für die vorliegende Arbeit wesentlichen Aussagen ist, dass mit dem Ziel einer Sicherung der „weichen" Standortvorzüge Wiens eine möglichst gesteuerte und räumlich eingeschränkte expansive Entwicklung des Stadtkörpers stattfinden soll. Angestrebt wird ein Siedlungsflächenwachstum, das in etwa einem Rahmenszenario geringerer Zuwanderung, wie dem Szenario Internationale Dynamik entspricht, das Ausmaß des Siedlungsflächenwachstums soll eine Größenordnung von etwa 3.150 ha nicht übersteigen.

4. Dezentralisierung: Spielräume und mögliche Effekte
4.1 Steuerbares Nachfragepotential
Fragen der Standortgunst, im einzelnen der Erreichbarkeit, der Bodenpreise und der Verfügbarkeit von Flächen sowie der Wohnqualität und Attraktivität des Wohnumfelds spielen eine entscheidende Rolle für die Wahl des Wohnstandorts. Wenn hier Maßnahmen gesetzt werden, die die relative Standortgunst von

ausgewählten regionalen Siedlungsschwerpunkten erhöhen, wird die Nachfrage entsprechend darauf reagieren.
(...)

4.4 Das Szenario *Leitbild* im Vergleich mit dem Szenario *Trend*
4.4.1 Baulanderweiterung in den Entwicklungszentren
(...)
Dies sind über 16.000 Wohnungen mehr als im Szenario *Trend*. Die Entwicklungszentren würden damit 70 % des theoretischen Konzentrationspotentials in der Planungsregion Wien-Umland bewältigen.
Die Voraussetzungen dafür sind:
- Forcierung dichterer Bauformen beim Wohnungsneubau
  u.a.
  - Insgesamt kann dadurch der durchschnittliche Flächenbedarf je Wohnung im Vergleich zu einer Trendfortschreibung um ein Drittel gesenkt werden.

(...)
Während im Szenario *Trend* der Bruttobaulandbedarf in den *Entwicklungszentren* bei 1.200 ha liegt, würde er im Szenario *Leitbild* 2.100 ha betragen: Bei Einsatz relativ moderater Maßnahmen zum Flächensparen und zur Baulandmobilisierung kann im Szenario *Leitbild* im Vergleich zum Szenario *Trend* eine Erhöhung des Wohnungszuwachses um über 150 % bei gleichzeitiger Erhöhung des Bruttobaulandbedarfs um nur knapp 70 % erzielt werden.
(...)

4.4.3 Argumente für eine Dezentralisierung
(...)
Die Strategie der Dezentralen Konzentration wird in den *Entwicklungszentren* von Maßnahmen zum Flächensparen und zur Baulandmobilisierung begleitet. Zur Reduzierung des Siedlungsdruckes werden derartige Maßnahmen auch in den restlichen Gemeinden angenommen, allerdings mit etwas geringerer Wirkung (Annahmen: Reduktion des Einfamilienhausanteils um 15 %, Verringerung der durchschnittlichen Parzellengröße von 700 m² auf 600 m²).
(...)
Insgesamt können in der Planungsregion durch Dezentralisierung in Kombination mit flächensparenden und baulandmobilisierenden Maßnahmen fast 2.300 ha oder fast ein Drittel des bei einer Fortschreibung der Siedlungsentwicklung entstehenden Bruttobaulandbedarfs eingespart werden.
(...)

4.4.4 Perspektiven für die Stadt Wien
Unter der Voraussetzung, dass die Stadt Wien in der Lage ist, die auf sie gerichtete Nachfrage nach Siedlungsflächen innerhalb der Stadtgrenze zu bewältigen, liegt die Bedeutung der Dezentralisierungsstrategie im Wiener Umland zunächst vorrangig in den verkehrlichen Auswirkungen. (...)
(...)
Die Maßnahmen der dezentralen Konzentration in den niederösterreichischen *Entwicklungszentren* tragen dabei zu einer Steigerung der Standortgunst im Bereich der einmündenden S-Bahnäste bei. Es sind v.a. die „Torräume" Floridsdorf, Praterstern, Brigittenau und Südbahnhof, aber auch die Einzugsbereiche dazwischenliegender S-Bahnhaltestellen im dichtbebauten Stadtgebiet, n denen durch Brachflächennutzung, höherwertige Nutzung mindergenutzter Flächen und Überbauungen ein, zur Zentrenaufwertung im Außenbereich der Region in Beziehung stehender, Ausbau neuer Zentren erfolgen sollte. Mit dem Ausbau korrespondierender „Modernisierungskerne" in Wien und im Wiener Umland könnten den „Gartenstadt"-Wohnungsangeboten in den *Entwicklungszentren* im Bereich der Wiener Zielbahnhöfe Dienstleistungen, Büroarbeitsplätze und Wohnungen „urbanen Typs" (z.B. Wohnungen für Singles, Hochpreisangebote für die Arbeitskräfte internationaler Unternehmungen) gegenübergestellt werden.
Kann die Stadt Wien die auf sie gerichtete Siedlungsflächennachfrage bewältigen (bei geringerer Verdichtung oder Baulandmobilisierung bzw. bei stärkerer Zuwanderung) so müssen die beiden Stoßrichtungen Flächensparen und Dezentralen Konzentration noch intensiver und auf gesamtregionaler Ebene (d.h. grenzübergreifend gemeinsam) verfolgt werden, um „Überlaufpotentiale" aus Wien im Umland unterbringen zu können.
Je größer der Siedlungsdruck, desto bedeutender werden darüber hinaus auch Maßnahmen zur effizienteren Nutzung des Wohnungsbestandes, v.a. durch Begrenzung der Zweitwohnsitzentwicklung. Eine verstärkte Kontrolle der Anspruchsberechtigung auf Wohnbauförderung innerhalb der betroffenen Bundesländer, aber auch die Vermeidung einer quasi-legalen Doppelförderung bei Überschreitung der Landesgrenzen könnte hier Flächeneinsparungen bringen und überdies Förderungsmittel für die Schaffung neuer Hauptwohnsitze freimachen.
(...)

4.5 Die mittel- und langfristigen Perspektiven der Zentren im Rahmen einer Strategie der dezentralen Konzentration

- Die Maßnahmen

Die Durchsetzung der dezentralen Konzentration in den ausgewählten Entwicklungszentren setzt bisher nicht übliche Maßnahmen zur Baulandmobilisierung und für flächensparende Bauweisen voraus, vorrangig in den Einzugsbereichen der S-Bahn-Haltestellen.

(...)

Eine Strategie zur Durchsetzung dieses Leitbildes darf sich nicht allein auf die klassischen hoheitlichen Instrumente der Raumplanung (Flächenwidmung, überörtliche Funktionszuweisungen) stützen. Diesen kommt in den *Entwicklungszentren* lediglich die Rolle formalrechtlicher Grundlagen zu. Die eigentlichen Anstöße (Anreize) müssen von attraktiven Wohnungs- und Unternehmensstandort-Angeboten mit Signalwirkung ausgehen, die nur mit privatwirtschaftlichen Maßnahmen (von eigenen Developer-Institutionen) erzielbar sind.

(...)

5. Das Steuerungsinstrumentarium und sein Einsatz

- Schlüsselfertige Angebote statt Bauflächenregulierung

(...)

Die zu setzenden Maßnahmen müssen für das Projekt „Entwicklungszentrum" eine hohe Realisierungssicherheit garantieren. Dabei zeigen sich zuvorderst drei Problemkreise:

u.a.

- die begrenzte Verfügbarkeit der Flächen

(...)

- Stadtentwicklungsplan

(...)

In den *Entwicklungszentren* sollten darin auch die privatrechtlichen Maßnahmen der Stadtgemeinden aufgenommen werden (vgl. ROG-Novelle). Inhaltlich (vgl. Mindestinhalte nach dem ÖRK '91) sollte es jedenfalls umfassen:

u.a.

- die Sicherung von Freilandflächen differenziert nach Realisierungsphasen

- Das neue Raumordnungsgesetz

(...)

Die Möglichkeiten zur Sicherstellung einer widmungsgerechten Nutzung innerhalb absehbarer Frist bei der Neuwidmung von Bauland werden durch die im ROG vorgesehene Option der Gemeinden für privatrechtliche Verträge mit dem Eigentümer bedeutend besser (Entwurf zum NÖ ROG, § 16 b (5)). Diese Maßnahme könnte sofort wirksam werden. In Gemeinden mit hohem Siedlungsdruck und in Gemeinden mit beschränkten Baulandreserven und beschränkten Baulanderweiterungsflächen wird auch ein großes Interesse der Gemeinden bestehen, dieses Instrument zu nutzen.

Die Anwendung dieses Instruments stellt eine Voraussetzung für die Realisierung eines dynamischen Siedlungsflächenwachstums in den Entwicklungszentren dar. Diese haben derzeit nur geringe Baulandreserven gewidmet, das benötigte Bauland muss zum Großteil neu gewidmet werden. Durch eine Koppelung der Neuwidmung mit Nutzungsverträgen ergeben sich große Chancen, neugewidmetes Bauland fristgerecht einer widmungskonformen Nutzung zuführen zu können.

(...)

Die Bodenpreise liegen derzeit in Stockerau und Wolkersdorf, den untersuchten Gemeinden mit der stärksten Dynamik, bei 1.000 bis 2.500 S, in den anderen Gemeinden mit 500 bis 1.500 S etwas niedriger. Die Bekanntgabe der Wachstumsziele für die Entwicklungszentren wird jedenfalls eine Steigerung der Grundstückspreise zur Folge haben, die aufgrund der zu erwartenden höheren Attraktivität der Gemeinden auch eine gewisse Berechtigung hat. Eine Begrenzung des Preisauftriebs kann am ehesten erreicht werden, wenn auf der Nachfrageseite wenige, starke Institutionen agieren. Ergänzende ordnungspolitische Instrumente sind allerdings vorstellbar, wie z.B. die „Sonderflächen für den sozialen Wohnbau" im neuen Tiroler ROG. Der Grundstückseigentümer kann dadurch dazu verpflichtet werden, einen Teil seiner Flächen „zu einem angemessenen Preis" zu verkaufen.

(...)

Standortpolitik durch Impulse und Regulierung

- Ein überörtliches Raumordnungsprogramm Siedlungswesen für die Planungsregion Wien-Umland

In diesem „Siedlungsprogramm" sollten die Ziele und kurzfristigen Maßnahmen in den *Entwicklungszentren*, darüber hinaus aber vor allem Zielvorgaben für den zukünftigen Einwohner- und Wohnungszuwachs in den Gemeinden ohne *Entwicklungszentren*-Funktion festgeschrieben werden. Die zuletzt genannten Gemeinden haben das Ausmaß der gewidmeten Flächen den im Raumordnungsprogramm vorgegebenen Zielen anzupassen und sind dadurch zu einer bedarfsgerechten Widmungspolitik hinzuführen.

(...)
Es ist eine Aufgabe der überörtlichen Raumplanung, Instrumente zu entwickeln, mit denen eine Reduktion der Baulandüberhänge erfolgen kann. Dabei sind u.a. die folgenden Aspekte zu beachten:
- Die Rückwidmung von Bauland in Grünland sollte nicht mit zu großen Entschädigungsansprüchen verbunden sein. Letztere können z.B. dadurch vermieden werden, dass Flächen, die erst vor einer kurzen Zeitspanne in Bauland umgewidmet wurden, von einer Rückwidmungsverpflichtung ausgenommen werden.
- Die Reduktion der Baulandüberhängen muss nicht unbedingt auf dem Wege einer Rückwidmung von Bauland in Grünland erfolgen. Es kann sich in Teilbereichen die Rückwidmung in Aufschließungsgebiet als vorteilhafter erweisen. Für größere, zusammenhängende Flächen (auch im Vollbauland) könnte zudem die Baubewilligung vom Vorliegen eines Bebauungsplanes abhängig gemacht werden. Damit könnte zusätzlich dem Ziel einer flächensparenderen Bebauung entsprochen werden.
- Kleinere Baulücken innerhalb des Ortsgebiets können sinnvollerweise nicht rückgewidmet werden. Gleichzeitig kann ein Einfluss auf die Bebauung dieser Flächen genommen werden. Bei der Berechnung des Bedarfs an gewidmeten Bauland sollten diese Flächenangebote nicht einbezogen werden.
Im Entwurf zum NÖ ROG ist das Ziel einer flächensparenden, kompakten und am ÖV orientierten Siedlungsentwicklung als Leitziel für die örtliche und überörtliche Raumplanung formuliert. Seinen konkreten Niederschlag findet dieses Ziel für die örtliche Raumplanung in der Verpflichtung zur Festlegung von Dichtevorgaben im Flächenwidmungsplan. Diese können als Bandbreiten formuliert werden, wobei eine Dichte von 25 Einwohnern pro ha (dies entspricht etwa einer Bruttogeschossflächendichte von 0,2) nur in Ausnahmefällen unterschritten werden darf. Es besteht jedoch auch die Möglichkeit einer konkreteren Festlegung der angestrebten Mindestbebauungsdichte.
In o.a. „Siedlungsprogramm" sollte das Ziel der flächensparenden, kompakten Siedlungsentwicklung durch die Festlegung regional differenzierter höherer Mindestbebauungsdichten verfolgt werden.
Darüber hinaus müssen die Gemeinden v.a. im Außenbereich der Planungsregion von den Vorteilen flächensparender Bauweisen noch stärker überzeugt werden. (...)

- Koordination der Instrumente
- Bindung der Wohnbauförderung an die Raumordnung

Sowohl für die Umsetzung des Ziels der dezentralen Konzentration, als auch für das Ziel einer flächensparenden Siedlungsentwicklung ist eine Koppelung der Raumordnung mit der Wohnbauförderung von großer Bedeutung.
(...)

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

- Leitbild für den Raum Wien Simmering - Schwechat
- Konzentration der Betriebsansiedlung auf hochwertige Standorte

Die Betriebsansiedlung in der Region sollte vorwiegend auf die hochwertigen Standorte konzentriert werden. Zur Ausstattung hochwertiger Standorte gehören ein komplettes Angebot erforderlicher Nutzungen und Infrastruktureinrichtungen im näheren Umfeld, Autobahn- oder Schnellstraßenanschluss, ein Anschluss an ein hochrangiges öffentliches Verkehrsmittel, größere Flächenreserven. Im Raum Wien Simmering Schwechat besteht derzeit an folgenden Standorten entsprechendes Entwicklungspotential:
(...)
Abseits dieser hochwertigen Standorte wird es sehrschwierig sein, (wirtschaftliche) Nutzungen für die Betriebsflächen an der Peripherie zu finden. Es ist kaum absehbar, dass viele der in großem Umfang gewidmeten und nicht bebauten Flächen jemals besiedelt werden können. Unter der Voraussetzung, dass Klein- und Mittelbetriebe weiterhin Möglichkeiten zur Ansiedlung oder Erweiterung in den Gemeinden der Region finden, wäre die Umwidmung einiger unbebauter Industrie- und Betriebsgebiete zu überprüfen.

Empfehlungen:
u.a.
- Anreizmodelle zur Steuerung der Betriebsansiedlung sowie Modelle für den interkommunalen Vorteils- und Lastenausgleich (etwa Flächenfonds) sollen ausgearbeitet und angewandt werden.

• Interkommunale Masterplanung durchführen

Neben einer Überprüfung der Widmungen sollte der Vorrang planerischer Überlegungen der Abstimmung der Flächenwidmung insbesondere an den Gemeindegrenzen gelten. Ansatzpunkte für interkommunale Kooperation ergeben sich vor allem zwischen den Gemeinden Klein-Neusiedl, Fischamend und Enzendorf, Schwadorf, Leopoldsdorf, Lanzendorf und Maria Lanzendorf sowie an den Stadtgrenzen Schwechat / Wien mit den Standorten Ailecgasse und Spannweide.

• Grünräume sichern

Großflächige Grün- und Erholungsräume der Region sollen in ihrem Bestand erhalten und nach Eignung in ihrer Ausstattung weiterentwickelt werden. Dazu zählen die in Wien als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel ausgewiesenen Flächen, die für die Umsetzung des Landschaftskonzepts für die Region Wien - Umland Süd wichtigen Flächen sowie die im NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm (RROP) als erhaltenswerte Landschaftsteile, regionale Grünzone sowie Natur- Landschaftsschutzgebiet ausgewiesenen Flächen. Im besonderen sind das: Freudenau, Rater, Erholungspark Laaer Berg, Unteres Feld (zwischen Erholungspark Laaer Berg und Zentralverschiebebahnhof Wien), Schwadorfer Wald, Lanzendorfer Au, Donauauen im gesamten Aktionsraum, Flusslandschaft der Fischa mit Auen, Uferbereiche entlang der Flüsse und Bäche, die bewaldeten Kuppen und Abhange sowie die Weinlandschaft des Arbesthaler Hügellands an der östlichen Grenze der Region.

• Grünräume vernetzen

Die Grün- und Landschaftsräume sind untereinander und mit den großflächigen Gartenbau- bzw. Landwirtschaftsflächen zu vernetzen. Dies wird durch die konsequente Umsetzung der Landschafts- und Erholungsnetze Zwischenstromland und Fischainseln, deren Verbindung sowie durch die Umsetzung des Grünraumkonzepts für den Wiener Südraum erreicht. Die renaturierten Flüsse und Bäche bilden dabei das Rückgrat der regionalen Grünzonen. Zusätzlich werden im bebauten Gebiet kleinräumig Grünverbindungen und Grünkorridore mit gestalteten Fuß- und Radwegen angelegt. Im besonderen und durch Grünverbindungen zu vernetzen:
- Freudenau - Donau Auen – Gartenbaugebiet Simmeringer Haide (Seeschlachtgraben)
- Simmeringer Heide - Zentralfriedhof Wien - Unteres Feld - Erholungspark Laaer Berg - Laaer Wald
- Laaer Berg - Unteres Feld – Landwirtschaftsflächen um Oberlaa und Unterlaa
- Mannswörther Au - Rauchenwarther Platte (punktuelle Überwindung der Ostautobahn)
- Naturnahe Abschnitte und Auwaldreste mit Grünflächen und Parks entlang der Schwechat-niederung

o Brennpunkte regionaler Kooperation

• Kooperativ Betriebe ansiedeln

Kooperationen zwischen Gemeinden bei der Betriebsansiedlung, werden - wie Beispiele zeigen - häufig erst überlegt, wenn ein gewisser Leidensdruck besteht, wenn z.B. keine geeigneten Flächen in der eigenen Gemeinde mehr vorliegen, hohe Kosten entstehen oder Störungen einen wirtschaftlichen Vorteil überwiegen. Um den Wirtschaftsstandort und die hohe Lebensqualität im Raum Simmering-Schwechat nachhaltig zu sichern, sollten im Sinne einer vorausschauenden Planung Profile für die geeigneten Betriebsstandorte erarbeitet werden.
(...)

• Ein regionaler Befund

Im Raum Simmering Schwechat sind mit 400 ha unbebauten, für betriebliche oder industrielle Nutzung gewidmeten, Flächen (Wien 67 ha, NÖ 333 ha) ausreichend geeignete Reserveflächen für Gewerbe- und Industrieunternehmen vorhanden. Im Verhältnis zur gesamten gewidmeten Fläche eignen sich jedoch nur wenige zur Entwicklung hochwertiger Standorte.
Aufgrund der Abnahme der Nachfrage nach Flächen wären einige bestehende Widmungen unbebauter Flächen zu überdenken. In einzelnen NÖ Gemeinden (z.B. Fischa-Gemeinden sowie Lanzendorf, Maria Lanzendorf und Zwölfaxing) sind die Standortvoraussetzungen für die Ausweisung und Erschließung weiterer Gewerbe- und Industriegebieten teilweise wenig günstig. Die erhoffte Verlagerung von Unternehmen der Sachgüterproduktion aus dem Wiener Stadtgebiet trat meist nicht

ein. Es ist unwahrscheinlich, dass die großen gewidmeten Flächenreserven in absehbarer Zeit einer entsprechenden Nutzung zugeführt werden.
Nutzungsdruck außerhalb der bereits gewidmeten Standorte wird auf jene - bisher meist landwirtschaftlich genutzten - Flächen entstehen, die durch neue Straßen (S 1, Ortsumfahrungen) eine ausgezeichnete Verkehrsanbindung erhalten. Nach einer Schätzung ergeben sich an der künftigen S 1 und an den geplanten Ortsumfahrungen zusätzlich rd. 290 ha an induzierten Standortflächen.

- Folgende Standortbereiche gelten als langfristige Potenziale im Aktionsraum:

Der Schwechater Standortbereich der OMV / Borealis ist gekennzeichnet durch eine sehr günstige straßenverkehrliche Anbindung (A 4, geplante S 1) sowie einer Schnellbahn Haltestation. Die Flächen der Raffinerie Schwechat können langfristig im Fall der Verlagerung der Rohölverarbeitung zu einem der größten zusammenhängenden Flächenpotenzialen innerhalb der Region Simmering-Schwechat werden. Eine teilweise Nachnutzung ehemaliger Raffinerie-Flächen durch die Borealis findet bereits statt.
(...)

- Vorsorge zur Nachnutzung heutiger Industrie und Gewerbegebiete

Für große Teile der gewidmeten Industrie- und Betriebsflächen vorwiegend am Stadtrand, aber auch in Bereichen mit - in den letzten Jahren - starker Ansiedlungsdynamik werden Konzepte für Flächenrecycling von Industrie- und Betriebsgebieten der jüngsten Generation erforderlich, will man nicht zukünftige Brachen in Kauf nehmen.
Im Sinne einer nachhaltigen Stadtentwicklung haben bereits einmal genutzte Flächen vor der Inanspruchnahme neuer Baulandreserven Vorrang und sollen prioritär in Nutzungsüberlegungen einbezogen werden. Gleichzeitig wird auf Neuwidmungen außerhalb hochwertiger Standortbereiche verzichtet.

- Gemeinsame Plattformen entwickeln und gemeinsam planen

(...)
Der Vienna International Airport als flächengrößter, arbeitsplatzstärkster Infrastrukturbetrieb könnte seine Rolle als wichtiger Impulsgeber der Regionalplanung verstärken und die Gemeinden tatkräftig (auch finanziell) bei der Umsehung einer regional motivierten Gemeindeplanung unterstützen.

- Qualitätskriterien bei der Ansiedlung

Qualitätskriterien und Mindeststandards sollen zwischen Gemeinden und Ländern abgestimmt werden: Flächenproduktivität (Flächenverbrauch pro Arbeitsplatz in m²), Verkehrsgenerierung (z.B. Verkehrserzeugung pro Arbeitsplatz), Qualifikationsniveau der Arbeitsplätze, Sicherheit der Arbeitsplätze, Steuerrückflüsse, Erschließungskosten, zukunftsfähige Produkte, mögliche Impulse und Synergien für andere Betriebe in der Region. Neben regional- und kommunalwirtschaftlichen Effekten sind die Raum- und Umweltverträglichkeit wesentliche Kriterien.

o Flächen für Gartenbau bzw. Landwirtschaft sichern

Nach dem Regionalen Raumordnungsprogramm für das südliche Wiener Umland sind große Teile der in Niederösterreich liegenden Landwirtschaftsflächen des Aktionsraumes als Vorrangzone Landwirtschaft festgelegt. Zusätzlich sind konsequent Siedlungsgrenzen gegenüber den Landwirtschaftszonen entlang der Liesing und der Rauchenwarther Platte festgesetzt.
Im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien sind die Ackerflächen zwischen Rothneusiedl und Kledering ebenso wie die Gartenbauflächen auf der Simmeringer Haide als Grünland, ländliche Gebiete, z.T. auch als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW) gewidmet.
Diese Funktionszuweisung ist wichtig. Mit den Instrumenten der Ordnungsplanung alleine, kann dem schleichenden Verlust und der Zerschneidung zusammenhängender Landwirtschaftflächen aber nicht begegnet werden. Um den Druck flächenintensiver Betriebe wie z.B. Speditionen oder Bauhöfe auf die freie Landschaft abzufangen, sind zusätzlich zur Kennzeichnung der Flächen in Plänen, Programmen und Konzepten, Maßnahmen im Bereich Bodenmanagements erforderlich. Dazu gehören z.B. die Konzentration arbeitsplatzintensiver Nutzungen im Haltestellen-Bereich des hochrangigen öffentlichen Verkehrs, die Erhöhung der Nutzungsdichte in Gewerbe- und Infrastrukturzonen, gemeinsame Betriebsansiedlung auf geeigneten Standorten etc.
Ohne innovative, nachhaltige Landwirtschaft und ohne nachvollziehbare Zuweisung sonstiger Funktionen wie Erholung, Ökologie, Stadtklima etc. werden - trotz Einsatz aller Instrumente der Raumordnung - auch künftig schlagkräftige Argumente fehlen, wenn es darum geht konkrete Landwirtschafts- und Gartenbauflächen gegenüber wirtschaftlich ertragreicheren Nutzungsansprüchen zu behaupten. Gerade vor dem Hintergrund der internationalen

Rahmenbedingungen am Agrarmarkt ist es daher dringend nötig, die stadtnahen Landwirtschafts- und Gartenbauflächen einer Neubewertung zu unterziehen, die ihren außerwirtschaftlichen Aufgaben gerecht wird.
Produktion nahe am Verbraucher ist mit geringem Transportaufwand und daher geringeren Infrastruktur- und Umweltkosten verbunden, Produktionstechnik (z.B. kontrollierter Chemieeinsatz) und Arbeitsbedingungen (soziale Standards) sind für den Konsumenten nachvollziehbar. Qualitativ hochwertige Landwirtschafts- und Gartenbauflächen in Großstadtnähe sollten auch unter dem Aspekt einer langfristigen Vorsorge für Krisenzeiten gesichert werden. Um stadtnahe Landwirtschafts- und Gartenbauflächen langfristig zu sichern und nachhaltig zu nutzen wäre - neben der Erhöhung des politischen Stellenwertes – ein Maßnahmenbündel unter Einbeziehung der Landwirte, der betroffenen Gemeinden, der Fachabteilungen der Länder (Förderwesen), der Landwirtschafts- und Bezirksbauernkammer, Gärtnerinnung etc. zu schnüren und schrittweise umzusetzen. Dabei wären Schnittstellen zwischen Maßnahmen der Raumordnung, des Natur- und Umweltschutzes und der Landwirtschaftsförderung - durchaus auch über Landesgrenzen - aufzuzeigen.

- Erholungsnetz Zwischenstromland
- Grünzüge - Naherholungsgebiete

Umsetzung in siedlungsnahen Bereichen mit Flächenpotenzial für Neuanlage, Verdichtung oder Erweiterung bestehender Erholungsangebote. Das betrifft folgende Naherholungsgebiete: Liesing Schwechat, Alberner Hafen-Mannswörther Au, Zwölfaxing, Maria Lanzendorf-Lanzendorf, Himberg Neubach.

- Naherholungsgebiet Zwölfaxing

Auwald-Aufforstung am Kalten Gang
In der intensiv genutzten Agrarlandschaft sind Möglichkeiten die Waldflächen zu vergrößern für Landschaftshaushalt und Erholungsnutzung positiv. Dabei sind die Zielsetzungen des Erholungswaldes, der naturnahen Waldwirtschaft und der Wildökologie zu vereinen.

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Im Kapitel 3.6 werden Flächen, die Altlasten beherbergen sowie solche, die im Verdacht stehen Altlasten zu beherbergen, aufgelistet.

Im Kapitel 3.7 werden Flächen angeführt, die durch Hochwässer bzw. Retentionsräume beansprucht werden.

Im Kapitel 4.1 werden Waldflächen beschrieben.

Das Kapitel 4.2 widmet sich landwirtschaftlich genutzten Flächen, Kommassierungen sowie Drainagierungen.

Im Kapitel 4.3 werden Flächen angeführt, die durch Schutzgebiete in Anspruch genommen werden.

Im Kapitel 4.4 werden Flächen angeführt, die von Nutzungsbeschränkungen durch bestehende Infrastruktureinrichtungen betroffen sind.

Im Kapitel 4.5 wird die Lage von Erholungsnutzungen beschrieben.

Im Kapitel 5 wird die Flächeninanspruchnahme durch die Siedlungsstruktur, Bauland sowie Widmungsreserven, Grünlandwidmungen und noch nicht realisierte Widmungen Grünland erläutert.

Im Kapitel 8 werden Konfliktpotentiale zwischen Landschaftsentwicklung und Widmung bzw. Nutzung sowie in Planung befindlichen Projekten erläutert und für die Flächen des Landschaftsräumlichen Grundgerüstes präzise Nutzungsleitbilder für die zukünftige Entwicklung und Ausgestaltung dargestellt.

Im Kapitel 9 werden die Schwerpunkte der Entwicklung im Landschaftsräumlichen Grundgerüst in den Wiener Bezirken und Niederösterreichischen Gemeinden beschrieben.

Im Kapitel 10.3 werden anhand räumlicher Schwerpunkte mögliche Beiträge Wiens zur Entwicklung in Niederösterreich dargestellt.

Im Kapitel 10.5 mögliche Flächenbeiträge anderer Fachgebiete (Naturschutz, Wasserwirtschaft – Schutzwasserbau) angeführt.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevanten Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

3 Erhebung und Analyse
3.1 Planungsrelevante Grundlagen
3.1.1 Querschnittsorientierte Grundlagen
3.1.1.3 STEP 2005
Ergebnisse / Maßnahmen

2. Leitbild Grünräume der Stadtregion
u.a. Erhaltung der durch Widmung gesicherten Grünflächen wie Parkanlagen, Stadtgärten, historische Gartenanlagen, Friedhöfe, Sportanlagen, wichtige stadtgliedernde Grünzüge u.a. (basierend auf dem Grüngürtel 1995 – aktualisierter Stand und den gewidmeten Grünflächen im dicht bebauten Gebiet)

3. Landschaftsräume der Stadtregion:
Für sämtliche Landschaftsräume werden Handlungsfelder formuliert:
u.a. Beibehaltung/Verbesserung der Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen

4. Grün- und Freiräume im bebauten Gebiet
Neben der Beschreibung ihrer unterschiedlichen Funktionen (z.B. Naherholungsfunktion, ökologische Funktion, Klimafunktion, Orientierungsfunktion etc.) werden folgende Handlungsfelder näher definiert:
u.a. Beibehaltung der kleinteiligen Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen Entwicklungszone In der Wiesen

3.1.2 Themenbereich Schwerpunkt Grün- und Biotopstrukturen
3.1.2.1 Landschaftskonzept Region Wien-Umland Süd
Ergebnisse / Maßnahmen
Das Gesamtkonzept umfasst drei Schwerpunkte:
Landschaftsräumliches Grundgerüst
Die Sicherung und Entwicklung dieses „grünen Rückgrates" dient der Steuerung der Raumentwicklung auf naturräumlicher Grundlage. Diese Flächen sind

- langfristig von baulichen Entwicklungen freizuhalten
- durch Maßnahmen der Flächenwidmung zu sichern und
- durch Zusammenwirken mehrerer Maßnahmenträger zu entwickeln und auszugestalten

Zu diesen Flächen zählen Gewässerkorridore, die Nord-Süd-Grünzüge in Wien und Niederösterreich und Mosaiksteine in Form kleinteiliger Landschaftsensembles.
(...)

3.1.4.2 Standortpotenziale und Nutzungsoptionen für den Raum Simmering – Schwechat
(...)
Aufgabenstellung war die grobe Typisierung von Altstandorten, unternutzten Gewerbeflächen und Infrastrukturbrachen nach Standortgunst und Nutzungseignung, weiters eine Charakteristik von Nutzungsoptionen für ausgewählte Standorte sowie die generalisierte kartografische Darstellung der Flächen und Potenziale.
Zunächst erfolgte ein Grobscan aller entsprechend gewidmeten Flächen und Standorte mit einer Fläche von mehr als 1 ha (Flächenwidmung und Nutzung), anschließend ein Feinscan für 20 ausgewählte Standorte (vertiefte Beurteilung mit Fokus auf Altstandorte, unternutzte Widmungs- und Infrastrukturbrachen sowie Gebiete mit größeren unbebauten Reserveflächen.

Ergebnisse / Maßnahmen
Im Raum Simmering – Schwechat sind ca. 400 ha für betriebliche oder industrielle Nutzung gewidmete Flächen unbebaut (Wien 67 ha, NÖ 333 ha). Damit sind ausreichende Flächenreserven für Gewerbe- und Industrieunternehmen vorhanden.
Im Verhältnis zur gesamten gewidmeten Fläche eignen sich jedoch nur wenige zur Entwicklung hochwertiger Standorte.

(...)
An der künftigen S1 und an den geplanten Ortsumfahrungen ergeben sich künftig zusätzlich rund 290 ha an möglichen induzierten Standortflächen.

3.2.3 Landwirtschaftlich geprägter Raum im Wiener Becken (Schwechat bis Himberg, Bereich entlang der Schwechatachse)

Charakteristik
(...)
Großgrundbesitz, intensive Bewirtschaftung mit geringem Strukturierungsgrad und wenigen Extensivflächen weisen auf die Bedeutung der Landwirtschaft, insbesondere des Ackerbaus, hin. Überwog früher der Anbau von Getreide- und Zuckerrüben (ehem. Zuckerfabrik in Siegendorf), sind heute vermehrt Raps und Sonnenblumen auf den Äckern zu finden.
(...)
Der Waldflächenanteil ist in diesem Teilraum – in Bezug auf den gesamten Untersuchungsraum mit Ausnahme des Wienerwaldes – vergleichsweise hoch, wobei die größten zusammenhängenden Wälder im Bereich des Laxenburger Schlossparks und südlich von Himberg im Bereich Teichlüsse / Herrschaftliche Gründe anzutreffen sind.
(...)

Landschafts- und naturräumliche Ausstattung
(...)
Die landschaftsräumliche Ausstattung im ggst. Teilraum ist geprägt durch ein Mosaik aus Ackerflächen, einer rasterförmigen Abfolge von Windschutzgürteln, einem dichten Netz von Gewässerläufen und größeren Waldgebieten.
(...)
Die naturräumliche Ausstattung des Ackerlandes spiegelt die intensive Nutzung wider. In diesen Bereichen ist kaum Platz für ökologisch bedeutende Anlagerungsstrukturen; Raine oder Extensivflächen fehlen weitgehend.
Die Windschutzhecken durchziehen den gesamten ackerbaulich genutzten Raum. Ihre Bedeutung für die lokale Fauna und Flora hängt von der jeweiligen Ausstattung, dem Aufbau, der Artenzusammensetzung sowie der Breite und der Ausbildung vorgelagerter Wiesenstreifen ab. In Summe sind die linearen Bodenschutzhecken des ggst. Teilraums als sehr heterogen zu bezeichnen, ihre Bedeutung als Migrationsband, Deckungsfläche oder Lebensraum variiert stark.
(...)

Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)
Gemäß der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0) befinden sich in ggst. Teilraum folgende landschafts- und naturräumlich relevanten Zonen: Regionale Grünzonen sind entlang Krottenbach, Mödling, Hahnenwiesbach, Alter Schwechatlauf, Schwechat – Aubach – Mitterbach, Triesting, Kalter Gang und Neubach sowie entlang von Gehölzstrukturen westlich von Münchendorf und westlich des Kalten Ganges im Bereich geomorphologisch markanter, verlandeter relikter Gerinne ausgewiesen. Diese Flächen sind in §2 Abs. 4 RegRop definiert als Gründlandbereiche, die eine besondere raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion besitzen, als siedlungsnaher Erholungsraum von regionaler Bedeutung oder die der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope dienen. Sie gelten jeweils 50 m beiderseits der Gewässerachse.
(...)
Die Landwirtschaftlichen Vorrangzonen (§2 Abs. 3) erstrecken sich über einen Großteil der ackerbaulich genutzten Flächen in diesem Teilraum. Sie sind zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.
(...)

3.2.4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)

Charakteristik
(...)
Große Waldflächen beschränken sich im ggst. Teilraum auf den Schwadorfer Wald / Rauchenwarther Gemeindewald und auf die Gehölzflächen entlang der Fischa.
(...)

Landschafts- und naturräumliche Ausstattung
(...)
Die Rauchenwarther Platte ist eine ackerbaulich dominierte Kulturlandschaft mit zumeist großflächigen Ackerschlägen und Ackerbrachen in unterschiedlichen Entwicklungsstadien bzw. eine Streifenflur südlich der B10, die als Trappengebiet und Rohrweihenbrutgebiet von ökologischer Bedeutung ist. Kleinflächige Ruderalvegetation und Reste von Trockenvegetation finden sich an den Böschungen zwischen den Äckern. Vertikale Grünelemente finden sich nur im Bereich der überwiegend westlich des Flughafens situierten Windschutzhecken und im Bereich der Feldgehölze am Aichhof und Katharinenhof. Diese überwiegend linearen Gehölzbestände sind in der Regel artenarm und von Robinien dominiert. Krautige Säume zu den angrenzenden Ackerflächen fehlen fast überall.
(...)
Der Schwadorfer Wald und der Rauchenwarther Gemeindewald sind die einzigen zusammenhängenden Waldflächen auf der Rauchenwarther Platte. Sie befinden sich zum Teil außerhalb des Untersuchungsgebietes. Aufgrund ihrer überwiegend autochthonen Bestockung können sie als relativ naturnah eingestuft werden. Größere zusammenhängende Wiesenflächen befinden im Bereich des Flughafens, deren ökologische Bedeutung aufgrund ihrer Lage, der Ausgangsbedingungen (ehemalige Ackerflächen) und der Pflegeintensität gering ist.
(...)
Das Gebiet des Ostabfalls der Rauchenwarther Platte zeichnet sich landschaftsräumlich durch die höhere Reliefenergie und die kleinteiligere Landschaftsstrukturierung (Streifenfluren, Acker- und vereinzelt Weinbau) aus. Aufgrund der intensiven Raumnutzung bzw. des geringen Abstands zwischen dem Flughafen und den Siedlungsgebieten von Fischamend, Klein Neusiedl und Enzersdorf beschränkt sich dieser Landschaftsraum im Osten des Untersuchungsgebietes auf einen schmalen Nord-Süd verlaufenden Streifen. Die naturräumliche Ausstattung des Ostabfalls der Rauchenwarther Platte ist vergleichsweise gering, da die Flächen landwirtschaftlich intensiv genutzt werden und Gehölz- oder (thermophile) krautige Strukturen, Wiesenflächen oder Raine nur vereinzelt anzutreffen sind.
(...)

Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)
Gemäß der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0) befinden sich in ggst. Teilraum folgende landschafts- und naturräumlich relevanten Zonen: Regionale Grünzonen gemäß §2 Abs.4 sind entlang des Fischalaufs und des Reisenbaches ausgewiesen. Diese Flächen sind im geltenden RegRop definiert als Gründlandbereiche, die eine besondere raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion besitzen, als siedlungsnaher Erholungsraum von regionaler Bedeutung oder die der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope dienen. Sie gelten jeweils 50 m beiderseits der Gewässerachse.
(...)
Sämtliche landwirtschaftlich genutzten Flächen außerhalb des Baulandes sind im RegRop als Landwirtschaftliche Vorrangzonen ausgewiesen. Diese sind in §2 Abs. 3 definiert als Zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.

3.2.5 Räumliche Synergien und Potenziale
Teilraum 4 - Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)
Die Raumdominanz des Flughafengeländes mit den geplanten Erweiterungsflächen im Süden beschränkt die Entwicklungsmöglichkeiten auf die randlichen Bereiche dieses Teilraums, wobei es vor allem Erholungsachsen und landschaftliche Korrektivitäten sind, die es aus regionaler Sicht aufzugreifen und weiter zu entwickeln gilt.

4 Entwicklungsziele und Entwicklungspotenziale
4.2 Landschaftsstrukturen außerhalb der Bauland gewidmeten Gebiete, zusammenhängende Grünstrukturen im Bauland
4.2.3 Teilraum 3
Sicherung und Weiterentwicklung der landschaftlichen Vielfalt des ggst. Teilraums mit offenen, überwiegend landwirtschaftlichen Nutzflächen, Teilraum gliedernden linearen Heckenstrukturen (Windschutzhecken), geschlossenen Waldflächen und Gehölz bestockten Wiesenlandschaften sowie dem reich verzweigten Fließgewässerstrukturen und den Gebieten mit rezenten Mäandern insbesondere an der südlichen Untersuchungsgebietsgrenze
(...)

4.2.4 Teilraum 4
Sicherung der zusammenhängenden Waldflächen im Bereich Rauchenwarther Gemeindewald, Schwadorfer Wald und der Auenlandschaft entlang der Fischa, des Netzes an zusammenhängenden Windschutzhecken östlich der Achse Schwechat - Himberg und der landschaftlich attraktiven Komplexlandschaft zwischen Rauchenwarth und Wienerherberg als landschaftliches Grundgerüst im ggst. Teilraum
(...)

4.3 Naturräumliches und ökologisches Potenzial
4.3.4 Teilraum 4
(...)
Bereichsweise Extensivierung landwirtschaftlich genutzter Flächen im Nahbereich des Flughafens als Beitrag zur ökologischen Aufwertung dieses hinsichtlich seiner Lebensraumfunktionen bereichsweise stark beeinträchtigten Teilraums
(...)

5 Generelle Maßnahmen
5.1 Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung des landschaftlichen Grundgerüsts
(...)
Umsetzung bereits initiierter und Einleitung ergänzender Maßnahmen zur nachhaltigen Sicherung und Aufwertung eines funktionsfähigen Landschafts- und Naturhaushalts in einem überdurchschnittlich dynamischen Entwicklungsraum am südlichen Stadtrand von Wien, im Übergangsbereich der Wiener Terrassenlandschaften und dem Landschaftsraum des Wiener Beckens durch Flächensicherung, Flächenankauf und Flächenabtausch, Unterstützung der lokalen landwirtschaftlichen Produktions- und Direktvermarktungsmöglichkeiten, der Förderung landschaftsstrukturierender und ökologischer Vorhaben und von Planungs- und Umsetzungsprojekten im Bereich der Fließgewässer
(...)

5.2 Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung teilraumgliedernder Landschaftselemente und lineare Vernetzungsstrukturen
Maßnahmen zur Sicherung und Entwicklung von Landschaftsstrukturen als Teilraum gliedernde Elemente mit besonderen Funktionen für das ökologische Gleichgewicht und die landschaftsgebundene, extensive Erholungsnutzung durch das Setzen von landschaftspflegerischen Maßnahmen, die Anlage und Ausgestaltung von Grünspangen mit extensiv genutzten Flächen, strukturierenden Gehölzelementen, Schaffung von Rand- bzw. Pufferzonen zu den angrenzenden, intensiv genutzten Ackerbauflächen und Nutzung vorhandener bzw. Anlage neuer Wegverbindungen für die landschaftsgebundene (Nah-) Erholungsnutzung. Gegebenenfalls sind diese Flächen auf Ebene der örtlichen Raumordnung zu sichern.
(...)

5.4 Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung von Sekundärbiotope
Maßnahmen zur Sicherung der vielfältigen, naturräumlichen Charakteristika und Entwicklung ökologisch wertvoller Sekundärbiotope als Landschaftsstrukturen, Trittsteinbiotope und Rückzugsräume mit zahlreichen Lebensraumfunktionen für die heimische Fauna und Flora, beispielsweise durch ein gezieltes, Gemeindegrenzen überschreitendes Flächenmanagement, durch PPP-Projekte, das Initiieren und Fördern von landschaftspflegerischen Maßnahmen und durch Aufklärungsarbeit in der Region hinsichtlich der ökologischen Bedeutung von Sekundärbiotopen z.T. in einem an naturräumlichen Strukturen tendenziell verarmten Landschaftsraum

6 Maßnahmenpakete
6.1 Themenschwerpunkte
6.1.6 Sekundärbiotope
Inhaltliche Beschreibung
(...)
Im Interesse der nachhaltigen Sicherung der naturräumlich bedeutenden Landschaftselemente der Lehm- und Schottergruben gilt es ein Gemeindegrenzen überschreitendes Flächen- und Pflegemanagement unter Mitarbeit der Fachabteilungen des Landes Niederösterreich, der Gemeindevertreter und der Grundeigentümer zu installieren, das unter Berücksichtigung der lokalen Entwicklungspotenziale und der vorliegenden Nachnutzungskonzepte für die einzelnen Lehm- und Schottergruben konkrete Erhaltungs- und Entwicklungsmaßnahmen festlegt.
(...)
Einen Sonderstatus nehmen die in den Gewerbe- und Industriegebieten vorhandenen Brach- und Sukzessionsflächen ein. Aufgrund der meist nur temporären Verfügbarkeit dieser Flächen gilt es Kriterien für ein Flächenpool dieser meist botanisch interessanten Flächen auszuarbeiten und aufbauend auf ein derzeit in

Ausarbeitung befindliches so genanntes G´stettnmanagement räumlich und inhaltlich anzuknüpfen. Das zu erstellende Pflegemanagement mit der Option einer temporären Nutzung für Erholungszwecke könnte zukünftig auf andere Gewerbe- und Industriegebiete ausgeweitet werden.

Erste Umsetzungsschritte

- Erstellung eines Bestandsliste vorhandener Steinbrüche durch das Land Niederösterreich und Führung erster Gespräche mit den Fachabteilungen zur inhaltlichen Konkretisierung und Erstellung eines Anforderungskatalogs eines Flächen- und Managementplanes für diese Sekundärbiotope
- Kommunizieren der Ergebnisse des G´stettnmanagements mit interessierten Gemeinden der Region im Interesse der Entwicklung eines großräumigen Flächenpools und der Sicherung eines ökologisch bedeutenden Biotoptyps in der Region

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien enthält folgende Aussagen zu Flächeninanspruchnahme:

3 Massnahmen im einzelnen

3.2 Wildtierkorridor Fischatal Enzersdorf – Rauchenwarth – Himberg

3.2.2 Ziele

(...)

Neben raumplanerischen Festlegungen auf regionaler Ebene sind Abstimmungen wildökologisch bedeutender Wanderachsen und Wildkorridore mit den lokalen Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen anzustreben, um insbesondere im engeren Untersuchungsgebiet eine Sicherung und Aufwertung wildökologisch relevanter Landschaftsräume und Biotope zu erreichen.

(...)

3.2.5 Ausgestaltungsziele

Das im vorgesehenen Planungsraum anzutreffende Landschaftsmuster mit überwiegend weitläufigen Ackerstrukturen, Waldflächen, kleinteiligen Weinbauflächen, Fließgewässerstrukturen, Windschutzhecken u.ä. gilt es zu erhalten.

(...)

Wildökologisch relevante Teilräume sind hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit und ihrer Entwicklungsmöglichkeit beispielsweise als Migrationsbänder oder geeignete Einstandsflächen hin zu untersuchen und zu bewerten.

(...)

Auf Ebene der überörtlichen und örtlichen Raumordnung, auf forstrechtlicher Ebene und der Ebene des Naturschutzes gilt es die angestrebten Ziele verstärkt zu kommunizieren und eine Verankerung in den Raumordnungsprogrammen, örtlichen Entwicklungszielen, Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen und naturschutzfachlichen Programmen anzustreben und zu erreichen.

(...)

Kleinbereichsweise werden Umsetzungsmaßnahmen angestrebt, die in Abstimmung mit den Grundeigentümern, den lokalen Jagdverbänden und den Gemeinden räumlich zu verorten und inhaltlich bzw. hinsichtlich der Ausgestaltung (wildökologische Funktion der Fläche, Gehölzartenwahl, Pflege etc.) zu konkretisieren sind.

3.2.6 Flächenverfügbarkeit

Hinsichtlich der Flächenverfügbarkeit gilt es festzuhalten, dass konkrete Maßnahmen nur in Abstimmung mit den Grundeigentümern möglich sein werden. Eine laufende und intensive Kommunikation zwischen allen Beteiligten ist daher eine wesentliche Voraussetzung für Umsetzungsmaßnahmen.

Im Zusammenhang mit den laufenden und projektierten Bauvorhaben bzw. Infrastrukturprojekten im Planungsraum werden im Rahmen der UVP-Verfahren zahlreiche Ausgleichsflächen vorgeschrieben werden, die Teil einer wildökologischen Grundstruktur im ggst. Raum sein können.

3.6 Entwicklung eines Modells für die interkommunale, regionale Entwicklung und Bewirtschaftung von Grünräumen
3.6.1 Ausgangssituation
(...)
Das ursprünglich in Rheinland-Pfalz eingeführte und später von anderen deutschen Bundesländern übernommene „Ökokonto-Prinzip" basiert auf der Eingriffsregelung gemäß BundesnaturschutzG. Durch die Einrichtung eines Ökokontos kann sich die Gemeinde auf künftige Bebauungsplanverfahren mit darauf basierenden verbindlichen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen vorbereiten, indem sie Flächen bevorratet und ggf. bereits Maßnahmen für den Naturschutz durchführt, die dann später im Bebauungsplan den Eingriffen als Ausgleichsflächen zugeordnet werden. Die Gemeinden sparen so Kosten, Planungsverfahren werden tendenziell beschleunigt, etwaige Nutzungskonflikte entschärft oder verhindert und nicht zuletzt werden durch die räumliche Konzentration prioritär umzusetzender Maßnahmen am Grün- und Freiraumsektor Belange der Landschaftsplanung, des Naturschutzes und der Landschaftspflege wesentlich gestärkt.
(...)

3.6.2 Ziele
(...)
Es ist davon auszugehen, dass durch eine räumliche Konzentration umzusetzender regional bedeutsamer Maßnahmen Diskussionen hinsichtlich einer wünschenswerten regionalen Grün- und Freiflächenpolitik im Südraum Wien und dem Ausgleich kleinregionaler Disparitäten bzw. gegebenenfalls auch eines anzustrebenden diesbezüglichen interkommunalen Finanzausgleichs Vorschub geleistet wird.
(...)

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:
II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze
2. Grundsätze und Prinzipien
2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit
- Tabelle: Grundsätze nachhaltiger Entwicklung
  Boden:
  Fruchtbarkeit erhalten und sichern, Boden pfleglich bewirtschaften, mit der Ressource Boden wirtschaftlich haushalten (Bodenpolitik) und Zersiedelung und Flächenversiegelung eindämmen

III. Ausgangslage und Herausforderungen:

2. Demographischer und gesellschaftlicher Wandel
2.1 Bevölkerungsentwicklung und Suburbanisierung
- In den niederösterreichischen und burgenländischen Bezirken der Stadtregion wird der Zuwachs aufgrund der Wanderung innerhalb der erweiterten Stadtregion und der zusätzlichen Zuwanderung von weiter außerhalb gelegenen Bezirken mindestes doppelt so hoch sein. Das stärkste Bevölkerungswachstum wird für die NUTS III-Regionen Wiener Umland Süd und Wiener Umland Nord prognostiziert. Daraus resultiert ein noch stärkerer Zuwachs bei den Haushalten und den dafür benötigten Wohnungen und Häusern und – in weiterer Folge – ein massiver Flächenverbrauch.
- Für eine vorausschauende Abschätzung der künftigen Flächen- und Infrastrukturerfordernisse der Stadtentwicklung ist es erforderlich, verschiedene politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen der Bevölkerungsentwicklung anzunehmen und die potenziellen Auswirkungen auf die Bevölkerungsentwicklung abzuschätzen. Es geht darum, die Bandbreite der zu erwartenden städtischen Entwicklung zu beurteilen und die Maßnahmen der Stadtentwicklung danach auszurichten.

IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung
1. Regionale Entwicklungskonzeptionen und Strategien
1.1 Entwürfe regionaler Kooperationen

- Dies bedeutet, dass in der Süd- und Südostachse eine Reorganisation und Aufwertung von Betriebsflächen an einigen wenigen Entwicklungsbrennpunkten – etwa durch Businessparks und durch Industrieparkangebote, v.a. im Einzugsbereich hochrangiger öffentlicher Verkehrsmittel – angestrebt wird. Gleichzeitig sollen aber zumindest die Altbestände an kleinen Baulandreserven abseits des ÖV rückgewidmet werden, um sukzessive eine Fokussierung auf gut erschlossene Standorte zu bewirken und weiters das Gesamtangebot an Betriebsflächen in Grenzen zu halten.

1.2 Stadtumlandregion

- Konzentration auf wenige Betriebsstandorte im Umland von Wien – neben den Entwicklungszentren (Zentrale Orte) des Siedlungspolitischen Konzeptes Ostregion – erfordert die Beteiligung von mehreren Gebietskörperschaften an diesen Standorten (interkommunale Betriebsgebiete). Steuerungsinstrumente zur Förderung einer konzentrierten Entwicklung und zur Erschwerung der flächenhaften Zersiedelung sind auszuarbeiten.

1.3 Strategien Wiens in und mit der Region

- Tabelle Maßnahmen zur Abstimmung der regionalen Entwicklung von Wien, Niederösterreich, dem Burgenland sowie des Bundes:
  Gewerbe, Industrie, Logistik:
  gemeinsame aktive Bodenpolitik zur Flächensicherung (insbesondere für Logistikstandorte – wegen hoher Anforderungen an die Standorteignung)
  Dienstleistungen und Büros:
  PPP-Projekte bei Flächenbereitstellung und Projektentwicklung
  Nutzung von Synergien mit Wohn- bzw. Gewerbenutzung (attraktive Mischnutzungen, attraktive ÖV-Anbindung) – Flächen für die private Nachfrage bereitstellen

3. Wohnen
3.2 Wohnungsbedarf

- Die Untersuchung der Eignung und Verfügbarkeit der in Wien ausgewiesenen Wohnbaupotenzialflächen hat ergeben, dass bis zum Jahr 2020 ausreichend Flächen innerhalb der Siedlungsgrenzen und des gegebenen städtebaulichen Rahmens gewidmet werden können, um eine jährliche Wohnbauleistung von 6.000 geförderten Wohneinheiten zu gewährleisten.

3.3 Anforderungen an den Wohnbau

- Für die bereits durch hohe Dichte gekennzeichneten Stadtteile (z.B. Gründerzeitviertel) ist hingegen eine weitere Nutzungsintensivierung nur in jenen Bereichen sinnvoll, wo noch genügend Flächenkapazitäten gegeben sind und eine ausreichende Versorgung mit Grün- und Freiflächen hergestellt werden kann.

3.4 Wohngebiete in der Stadt

- Die Stärken der Stadterweiterungsgebiete sind v.a.s:
  u.a. zumeist hohe Flexibilität hinsichtlich verfügbarer (großer) Flächenreserven
- Die Schwächen der Stadterweiterungsgebiete sind jedoch:
  u.a. großmaschige und dispers verteilte Bebauungs- und Nutzungsstrukturen mit hohem Flächenverbrauch
- Einfamilienhäuser verbrauchen große Flächen. 150.000 Menschen wohnen in Gebäuden mit Garten auf einer Fläche von 4.470 ha. Die übrige Bevölkerung von Wien (etwa 1,350.000 Menschen) wohnen auf einer Fläche von 4.292 ha. Das bedeutet, dass 10 % der Wiener Bevölkerung mehr als 50% der Wohngebiete Wiens verbrauchen. Bisweilen sind diese Gebiete aber nicht einmal entlang der Erschließungswege zugänglich („private property"), sondern liegen gleichsam als Korridore zwischen den dicht bebauten Wohngebieten und bedeutenden Erholungslandschaften.

4. Wirtschaft und Arbeit

4.3 Arbeitsmarkt

- Diese Grundtendenz des Strukturwandels wird auch in den nächsten Jahren weiter bestehen und Veränderungen des Standortgefüges nach sich ziehen. Beispielhaft seien einige raumrelevante Effekte erwähnt:
  u.a.
  - abnehmender Flächenbedarf für Güter produzierendes Gewerbe und Industrie (Zunahme der Brachflächen in großen Gewerbe- und Industriegebieten mit hohem Umnutzungsdruck) gleichzeitig starker Trend zu mehr Beschäftigung und Flächenbedarf in KMUs allgemein, d.h. besonders stark wachsend im Dienstleistungsbereich, auch im dicht verbauten Gebiet

4.4 Wirtschaftsräume Wiens

- Es werden nur mehr vereinzelt große Industrieflächen für Neuansiedlungen oder Verlagerungen gesucht und vermittelt. Eine Abnahme des Flächenbedarfs für Gewerbe und Industrie ist mit der rückläufigen Entwicklung der Sachgütererzeugung und mit der positiven Entwicklung der unternehmensspezifischen Dienstleistungen zu begründen (Erhebung 2000: jährlich ca. 10 ha, 2003: jährlich ca. 10 ha bis maximal 14 ha gegenüber den ersten beiden Erhebungen 1993: jährlich ca. 25 ha und 1997: jährlich ca. 17 ha).

- Die derzeit aktuellen Flächenangebote übertreffen bei weitem den erhobenen Bedarf aus Betriebsvergrößerungen und Arbeitsstättenverlagerungen. Derzeit sind im Wiener Stadtgebiet ca. 2.780 ha Flächen als Gewerbe- und Industrieflächen gewidmet (bebaut und unbebaut). Davon stehen 184 ha (davon rd. 40 ha WWFF) zur Verfügung. Bis Ende 2005 wird mit einer maximalen Nachfrage von 14 ha / Jahr gerechnet. Nach 2005 sollten – auch unter der Annahme, dass es kein zusätzliches privates Immobilienangebot gibt – die langfristig bereitzustellenden Flächenreserven des Wiener Wirtschaftsförderungsfonds (WWFF) im Süden von Wien (26,8 ha) und insbesondere in den Bezirken 21. und 22. (80,1 ha) ausreichend sein. Insgesamt stehen damit langfristig rund 291 ha als Betriebsflächenangebot zur Verfügung.

4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild

- Die Entwicklung von größeren Büro- und Gewerbe-Projekten ist ein Schwerpunkt zur Entwicklung und Positionierung der gesamten Stadt als Standort in einer sich neu formierenden Region (CENTPROPE). Mit diesen Projekten soll die Möglichkeit gewahrt und die Chance genutzt werden, über Flächenangebot, Erreichbarkeit und Informationszugang an den Aktivitäten der überregionalen Wirtschaft (globale Netzwerkökonomie) teilzunehmen. Wichtig in diesem Zusammenhang ist in jedem Fall: u.a. das Angebot an der entsprechenden Nachfrage auszurichten (Erreichbarkeit, Fläche, Gebäudegrößen ...)

- Auch wenn es heute schon absehbar ist, dass in Bezug auf die Typologie von Betriebsstandorten die „klassischen" Betriebe keine umfangreichen Flächen in Industriegebieten der Städte mehr nachfragen werden, muss aus Flexibilitätsüberlegungen ein Mindestmaß an Industrie- und Gewerbegebieten weiter der Produktion bzw. den produktionsnahen Wirtschaftstätigkeiten zur Verfügung stehen. Allerdings wird die Nachfrage nach Industrieflächen in der Ausstattung qualifizierten Büroflächen immer ähnlicher. D. h. flexible Nutzungsmöglichkeiten der Flächen sind ebenso notwendig wie eine „Ästhetisierung" des Umfeldes. Zudem bedarf es auch an Produktionsstandorten entsprechender Infrastruktur wie Einkaufen, Fitness etc., was gegen eine hundertprozentige Industrieflächenwidmung spricht. Produktionsformen der Zukunft sind entweder
  - Büros, die in Bürohäusern bzw. gekoppelt mit Labors oder anderen technischen Serviceflächen, Zwischenlagern, Montage etc. untergebracht sind, oder
  - Terminalgebäude der Logistik, in Form von vollautomatischen Lagerhallen (mit vollkommen anderen Standortvoraussetzungen).

- Langfristige Leitziele für die Wiener Landwirtschaft sind – in Übereinstimmung mit den langfristigen Zielen der Grünraumplanung – die Erhaltung (Sicherung) der Bewirtschaftung der landwirtschaftlich genutzten Flächen und der weitere Ausbau einer umweltschonenden Produktion.

5. Grün- und Freiraum

5.1 Die Bedeutung von Grün- und Freiraum für Wien

- Wien wird zu Recht als grüne Stadt bezeichnet. Diese Aussage wird auch von der Flächenstatistik eindeutig bestätigt: Das Wiener Stadtgebiet umfasst 41.490 ha
  - davon landschaftliches Grün (Grüngürtel als Sww oder L gewidmet) 15.709 ha
  - öffentliche Gartenanlagen der Stadt bzw. des Bundes (Epk bzw. Spk gewidmet) 2.217 ha
  - Gewässer 1.925 ha

5.3 Landschaftsräume der Stadtregion

- Auf Wiener Gebiet gibt es noch großflächig landwirtschaftliche Nutzung im Talraum der Liesing (Rothneusiedl, Oberlaa, Unterlaa) sowie im Bereich des daran in Richtung Norden ansteigenden Goldbergs. Die baulichen Strukturen bilden hier eine klare Kante. Der östliche Rand dieses Landschaftsraumes wird begrenzt durch die Anlage des Wiener Zentralfriedhofs sowie das Gärtnereigebiet in der Simmeringer Haide. Im Übrigen wird dieser Teil des Stadtraumes durch den unzusammenhängenden „Kranz der Gärten" geprägt, das sind zum größten Teil jene Grünräume, die bereits 1905 Bestand des Wald- und Wiesengürtels waren: Wienerberg, Heuberggstätten, Laaer Berg, Löwy-Grube. Nahezu die gesamte Fläche dieser Landschaftsteile sind nach Baustoffgewinnung und Deponie als Landschaftsraum sekundär wieder hergestellt worden. (Kuppe Laaerberg 1950, WIG 74, Wienerberg West Golfgelände, Wienerberg Ost 1995). Die stark ansteigende Terrassenlandschaft ist dicht bebaut, hohe Gebäude bilden eine kurze, markante Skyline.

- Die Flüsse und ihre begleitenden Landschaften sind vor allem als reichhaltige Ökosysteme zu begreifen, die sensibel auf Beeinträchtigungen reagieren. Durch Siedlungstätigkeit und wirtschaftliche Aktivitäten besteht die Gefahr der räumlichen Einschränkung und Belastung der Flusslandschaften. Durch vorsorgliche Einrichtung entsprechend breiter Schutzgebiete in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplänen muss den Gewässern daher ausreichend Raum, auch für Retention und Grundwasserdotation, gegeben werden. Wasserflächen und Ufer müssen für alle Menschen zugänglich erhalten werden, die öffentliche Verfügbarkeit hat daher Vorrang vor privaten Interessen. Uferwege sollen für RadfahrerInnen, FussgeherInnen, SkaterInnen durchgehend frei gehalten werden. Das Risiko von Verunreinigung ist zu vermindern und die Ufer sind nach ökologischen Gesichtspunkten zu gestalten. Wasseranschlagslinien sind daher möglichst flach und lang auszubilden.

- Handlungsfelder.
  u.a. Beibehaltung / Verbesserung der Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen

5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet

- Die Grünflächen des bebauten Stadtgebiets umfassen sowohl Flächen, welche durch den Grüngürtelbeschluss 1995 festgesetzt wurden, als auch die Grünflächen des „dicht bebauten Stadtgebietes" entsprechend dem STEP 94. Diese beinhalten folgende Nutzungsformen: wichtige stadtteilgliedernde Grünzüge, historische Parkanlagen inklusive Gebäude, Parks (Stadtteilparks und wohngebietsbezogene Beserlparks), wohnungsbezogener (halböffentlicher / privater) Grün- und Freiflächen, Sport- und Spielflächen, großer Grünanlagen von Krankenhäusern und Pflegeeinrichtungen („Gesunde Gärten"), Plätze, Fußgängerzonen, Straßenräume (breite Alleen), Gewässer, Friedhöfe und kleinräumig agrarisch genutzter Flächen.

  Als Ergänzung zu den Grünräumen können die „urbanen Freiräume", die Plätze und Fußgängerzonen, aber auch der öffentliche Straßenraum gesehen werden, auch wenn Letzterer heute fast ausschließlich Funktionen für den motorisierten Verkehr erfüllt.

- Handlungsfelder
  -. Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Stadtlandschaft
  u.a. kleinräumig agrarisch genutzte Flächen in ihrer Besonderheit wahren, keinesfalls flächenmäßig verringern, Anknüpfungspunkte für „lineare Erholungsnutzung"
  - Beibehaltung der kleinteiligen Verzahnung zwischen bebauten Flächen und Grünräumen
  - Verbesserung der Erreichbarkeit und des Aufenthaltskomforts der Grün- und Freiräume
  u.a.
  - zur Flächenvergrößerung Einbeziehung der an Parkanlage angrenzenden Straßen, Sperre oder zumindest Reduktion der dem MIV zur Verfügung stehenden Flächen; Schaffung von Bewegungsraum (Skaten, Laufen, Radfahren etc.)
  - Reduktion der „selbstverständlichen" Inanspruchnahme der Grünflächen durch Baulichkeiten (Gasreglerstationen, Umspannwerke, Tiefgaragen, Gartenstützpunkte), stattdessen widmungsmäßige Vorkehrung und Realisierung dieser Einrichtungen im bebauten Gebiet
  - Aufstellung von Müllsammelbehältern keinesfalls zulasten von Grün- und Freiflächen
  - Vermeidung der Kommerzialisierung des öffentlichen Freiraumes, Vermeidung von Bodenverdichtungen, Kompensationen für die Inanspruchnahme der Flächen fordern
  - Anlage von Spielflächen mit hohem Spielwert, Wasserspielplätze, Gewährleistung von Sonnenschutz

6. Räumliche und zeitliche Prioritäten der Stadtentwicklung Wiens

- Die bauliche Entwicklung Wiens soll sich in den nächsten Jahren an den Prinzipien der nachhaltigen Stadtentwicklung orientieren. Dabei geht es darum, die gegebene Bebauungsstruktur so weiterzuentwickeln, dass dabei

u.a. ein möglichst geringer Verbrauch an Flächen entsteht.

7. Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte Wiens
Im Kapitel 7 werden Potenzialflächen für größere Stadtentwicklungsprojekte Wiens angeführt.

9. Räumliches Leitbild der Stadtentwicklung Wiens

- Innerstädtisch liegen die Schwerpunkte auf dem weiteren Ausbau und der optimalen Nutzung vorhandener Flächen und Standorte.
- Wie diese Beispiele zeigen, soll Wien in den nächsten Jahren den Weg einer kompakten baulichen Entwicklung weiterverfolgen, der gemeinsam mit dem massiven Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel die Voraussetzungen dafür schafft,
  - das weitere Wachstum des MIV zu bremsen,
  - wertvolle Flächen an den Stadträndern für Erholung und Natur freizuhalten,
  - flächen- und energiesparende Bauweisen in den neuen Stadtteilen zu realisieren
- Maßnahmen:
  u.a.
  - Überprüfung der Standortvarianten und bedarfsorientierte Realisierung von Tiefgaragen in Verbindung mit der Reduktion von Stellplätzen an der Oberfläche (MPV 03)
  - Sicherung von Hofgrünflächen, um das Kleinklima zu verbessern
  - Vermeidung der Kommerzialisierung des öffentlichen Freiraums, Vermeidung von Bodenverdichtungen, Kompensationen für die Inanspruchnahme der Flächen fordern

Der Stadtentwicklungsplan Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:
1. Wien engagiert sich in Europa und verstärkt regionale Kooperationen
1.3 Neue Qualität der Zusammenarbeit in der Vienna Region

- Für Wiener Bezirke und Umlandgemeinden sollen über die Landesgrenzen hinaus in einem Wald- und Wiesengürtel landwirtschaftliche Kulturflächen vernetzt und Grünflächen sowie Erholungs- und Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden

2. Wien schafft neue Perspektiven für Wirtschaft und Arbeit
2.1 Stärkung von Internationalisierung und Innovation

- Sowohl innerhalb der Geschäftsgruppe Stadtentwicklung und Verkehr als auch in der Kooperation derselben mit der GGr. Finanzen, Wirtschaftspolitik und Wiener Stadtwerke wurden in den letzten Jahren neue Ansätze einer integrierten Standortpolitik erprobt. Bei der Entwicklung von vorhandenen Flächenpotenzialen soll weiterhin eine klare und an den stadtentwicklungs- und wirtschaftspolitischen Zielen orientierte Schwerpunktsetzung erfolgen.
- Entwicklung von individuellen Standorten

  Die Anforderungen an die technische Infrastruktur, das Image, die Umfeldqualität sowie Synergien durch räumliche Naheverhältnisse von Betrieben untereinander, aber auch zu Forschung, Kultur und Freizeitqualitäten haben dazu geführt, dass heute nicht mehr „Flächen" zu entwickeln sind, sondern vielmehr individuelle Standorte. Dies betrifft sowohl die größeren Entwicklungsprojekte auf bisher unbebauten bzw. untergenutzten Flächen wie auch Standorte für KMUs, Creative Industries, unternehmensnahe Dienstleistungen im dicht bebauten Stadtgebiet.

4. Wien stärkt die Qualität von Naturraum und Stadtraum
4.1 Schutz und Aufwertung des Naturraums

- Systemische Effekte.

  Multiplikations- und Summationseffekte von Eingriffen sind zu berücksichtigen. Daher sind ganzheitliche Betrachtungsweisen bei der Konzeption von Projekten zu bevorzugen. Flächensparende Bauweisen und Betriebsformen müssen vorrangig gewählt werden. Wichtiger Grünraum ist zu schützen und zu

erweitern. In der Stadt- und Verkehrsentwicklung ist auf eine Verbindung der dicht bebauten Stadtgebiete mit den übergeordneten Erholungsgebieten zu achten. Innerstädtisches und privates Grün ist für soziale Nutzungen attraktiv zu gestalten.

- Pflege der Landwirtschaft als Beitrag zur Kulturlandschaft.

  Fast die Hälfte des Wiener Stadtgebietes besteht aus Grün-, Gewässer- und landwirtschaftlich genutzten Flächen. Damit nimmt Wien im internationalen Vergleich eine Sonderstellung ein. Nur wenige Millionenstädte haben einen so hohen Grünflächenanteil und einen derart hohen Anteil an landwirtschaftlich genutzten Flächen (17 Prozent des Stadtgebietes entfallen auf Garten-, Wein- und Ackerbau). Die urbane Landwirtschaft gerät in vielerlei Hinsicht zunehmend unter Druck. Landwirtschaftliche Flächen stehen – sofern sie nicht explizit geschützt sind – immer wieder zur öffentlichen wie privaten Disposition. Baulicher und infrastruktureller Entwicklungsdruck steht den Interessen einer landwirtschaftlichen Nutzung gegenüber. Zusätzlich steht die Landwirtschaft auch international unter starkem ökonomischen Druck, hervorgerufen durch kontinuierlich sinkende Erzeugerpreise. Eine umsichtige Bilanz der nachhaltigen Vorteile landwirtschaftlicher Zonen für die Stadtqualität wie für die Versorgung der Wiener Bevölkerung wird dennoch zu klareren Wertigkeiten im Hinblick auf die Erhaltung dieser Flächen kommen.

- Ein Standortpaket für Wien.

  Für die Optimierung Wiens als internationaler Wirtschaftsstandort, aber auch für die gezielte Entwicklung der Stadt ist die Erstellung eines vermarktbaren Standortpaketes notwendig. Dieses soll ein Angebot strategisch wichtiger Entwicklungsflächen für potenzielle InvestorInnen bereitstellen und klare Prioritäten beinhalten. Letztere sind anhand einer umfassenden Bewertung nach Standortqualität, konkreter Umsetzungseignung, stadtwirtschaftlichem Effekt, Infrastrukturausstattung, Grundstücksverfügbarkeit und Zeithorizont der Entwicklungsmöglichkeit zu erstellen. Daher ist eine Optimierung des Standort- bzw. Flächenmanagements in Wien erforderlich.

4.4 Urbane Qualität und Stadterneuerung

- Attraktivierung von innerstädtischem und privatem Grün. Die Existenz von Grün- und Freiflächen in der dicht bebauten Stadt trägt zu Lebensqualität und Gesundheit, aber auch zu Klimaschutz und Ressourcenschonung bei.

- Erhebungen zu Leben und Lebensqualität in Wien zeigen eine hohe Zufriedenheit der BewohnerInnen mit ihrer Wohnumgebung in der dicht bebauten Stadt, gleichzeitig aber auch den Wunsch nach einer weiteren Attraktivierung. Neben Verkehrsberuhigung und dem Ausbau von Radverkehrsanlagen betrifft dies vor allem das Angebot an Freiflächen für Jugendliche sowie Jugendeinrichtungen in leicht erreichbarer Nähe. Die Nachfrage nach den letzteren ist übrigens seit 1995 markant gestiegen. Gleiches gilt für Sporthallen bzw. Sportplätze für vereinsgebundene Aktivitäten. Zur Weiterentwicklung der Lebens- und Umweltqualität in der dicht bebauten Stadt muss vermehrt darauf geachtet werden, bei der baulichen Entwicklung mit einem Minimum an versiegelter Fläche ein Optimum an Nutzen zu erzielen. Diese Zielsetzung soll in den gesetzlichen Bestimmungen, aber auch in Förderungsrichtlinien und Verträgen verstärkt berücksichtigt werden Durch flexible Organisation ist eine Mehrfachnutzung von öffentlichen Frei- und Grünflächen zu ermöglichen. Die soziale Funktion von Parks soll durch Bereitstellung entsprechender Infrastruktur (Parkbetreuung, strategisches Projekt „einfachmehrfach") verbessert werden.

Der Strategieplan Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Flächeninanspruchnahme:

7 Infrastrukturprogramm

7.8 Längerfristige Perspektiven

Das GVP-Ö-Infrastrukturprogramm setzt durch die Investitionspakete Straße und Schiene Schwerpunkte für die nächsten 10 bis 15 Jahre und enthält Projekte, die einen Zeitraum von weiteren 15 Jahren abdecken. Auch wenn die Umsetzung des GVP-Ö-Infrastrukturprogrammes eine Herausforderung darstellt, die umfassende organisatorische Innovationen erfordert, gibt es darüber hinaus einen dauernden Innovationsbedarf und längerfristige Perspektiven. Dazu gehören:

u.a.

(1) Innovationen im öffentlichen Verkehr

Betriebs- und Bedienungsqualität im öffentlichen Verkehr werden trotz des Kostendrucks zu verbessern sein, etwa durch neue Formen des Angebots in der Flächenerschließung (Anrufsammeltaxi, usw.) bzw. durch technologische Verbesserungen bei den Fahrzeugen.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

5. Straßennetz und öffentlicher Raum

Das Straßennetz dient der Verknüpfung und Erreichbarkeit städtischer Nutzungen. Neben dem fließenden und ruhenden Kfz-Verkehr, dem Öffentlichen Verkehr, dem Radverkehr und dem Fußgängerverkehr dient das Straßennetz auch als öffentlicher Raum für Aufenthalt und Begegnung. Schließlich ist die Straße ein Element der Stadtgestaltung und erfüllt umwelthygienische Aufgaben (Belichtung, Belüftung, Begrünung). Aus diesen verschiedenen Anforderungen ergeben sich bei einem begrenzten Flächenangebot zwangsläufig Konflikte, die durch bauliche und organisatorische Maßnahmen bewältigt werden müssen. Die angestrebte Erhöhung des Anteils des Öffentlichen Verkehrs, des Fußgänger- und Radverkehrs bedeutet, dass die Um- und Ausbaumaßnahmen in den nächsten Jahren vorrangig in diese Richtung geplant und investiert werden müssen. Bei der Ergänzung und Erweiterung des höherrangigen Straßennetzes steht die Entlastung bestehender Siedlungsgebiete im Vordergrund. Für die Erschließung neuer Siedlungsbereiche gilt es, eine ausreichende Netzdichte zu schaffen, also den Öffentlichen Verkehr mit den Erfordernissen des nichtmotorisierten Verkehrs zu verknüpfen. Das derzeit rund 700 km umfassende bestehende Hauptstraßennetz der Stadt Wien ist nach den Kriterien des Kfz-Verkehrs ausgewiesen. Eine neue Netzgliederung soll den verkehrspolitischen Zielen besser entsprechen und klare Regeln für den Umgang mit Nutzungskonflikten im Straßenraum enthalten.

(...)

8. Öffentlicher Verkehr

(...)

Im Regionalverkehr wird bis Ende 2003 das S-Bahnkonzept von 1998 überarbeitet mit dem Ziel, den Anteil des Öffentlichen Verkehrs im regionalen Pendlerverkehr deutlich zu erhöhen. Neben infrastrukturellen und betrieblichen Erfordernissen sollen auch qualitative Maßnahmen, wie z. B. ein neues S-Bahn-Fahrzeug und die Ausgestaltung der S-Bahnstationen entsprechend dem Standard der Wiener U-Bahnstationen, festgelegt werden. Für die kleinräumige und flächenhafte Erschließung ist ein attraktives Regionalbusangebot erforderlich, wobei die Erreichbarkeit der Endstellen dieser Regionalbusse – an den zukünftigen Endstellen des öffentlichen Verkehrsnetzes in Wien – durch die Einrichtung von Regionalbuskorridoren unterstützt werden soll.

(...)

Zur Steigerung des Wegeanteils im öffentlichen Verkehr muss das vorhandene U-Bahnnetz mit einem weiteren attraktiven, flächenerschließenden öffentlichen Verkehrsmittel kombiniert werden, dessen Angebot sowohl in betrieblicher als auch infrastruktureller Hinsicht den Bedürfnissen der Fahrgäste entspricht.

(...)

10. Ruhender Verkehr

(...)

Um eine hohe Lebensqualität im dicht bebauten Stadtgebiet zu schaffen oder zu erhalten wird grundsätzlich angestrebt, dass Dauerparkplätze von der Straße in Garagen bzw. auf private Stellplätze verlagert werden.

Bei der Errichtung neuer Garagen sind im Umkreis von 500 m die Stellplätze in Abstimmung mit der vorhandenen Stellplatzauslastung im öffentlichen Raum zu verringern. Bereits im Zuge der Planungen von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen soll gemeinsam mit den Bezirken festgelegt werden, wie die Verminderung von Stellplätzen an der Oberfläche aussehen wird. Jedenfalls soll die Organisation des Ruhenden Verkehrs im öffentlichen Straßenraum an den Standards für den Fußgängerverkehr ausgerichtet werden.
(...)

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008
Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:
A Masterplan Verkehr 2003 – Evaluierung 2008
4 Evaluierung der Maßnahmen
Tabelle 15: Aktivitäten der Stadt Wien im Sinne des Grundsatzes Innovation
Entwicklung eigener innovativer Pilotprojekte: Mustersiedlung Autofreies Wohnen: Einsparung von 242 Stellplätzen und Umwidmung für Gemeinschaftseinrichtungen und Freiflächen.

B Masterplan Verkehr 2003 – Fortschreibung 2008
2 Handlungsfeld Mobilität
Folgende raumordnungs- und verkehrspolitischen Strategien zur Verkehrsvermeidung und –verlagerung sind weiterhin gültig:
u.a.
Die räumliche Durchmischung von Wohnen und Arbeiten soll durch die Flächenwidmungsplanung („Gemischtes Baugebiet") weiter unterstützt werden.
Beschränkung der Widmung von Einkaufszentren und Fachmärkten auf bestimmte, in den überörtlichen Entwicklungsplänen (STEP, Stadtteil- und Bezirksentwicklungspläne) festgelegte Flächen.
Aufrechterhaltung einer flächendeckenden Nahversorgung.

3 Güterverkehr
3.2 Maßnahmen
3.2.1 Ten-Knoten-Region Güterlogistik
Folgende Maßnahmen sind weiterhin gültig:
u.a.
Mittelfristige Entwicklung eines dritten GVZ im Nordosten Wiens (Flächensicherung)

3.2.2 Güterverteilverkehr in Wien
Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Unterstützung durch die Stadt Wien, um Flächen für GVZ verfügbar zu machen

5 Straßennetz und öffentlicher Raum
Die Straße erfüllt unterschiedliche Funktionen auf begrenztem Flächenangebot. Zahlreiche systematische Initiativen, wie „Gender Mainstreaming – Pilotbezirk Mariahilf", mit dem neue Qualitäten für eine chancengleiche Nutzung im öffentlichen Raum gesetzt wurden, konnten initiiert werden. Das Projekt „sALTo – intergenerativ es Grätzl" setzt sich mit den Ansprüchen von Menschen im Alter auseinander, um möglichst lange und selbstständig im Grätzl leben zu können.
(...)

6 FussgängerInnenverkehr
6.2 Maßnahmen
Folgende Änderungen und Ergänzungen
werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Auf ausreichende Aufstellflächen für die FußgängerInnen an Kreuzungen ist zu achten.

10 Ruhender Verkehr
10.2 Maßnahmen
10.2.1 Organisation des Stellplatzangebots im öffentlichen Straßenraum
Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Stellplatzreduktion im öffentl. Raum bei der Errichtung von öffentlichen Garagen und Wohnsammelgaragen: Zusätzlich zu den quantitativen Kriterien (1 : 1-Regelung bzw. Stellplatzrückbau um mindestens ein Drittel der errichteten Stellplätze) soll auch die Qualitätsverbesserung im öffentlichen Raum als Kriterium herangezogen werden. Situationsspezifische Vereinbarungen über die Reduktion der Stellplätze im öffentlichen Raum mit einer Anreizfinanzierung für die Neugestaltung der Oberfläche aus dem Zentralbudget (vorbehaltlich einer mit der Stadtverfassung vereinbarten Regelung) können getroffen werden.

10.2.4 Steuerung der Stellplatzentwicklung für den Zielverkehr auf Privatgrund
Folgende Änderungen und Ergänzungen werden in den MPV aufgenommen:
u.a.
Festlegung für eine flächensparende (mehrgeschossige) Nutzung von Parkplätzen bei großen Betrieben und Geschäften am Stadtrand bereits im Bebauungsplan

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr
Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:
4 Verkehrliche Entwicklungen
4.8 Umwelt
4.8.4 Natur und Landschaft
(...)
Als erstes großes Straßenbauprojekt in Österreich wurde die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im Abschnitt Vösendorf – Schwechat einem UVP-Verfahren unterzogen. Dies führte dazu, dass bei diesem Großbauvorhaben hohe Standards für den Schutz von Raum und Umwelt eingehalten werden. Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen sind begleitende Grünstrukturen, wie Lärmschutzdämme, Grünbrücken und ökologische Ausgleichsflächen, die die Straße mit ihrem Umfeld vernetzen.
(...)

5 Leitbild
5.1 Grundprinzip „Nachhaltigkeit"
• Lebensqualität und Mobilität
Unter Berücksichtigung regionaler und sozialer Unterschiede soll die Mobilität der bzw. des Einzelnen in einem Ausmaß sichergestellt sein, dass das dem jeweiligen Regionstypus entsprechende Mobilitätsniveau vorgefunden wird. Abhängig von Flächennutzung und Dichte kann das durch den Rad- und FußgängerInnenverkehr, den Öffentlichen Verkehr und/oder den Motorisierten Individualverkehr erreicht werden. Bei der Planung und Gestaltung des Angebotes des ÖPNV sind die Bedürfnisse der Fahrgäste, insbesondere der Frauen, der Kinder, der Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen und der älteren Menschen zu berücksichtigen. Nach wie vor gehört die weitere Verbesserung der Verkehrssicherheit zu einem wesentlichen Aspekt der sozialen Nachhaltigkeit.

7 Maßnahmen
7.3 Nichtmotorisierter Verkehr
7.3.1 Radfahren im Alltagsverkehr
Radfahren fördert die Gesundheit, ist sparsam im Flächenverbrauch und umweltfreundlich im Betrieb. RadfahrerInnen nutzen und stärken die lokale Nahversorgung und pflegen die sozialen Kontakte. Die Förderung des Radfahrens stärkt das Leben direkt auf kommunaler Ebene. Bedeutend ist das Festlegen lokaler Radrouten im untergeordneten Wegenetz – vorrangig sind Verkehrssicherheit und attraktive Linienführung. Zusammenhängende Netzteile für den lokalen Radverkehr sollten zudem systematisch an bestehende örtliche und überörtliche Wegenetze angebunden sein.
(...)

7.4 Güterverkehr
7.4.2 Güterverkehrsorganisation
(...)
Außerhalb der Einzugsbereiche der bestehenden bzw. geplanten hochrangigen Güterverkehrszentren bestehen in Niederösterreich allerdings großflächige, im Schienengüterverkehr unversorgte Räume. Dies ist für viele Landesteile ein wesentlicher Standortnachteil für transportorientierte betriebliche Aktivitäten. Es wurde daher ein Güterverkehrskonzept ausgearbeitet, das flächendeckend potenzielle Standorträume für die Errichtung von regionalen Güterterminals ausweist.
(...)

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:
siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

2 Strukturanalyse
2.8 Landschaft
2.8.1 Naturwerte
Das Vorhandensein hochwertiger Landschaftsräume unmittelbar „vor der Haustür" ist ein besonderes Qualitätsmerkmal der Region:

2.8.3 Grünversorgung in den Siedlungsgebieten
Grünraumversorgung, insbesondere in einer Region „wo soviel Platz ist / zu sein scheint" – gewinnt immer stärker an Bedeutung und ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Der vielseitig gesteigerte Nutzungsdruck führt zu bereits schon heute zu folgenden beobachtbaren Problemen und Konflikten:
u.a. Erholungsflächen werden teilweise übernutzt ► Ausweichen in geschützte Bereiche (Beeinträchtigung der Natur) und Landwirtschaftsflächen (Bewirtschaftung wird erschwert)

2.9 Land- und Forstwirtschaft
2.9.2 Nutzung
Die Kulturlandschaft des Marchfelds wird im Südwesten, Teilbereich des 22. Wiener Gemeindebezirks Donaustadt, durch Siedlungstätigkeit, Infrastrukturausbauten, Schotterabbau und Deponieaufschüttungen überprägt. Äcker, Weingärten und Gärtnerein machen im 22. Wiener Gemeindebezirk ein Drittel der Gesamtfläche aus. Diese Kulturflächen haben innerhalb eines Jahrzehnts um rund 10 % abgenommen. Die hohen Zunahmen an Gärtnereiflächen könnte auch zu einem Teil durch unterschiedliche Klassifizierung bei der auf Luftbildauswertung basierenden Realnutzungskartierung der MA 18 bedingt sein. Unter Mitberücksichtigung der Wald- und Wiesenflächen werden 54 % des 22. Bezirkes land- oder forstwirtschaftlich genutzt. Der hohe Anteil an Wald und Wiesen ergibt sich durch die Lobau. Der Niederösterreichische Bereich der Kleinregion wird durch großflächige landwirtschaftliche Nutzung geprägt (rund 90 % der Gesamtfläche). In der Gemeinde Orth an der Donau ist der Anteil der landwirtschaftlich genutzten Flächen mit 65 % vergleichsweise geringer, dafür bestehen hier große Waldflächen (31 % der Katasterfläche).

2.9.3 Perspektiven
Nutzungskonflikte mit der Landwirtschaft ergeben sich hingegen in folgenden Thematiken:
u.a. Landwirtschaft und Naturschutz
Gegenseitige Einschränkungen ergeben sich aufgrund der Lebensraumansprüche verschiedener seltener Tier- und Pflanzenarten (z.B. Großtrappe, sensible Sandlebensräume etc.) und der Bewirtschaftungsintensität der Felder. Das niederösterreichische ländliche Entwicklungsprojekt „Artenschutz Großtrappe" beinhaltet das Errichten von speziellen Trappenschutzflächen im Rahmen des Vertragsnaturschutzes. Dieses dient auch der Koordination und Kommunikation zwischen den Anliegen des Trappenschutzes und den Landwirten.

5 Leitbild

3. Entwicklung eines gemeinsamen, kompakten Wirtschaftsstandortes

(z.B. Forschung & Entwicklung, Energie)

Durch die Entwicklung eines gemeinsamen Standortes für Betriebsansiedlungen mit hochwertiger Verkehrsanbindung (sowohl öffentlicher als auch individualer Verkehr) sollen die kommunalen Investitionen und der Flächenverbrauch minimiert werden. Durch diese Initiative sollen wirtschaftliche Impulse in der Region gesetzt und Arbeitsplätze geschaffen werden.

6 Stärken und Chancen für Teilgebiete der Kleinregion – Räumliches Leitbild

Erholungs- und Landwirtschaftszone / Nationalpark-Vorland

Ziele und Chancen:

u.a. Sicherung unbeeinträchtigter landwirtschaftlicher Flächen für hochwertige Qualitätsproduktion

8 Projektdokumentation

- Vision g) Gründungsunterstützung / Gründungsinitiative

Projektnutzen für die Kleinregion

Auf der kleinregionalen Ebene sollen Maßnahmen für eine „Gründerinitiative der Gemeinden" gesetzte werden, um mit einfachen, auf der örtlichen Ebene vorhanden Mitteln interessierten Bürgern der Region den Weg in die Selbständigkeit zu erleichtern. Dazu gehört z.B. die Bereitstellung von Räumlichkeiten oder schlecht genutzten Flächen für eine Startphase von Jungunternehmern oder die Beauftragung einer kundigen Ansprechperson in der Gemeinden zur Betreuung der Gründer bei allen Angelegenheiten auf der Ebene der Gemeindeverwaltung.

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

2. Beschreibung der gegenwärtigen regionalen Situation
2.1. Regionsbeschreibung und regionale Daten
2.1.4 Landwirtschaft

Im niederösterreichischen Vergleich ist der Anteil der landwirtschaftlichen Nutzfläche in der LEADER Region Auland Carnuntum relativ hoch, wobei hier doch deutlich zwischen verdichteten städtischen Gebieten (z.B. Schwechat und der Flughafen Wien) und ländlich geprägten Teilen unterschieden werden muss. (...)
Gemessen an der Katasterfläche nimmt die Landwirtschaft in den Gemeinden Rauchenwarth mit 90,2%, Götzendorf an der Leitha mit 84,5%, Prellenkirchen mit 84,3% und Bad Deutsch-Altenburg mit 79,9% eine wichtige Stellung ein. (...)

2.1.6. Schutzgebiete

Die Region Auland Carnuntum weist eine große Zahl an unterschiedlich intensiv geschützten und wertvollen Flächen auf. Die prominenteste Stellung nimmt dabei der Nationalpark Donauauen ein, der den Nord- und Südteil verbindet.

2.2 Analyse der sozioökonomischen Lage
2.2.4. Landwirtschaft, Wein, Sonderkulturen und Kulturlandschaft

Stärken

u.a. Besonders viele ökologisch wertvolle natürliche Flächen (Nationalpark Donauauen, Natura 2000 Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und Naturparks)

4. Ziele der lokalen Entwicklungsstrategie
4.2. Angestrebte Resultate am Ende der Periode
Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft
Qualitativ
u.a. Nachhaltige und schonende Nutzung der geschützten Flächen für den Tourismus und als Erholungsraum für die einheimische Bevölkerung
u.a. Hohe Sensibilität in der Bevölkerung sowie der Wirtschaft und Landwirtschaft für den Wert der geschützten Fläche

4.3. Erfolgskriterien
4.3.1. Allgemeine quantitative Kriterien
u.a. Konzentration der Gewerbeflächen auf aussichtsreichen Standorten

5.6. Dorferneuerung und Agenda 21
5.6.1. Maßnahmenbündel und Projektansätze
Regionale Wasserkraft, Industrie und Freiflächen
Vorhandene ungenutzte Bausubstanz und Flächen sowie (technische) Infrastrukturen sollen in den regionalen Wertschöpfungskreislauf und die lokale Nutzung – zum Teil mit adaptierter Verwendung – wieder eingebunden werden.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

2.1 Gemeinsame regionale funktionale und räumlich-strukturelle Ziele / Festlegungen / Entwurf

Zur Umsetzung des Rahmenkonzepts bzw. zur Erreichung der angestrebten räumlichen Entwicklung wird generell empfohlen, künftig eine gemeinsame Betriebsansiedelungspolitik und Flächenvorsorge zu betreiben.

- Vorrangzone Landwirtschaft:
  Begründung: Im Regionalen Raumordnungsprogramm ist das Marchfeld – abgesehen von kleinsträumigen Bereichen und den Siedlungsgebieten als landwirtschaftliche Vorrangzone ausgewiesen. Dabei handelt es sich um Flächen mit besonderer Eignung für die Landwirtschaft oder um Flächen die für das Kulturlandschaftsbild von besonderer Bedeutung sind.
- Freihaltezone Schutz- / Schon- / Erhaltungsräume:
  Begründung: (...) Da es zum Teil räumliche Überlagerungen unterschiedlichster Unterschutzstellungen bzw. Ausweisungen gibt, werden diese Bereiche gesammelt als Schutz-/ Schon- und Erhaltungsräume ausgewiesen, inklusive der Waldflächen. (...)
- Freihaltezone Großtrappenlebensräume:
  Begründung: Die landschaftliche Qualität des Marchfeldes wird durch die Offenheit und die Weite bestimmt. Zu dieser Charakteristik gehört auch die Bedeutung des Raumes für die Großtrappe, die weite Flächen ohne Windschutzgürtel und Freileitungen benötigt. Für diese Tiere wird eine eigene Zone im Rahmenkonzept - wie für die wesentlichen Tierkorridore der Großtiere - definiert. (...)
- Eignungszone wildökologische Pufferzonen:
  Hinweis: (...) Damit können gemäß der Studie die folgenden Verbesserungen erreicht werden:
  u.a. Ausgleich der scharfen Grenze zwischen Nationalpark und der intensivlandwirtschaftlich genutzten angrenzenden Flächen
  u.a. Vermeidung touristischer Konzentrationseffekte auf den Nationalpark durch ein größeres Flächenangebot und damit Verringerung von deren negativer Wirkungen (...)
- Entwicklungszone Wohnen:
  Begründung: Die durchgeführten Flächenbedarfsabschätzungen für das Wohnen haben - in Zusammenschau mit den gemeindlichen Zielvorstellungen zur Bevölkerungsentwicklung und der ÖROK-Bevölkerungs-Prognosen - ergeben, dass die in der Region derzeit vorhandenen Wohnbaulandreserven nicht ausreichen dürften, um den

zu erwartenden Bedarf abzudecken. (...) Für jene Gemeinden, für die aufgrund der Zielvorstellungen und unter Zugrundelegung der durchgeführten Plausibiltätsprüfung ein zusätzlicher Bedarf abzusehen ist, werden flächengleiche Aussagen zum Wohnbauland planlich dargestellt. Flächenausweisungen mit konkretem räumlichen Bezug erfolgen im Rahmen der örtlichen Raumordnung. (...)

Hinweis: (...) Zur Minimierung des Flächenverbrauchs und der Aufschließungskosten sollten kompakte, aber ortsbildangepasste Bebauungen angestrebt werden. Empfohlen wird die Schaffung von Anreizen für flächensparendes Bauen. (...)

- Entwicklungszone Handel, Gewerbe / Dienstleistungen:

Begründung: Obwohl die in den Gemeinden ausgewiesenen Baulandreserven für Betriebe bisher quantitativ ausreichen, ist festzuhalten, dass aus Sicht der Unternehmer in der Region derzeit nur wenig attraktive Flächen für Betriebsansiedelungen bestehen. (...) In den festgelegten regionalen Siedlungsschwerpunkten Gänserndorf, Obersiebenbrunn, Lassee, Groß-Enzersdorf und Marchegg bestehen zur Zeit größerflächige unbebaute Betriebsbauland bzw. z.T. auch Industriebaulandreserven. In Gänserndorf besteht derzeit eine Flächenreserve für Einkaufszentren. (...)

- sonstige Entwicklungsbereiche / -standorte:

Hinweis: In der Region bestehen die folgenden wesentlichen aktuellen Konzepte / Planungen. Es sind dies:
u.a. Entwicklungsstandorte Park&Ride: Mit Blick auf die angestrebte Entwicklung ist Vorsorge zu treffen, dass adäquate Flächen für Park&Ride gesichert werden können. Dzt. sind keine P+R Standorte im NO Landesverkehrskonzept ausgewiesen. Diese Standorte sind mit der künftigen Haltepolitik der OBB abzustimmen.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Besondere Ziele:

- Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Absicherung der Funktion der Stadtgemeinde Fischamend als wichtiger Wirtschafts- und Wohnstandort im Nahbereich des Flughafens Wien-Schwechat mit Ausrichtung des Umfangs der Wohnbaulandreserveflächen auf den regionalen Bedarf (...)

- Natur- und Landschaftsraum, Grün- und Freiflächen

Sicherung eines ausgewogenen Naturhaushaltes und Verbesserung der gesamtökologischen Situation im Natur-, Landschafts- und Siedlungsraum der Stadtgemeinde Fischamend
Weiterer bedarfsgerechter Ausbau von ausreichend dimensionierten, öffentlichen Spiel- und Sportanlagen, sowie und sonstigen siedlungsgliedernden Grünflächen
Sicherung der strukturellen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Landwirtschaft

Maßnahmen:

- Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Sicherstellung eines ausreichenden Angebotes an verfügbaren Wohnbauland-Reserveflächen auf angemessenem Preisniveau durch Anwendung der nach dem NO-Raumordnungsgesetz zur Verfügung stehenden Mittel der Baulandmobilisierung und durch aktive Bodenpolitik der Stadtgemeinde Fischamend in den im örtlichen Entwicklungskonzept ausgewiesenen "Siedlungserweiterungsgebieten"
Sicherung von ausreichenden "Pufferzonen" zwischen bestehenden und geplanten Wohnbaulandflächen einerseits und bestehenden, geplanten oder möglichen Emissionsquellen andererseits
Revision des Örtlichen Entwicklungskonzeptes insbesondere im Hinblick auf die Aspekte "Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung" 10 Jahre nach seiner Rechtskraft

- Zentren- und Wirtschaftsstruktur

Ausweisung von "Zentrumszone" in den dafür geeigneten zentralen Ortsbereichen als widmungsrechtliche Grundlage für die weitere Entwicklung der Stadtgemeinde Fischamend als Versorgungs-, Dienstleistungs- und Handelsstandort mit z. T. überörtlicher Bedeutung

Etappenweise, bedarfsgerechte Entwicklung von Betriebsgebietsflächen in den im örtlichen Entwicklungskonzept dafür ausgewiesenen "Eignungsflächen" unter der Voraussetzung der Realisierung der regionalen Verkehrsprojekte (Umfahrung B60, ÖBB-Spange Götzendorf) am östlichen Rand des Flughafenareals.
Weiterentwicklung der bestehenden Betriebsgebietsstandorte unter der Berücksichtigung bestehender Widmungsreserven und der Rahmenbedingungen des Örtlichen Entwicklungskonzeptes.

- Natur- und Landschaftsraum, Grün- und Freiflächen

Verbesserung der räumlichen Anbindung des Siedlungsraumes der Stadtgemeinde Fischamend an das Nationalparkareal
Erhaltung der Aulandschaft entlang der Fischa als regional bedeutsame und örtlich prägende Landschaftsstruktur des Siedlungskörpers von Fischamend
Erhaltung, Ergänzung und bedarfsgerechter Ausbau der wichtigen landschafts- oder siedlungsgliedernden bzw.- begrenzenden Grünstrukturen gemäß Landschaftskonzept
Rasche Umsetzung einer naturräumlich und ökologisch verträglichen Lösung für die erforderlichen Hochwasserschutzmaßnahmen entlang der Fischa

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Maßnahmen

- Funktionen:
  - Betriebsstandort: Schaffung eines interkommunalen Gewerbeparks
- Naturraum:
  - Schutz der bestehenden Grünelemente und Schaffung zusätzlicher Grünelemente (Schutzwald) als wichtige Einflussfaktoren des Lokalklimas sowie des Orts- und Landschaftsbildes
  - Schaffung eines Landschaftsparks "Fischaauen" mit den renaturierten Bereichen zwischen Fischafluss und Fallbach, sowie von Uferbereichen
  - Zusammenfassung von bestehenden und neu zu schaffenden Grünelementen zu einem "Grünen Ring" um Kleinneusiedl
- Wirtschaft:
  - Konzentration der Betriebe in einem interkommunalen Gewerbepark an der Grenze zur Stadtgemeinde Fischamend mit hochrangiger Verkehrsanbindung
- Soziale Infrastruktur:
  - Errichtung einer multifunktionalen Sporthalle

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Flächeninanspruchnahme:

Besondere Ziele

- Naturraum
  - Die in der Grundlagenforschung als ökologisch schutzwürdig und landschaftlich erhaltenswert ausgewiesenen Flächen sollen in ihrem Bestand gesichert und ausgeweitet werden. Ein Biotopverbundsystem ist, ausgehend von den ökologisch schutzwürdigen Flächen, zumindest in Teilbereichen anzustreben.

- Siedlungsentwicklung, Ortsbild und Wirtschaft
  - Bei etwaigen Änderungen dieses örtlichen Raumordnungsprogramms soll die Ausweisung von Wohnbauland, entsprechend den Forderungen des Raumordnungsgesetzes, ausschließlich im Anschluss an bestehende Siedlungen nach den Zielsetzungen des

Entwicklungskonzeptes erfolgen, um kompakte Siedlungskörper zu erhalten und die Zersiedlung zu verhindern.
- Eine Verdichtung durch Bebauung noch unbebauter Parzellen innerhalb der Ortsverbände ist anzustreben, um eine ökonomische Ausnutzung des Baulandes und deren Grundausstattung zu erreichen.
- Um Störungen für Wohngebiete zu vermeiden, sollen etwaige, zukünftige Betriebsflächen in entsprechender Entfernung von Wohngebieten (unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung) räumlich zusammengefasst werden.

- Ver- und Entsorgung
  - Die Trassen der Hochspannungsfreileitungen (Strom) sollen von jeglicher Bebauung freigehalten werden.

Maßnahmen
- Funktionelle Gliederung
  - Die Gemeinde wird sich bemühen, durch entsprechende Bodenpolitik Bauland entsprechend der angestrebten Funktionen verfügbar zu machen.

- Naturraum
  - Die Gemeinde ist bestrebt in Kooperation mit den Behörden und Nachbargemeinden begradigte Gerinne zu renaturieren.
  - Hochwasserretentionsräume sollen erhalten und wenn möglich sogar erweitert werden. (...)

- Siedlungsentwicklung und Wirtschaft
  - Durch Kauf oder Tausch seitens der Gemeinde werden geeignete Grundstücke erworben und eine angemessene (gemeindeeigene) Baulandreserve geschaffen, um die Grundstücksmobilität zu erhöhen und Bauwerbern verfügbare Grundstücke anbieten zu können.
  - Um neu gewidmete bzw. zukünftige Baulandflächen widmungskonform nutzen zu können, werden zwischen Gemeinde und Grundeigentümern außerdem Verträge abgeschlossen, die die Verfügbarkeit von Bauland sichern.
  - Keine Siedlungserweiterung außerhalb der in der Plandarstellung zum Entwicklungskonzept festgelegten örtlichen Siedlungsgrenzen.
  - Der Nahbereich der Hochleistungsstraßen A 4 und S 1 wird von weiteren Wohnbaulandwidmungen freigehalten.
  - Flächen (insbesondere im Bereich des Masterplan Kugelkreuz), die für Gewerbebetriebe geeignet sind, werden bei Gelegenheit von seiten der Stadtgemeinde Schwechat (oder gemeindenahen Institutionen) erworben werden, um sie Interessenten anbieten zu können. Bei Tausch- oder Kaufverhandlungen der potentiellen Betriebserrichter mit den Grundbesitzern wird sich die Stadtgemeinde Schwechat als Vermittler anbieten.

- Ver- und Entsorgung
  - Die Trassen der Hochspannungs-Freileitungen (Strom) sowie der Gas- und Produkteleitungen werden auch in Zukunft von jeglicher Bebauung freigehalten.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Die Auswirkungen des Projektes im Projektumfeld in Hinblick auf Flächeninanspruchnahme werden gemäß Fragenbereich 2 als mäßig eingestuft.

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

6. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Barrierewirkung (klimatisch) zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen:

Kapitel 3:

- 3.4. Sektorale Zugänge
  - ❖ 3.4.3 Verkehr und Transportwesen

1. Problemstellung

Sowohl unser wirtschaftliches als auch unser soziales Wohl hängen in starkem Maße vom Verkehr ab. Neben allen positiven Effekten unserer derzeitigen Mobilität zeigen sich doch Grenzen hinsichtlich der Belastbarkeit des Ökosystems und der Leistungsfähigkeit unseres Transportsystems. Staus behindern zum Teil eine zügige Abwicklung der Verkehrsleistungen, und die Belastungen z.B. durch verkehrsbedingte Lärm- und Abgasimmissionen erreichen immer noch für die Umwelt und die Gesundheit der Menschen, insbesondere unserer Kinder, kritische Dimensionen. Grenz- und Richtwerte werden häufig überschritten, wie etwa für Stickstoffdioxid an stark befahrenen Stadtstraßen oder für Ozon.
Weitere spürbare lokale Beeinträchtigungen sind eine hohe Lärmbelastung in stark befahrenen Gebieten, der Flächenverbrauch für Verkehrswege und deren Trennwirkung.
(...)

2. Istzustand und Trendentwicklung

2.4. Flächeninanspruchnahme und sonstige Umweltauswirkungen
(...)
Sonstige Umweltauswirkungen durch den Verkehr:

u.a. Der Zerschneidungseffekt von Verkehrsanlagen engt den Aktionsraum von Mensch und Tier durch Barrieren ein. Die durchschnittliche "Maschenweite" des Verkehrsnetzes beträgt 0,7 km x 0,7 km und schafft "Inseln" mit der mittleren Größe von 0,5 km²

3. Nachhaltigkeit im Verkehr – grundsätzliche Überlegungen und Zielvorstellungen

3.1 Kurz- und mittelfristige umweltpolitische Zielvorstellungen

3.1.4. Sonstige Umweltauswirkungen

u.a. Trennwirkung und Zerschneidungseffekt: Vermeidung weiterer Zerschneidung (z.B. durch Bündelung von Verkehrswegen, Schaffung von Querungsmöglichkeiten bei bestehenden und zukünftigen Verkehrswegen)

4. Maßnahmen

4.2. Raumordnung, Verkehrsplanung und Verkehrsverhalten

4.2.1. Personenverkehr

(...) Neben einer Reduktion verkehrsbedingter Emissionen können mit diesen Maßnahmen menschenfreundlichere Verkehrs- und Wohnstrukturen geschaffen werden. Eine sparsamere und umweltbewusstere Organisation und Abwicklung des Kfz-Verkehrs führt zu geringeren Trennwirkungen in Siedlungsgebieten, mehr Raum für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer und höhere Wohnqualität in Ballungsräumen. Derartige Veränderungen können in der Folge zu weiteren Abnahmen des MIV führen, da das Umsteigen auf umweltgerechtere Verkehrsarten an Attraktivität gewinnt. Höhere Lebensqualitäten in Ballungsräumen können infolge zu einer weiteren Reduktion des motorisierten Freizeitverkehrs führen.

4.2.1.2. Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation

(...)
Größere Verlagerungseffekte sind im Allgemeinen erst zu erwarten, wenn parallel die Attraktivität des MIV gesenkt wird, was dann allerdings die Standortqualität beeinflusst. Im Bereich der Verkehrsplanung und Verkehrsorganisation wäre dazu die Reduktion der zulässigen Höchstgeschwindigkeiten eine wesentlich Maßnahme. Dies führt zu geringeren Reisezeitvorteilen von PKWs, reduziert die Trennwirkung von Straßen und erhöht zusätzlich die Sicherheit und Attraktivität der nicht motorisierten Verkehrsformen. Diskutiert werden Senkungen der Höchstgeschwindigkeiten auf Autobahnen, Außerortstraßen, innerstädtischen Hauptverkehrsstraßen und innerstädtischen Nebenstraßen (etwa 100/80/50/30) sowie eine verstärkte Überwachung, entsprechende Öffentlichkeitsarbeit und Bewusstseinsbildung sowie höhere Strafen. Eine weitere Möglichkeit, die in Zukunft zu diskutieren sein wird, sind technische Maßnahmen an den Fahrzeugen zur Einhaltung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (z.B. Tempodrossel).
(...)

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen:

2 Vorrangige Themen der Österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.4 Räumlicher Ausgleich und soziale Integration

2.4.3 Ziele und Strategien

2.4.3.2 Überwindung von räumlicher Exklusion und funktionaler Inselbildung

(270) Mit der Förderung ausgewogener räumlicher Strukturen, mit der Herstellung von „Nähe" und der Vermeidung großflächiger Segregation sind wesentliche planerische Strategieelemente zur Vermeidung von räumlicher Exklusion geleistet. Die „erzwungene" Mobilität entsteht, weil Funktionsräume getrennt werden und die Entfernung zu Infrastrukturen zunimmt. Sie zwingt dazu, immer größere Entfernungen zu überwinden und benachteiligt jene, die in entlegenen Räumen mit unzureichender verkehrlicher Anbindung leben oder über keine Verkehrsmittel verfügen. Wenn die Erreichbarkeit von Funktionsräumen auch ohne motorisierten Individualverkehr möglich ist, dann werden jene partizipieren können, die aus Gründen der finanziellen Leistungsfähigkeit oder aus sonstigen Gründen weder ein Auto besitzen noch eines betreiben können.

2.5 Mobilität und Verkehr – Chancen, Maß und Übermaß 85

2.5.1 Einführung

2.5.1.3 Belastungen von Mensch und Umwelt

(321) Die gesamte Verkehrsinfrastruktur Österreichs (ohne Wasserstraße) nimmt zwar nur eine Fläche von ca. zwei Prozent des Bundesgebiets ein, vor allem in den Ballungsräumen ist dieser Prozentsatz aber um ein Vielfaches höher und deutet auf eine unrationelle Raumnutzung hin. Der Bodenverbrauch durch Gebäude ist in den Ballungsräumen allerdings meist noch höher. Speziell hochrangige Verkehrsinfrastruktur erzeugt aufgrund der Anlageverhältnisse und der hohen Fahrgeschwindigkeiten eine erhebliche Trennwirkung.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm enthält keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen:

3 Massnahmen im einzelnen
3.2 Wildtierkorridor Fischatal Enzersdorf – Rauchenwarth – Himberg
3.2.1 Ausgangssituation
Ausschlaggebend für die Aufnahme des Projektes „Wildtierkorridor Fischatal Enzersdorf – Rauchenwarth – Himberg" ist die Bedeutung des Raumes als Teil des regionalen Wildtierkorridors zwischen dem Ellender Wald im Osten bzw. den Donauauen im Norden und dem Wienerwald im Westen.
Die aktuell geplanten Infrastrukturprojekte in diesem Raum, beispielsweise 3. Piste Flughafen Wien, Spange Götzendorf (Bahn- und Straßenprojekt) und die Umfahrung Schwadorf (Straßenprojekt) machen eine genauere Betrachtungsweise der Korridor-, Lebensraum-, Barriere- und Widerstandswerte in diesem Gebiet sinnvoll und notwendig.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischer) Barrierewirkungen.

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. (klimatischen) Barrierewirkungen.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. (klimatischen) Barrierewirkungen:

2. Rahmenkonzept

2.1. Gemeinsame regionale Funktionale und räumlichstrukturelle Ziele / Festlegungen / Entwurf

2.1.3 Eignungszonen

Eignungszone Wildökologische Pufferzonen

Hinweis:

Aus Sicht der wildökologischen Raumplanung wird in der Studie empfohlen, bei der Projektierung bzw. dem Ausbau von Infrastrukturvorhaben auf die Umsetzung von geeigneten Grünbrücken bzw. Unterführungen zu achten, um weitere Barrieren nicht erst entstehen zu lassen.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Barrierewirkungen (klimatisch).

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Barrierewirkungen (klimatisch).

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Barrierewirkungen (klimatisch).

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Gemäß Fachbeitrag Klima, Kapitel 3 *Wesentliche positive und negative Auswirkungen* sind Auswirkungen auf die mikroklimatischen Verhältnisse im Untersuchungsgebiet in der Errichtungsphase als nicht relevant einzustufen, in der Betriebsphase werden sie wie folgt eingestuft:

> Durch Kaltluftlagerungen sind aufgrund der ausreichenden Umströmbarkeit neuer Hindernisse keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zum Ist-Zustand zu erwarten.
>
> Beeinflussungen des lokalen Windfeldes durch geplante Kunstbauwerke, Vegetationsstreifen und die Piste 11R/29L selbst ergeben im Vergleich zu bereits ähnlichen Effekten durch bestehende Dämme und Windschutzanlagen keine grundsätzliche Änderung des lokalen Windfeldes.
>
> Beeinflussung der lokalen Strahlungsflüsse durch Versiegelung von Flächen beschränken sich auf ein Umfeld von wenigen Metern bis maximal ca. 100 m um die versiegelte Fläche. Auswirkungen auf die lokalen Strahlungsflüsse durch Änderungen der Temperatur und der Feuchte werden als unerheblich betrachtet.
>
> Durch den Anstieg klimarelevanter Emissionen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Gemäß hier vorgelegtem Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild (Fragenbereich 2) kommt es zu Barrierewirkungen wie folgt:

Zum einen führen die geplanten Sicht- und Lärm- bzw. Blendschutzdämme samt Bepflanzung, die B 10 Budapester Straße samt Doppeldamm und dahinter liegender neugeplanter Piste 11R/29L wie auch die Bodenaushubdeponie zu keinen Beeinträchtigungen durch Zerschneidung der Landschaft, da es sich hierbei um Sichtbarrieren / visuelle Störungen handelt, die Erfahrbarkeit der Landschaft am Hindernis endet und gut erkennbaren Sichtkanten bzw. neue Horizontlinien entstehen.

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

Die Auswirkungen des Projektes im Projektumfeld in Hinblick auf Barrierewirkung (klimatisch) werden gemäß Fragenbereich 2 als vernachlässigbar bis gering eingestuft.

Das Projekt hat keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Barrierewirkung (klimatisch).

7. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Zerschneidung der Landschaft zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

Kapitel 3:

- 3.4. Sektorale Zugänge
  - ❖ 3.4.3 Verkehr und Transportwesen
  - 2. Istzustand und Trendentwicklung
  - 2.4. Flächeninanspruchnahme und sonstige Umweltauswirkungen
  - (...)
  - Sonstige Umweltauswirkungen durch den Verkehr:
  - u.a. Der Zerschneidungseffekt von Verkehrsanlagen engt den Aktionsraum von Mensch und Tier durch Barrieren ein. Die durchschnittliche "Maschenweite" des Verkehrsnetzes beträgt 0,7 km x 0,7 km und schafft "Inseln" mit der mittleren Größe von 0,5 km²

  - 3. Nachhaltigkeit im Verkehr – grundsätzliche Überlegungen und Zielvorstellungen
  - 3.1 Kurz- und mittelfristige umweltpolitische Zielvorstellungen
  - 3.1.4. Sonstige Umweltauswirkungen
  - Bzgl. der in Kap. 2.4. dargestellten Umweltbelastungen werden folgende Zielvorstellungen definiert:
  - u.a. Trennwirkung und Zerschneidungseffekt: Vermeidung weiterer Zerschneidung (z.B. durch Bündelung von Verkehrswegen, Schaffung von Querungsmöglichkeiten bei bestehenden und zukünftigen Verkehrswegen)

Der Nationale Umweltplan enthält keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept enthält folgende relevante Angaben zu (klimatischen) Barrierewirkungen:

1 Trends – Akteure – Leitvorstellungen

1.1 Veränderungen, Trends, Herausforderungen

1.1.3 Trends der Raumentwicklung

1.1.3.6 Beeinträchtigung der Umwelt durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, klimatische Veränderungen und Zerschneidung von Lebensräumen

(52) Die Zerschneidung von Ökosystemen durch Verkehrsträger (insbesondere durch hochrangige Straßenverbindungen) hat einen Verlust an Vernetzungsmöglichkeiten zwischen den Lebensräumen und den

Verlust an notwendiger Größe für die ungestörte Entwicklung von tierischen Populationen zur Folge. Das bestehende Verkehrssystem begünstigt darüber hinaus die Entstehung einer dispersen Siedlungsstruktur und erschwert die Realisierung einer raum- und umweltverträglichen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur.

2 Vorrangige Themen der Österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.5 Mobilität und Verkehr – Chancen, Maß und Übermaß

2.5.1 Einführung

2.5.1.3 Belastungen von Mensch und Umwelt

(321) Die gesamte Verkehrsinfrastruktur Österreichs (ohne Wasserstraße) nimmt zwar nur eine Fläche von ca. zwei Prozent des Bundesgebiets ein, vor allem in den Ballungsräumen ist dieser Prozentsatz aber um ein Vielfaches höher und deutet auf eine unrationelle Raumnutzung hin. Der Bodenverbrauch durch Gebäude ist in den Ballungsräumen allerdings meist noch höher. Speziell hochrangige Verkehrsinfrastruktur erzeugt aufgrund der Anlageverhältnisse und der hohen Fahrgeschwindigkeiten eine erhebliche Trennwirkung.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

2. Grundhaltungen und Ziele

2.2. Spezifische Ziele der Raumentwicklung

2.2.5 Klimarelevante und ökologisch orientierte Raumordnung

u.a.

- Die biologische Diversität und die Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit sind zu erhalten und weiterzuentwickeln, eine Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft sind hintan zu halten, große zusammenhängende Freiräume sind zu erhalten und zu vernetzen. Insbesondere der freie Zugang zu Wäldern, Seen, Flussufern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sind zu sichern bzw. zu erleichtern.

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angabe zur Zerschneidung der Landschaft:

5 Sektorale Themen

5.1 Umwelt, Natur, Landschaftsqualität

Funktionelle Verbindung von Freiräumen.

Die Zerschneidung bestehender und zusammenhängender Freiräume soll vermieden werden, die Verbindung kleinerer und isolierter Freiräume ist nach Möglichkeit herzustellen. Freiräume sind konzeptionell zu definieren und nicht nur als Flächen ohne aktuelle Nutzung zu betrachten. Sie haben eine wesentliche ökologische Funktion, und diese ist – beispielsweise in einem Freiraumkonzept – offensiv darzustellen.

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. der Zerschneidung der Landschaft.

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat enthält folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

- Leitbild für den Raum Wien Simmering - Schwechat
- Flächen für Gartenbau bzw. Landwirtschaft sichern

Im NÖ Regionalen Raumordnungsprogramm für das südliche Wiener Umland sind die meisten Freiflächen als Vorrangzone Landwirtschaft ausgewiesen. Zusätzlich sind konsequent Siedlungsgrenzen gegenüber den Landwirtschaftszonen entlang der Liesing und der Rauchenwarther Platte festgelegt. Im Flächenwidmungs- und Bebauungsplan der Stadt Wien sind die Ackerflächen zwischen Rothneusiedl und Kledering ebenso wie die Gartenbauflächen auf der Simmeringer Haide als Grünland, ländliche Gebiete, z.T. als Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (SWW) gewidmet. Diese ordnungsplanerische Absicherung ist notwendig. Nur mit den Instrumenten der Raumordnung kann aber dem Verlust und der Zerschneidung zusammenhängender Landwirtschaftsflächen nicht begegnet werden. Ohne nachvollziehbare Zuweisung sonstiger Funktionen (Erholung, Ökologie, Stadtklima, Vorsorge etc.) fehlen die Argumente, wenn es darum geht, Landwirtschaftsflächen zu halten.
Empfehlungen:
u.a.
- Die größeren zusammenhängenden Gartenbau- und Landwirtschaftsflächen sollen weitgehend von Bebauung freigehalten und die Zerschneidung durch Straßenbauten und sonstige Infrastruktureinrichtungen möglichst gering gehalten werden.

- Flächen für Gartenbau bzw. Landwirtschaft sichern

(...)
Diese Funktionszuweisung ist wichtig. Mit den Instrumenten der Ordnungsplanung alleine, kann dem schleichenden Verlust und der Zerschneidung zusammenhängender Landwirtschaftsflächen aber nicht begegnet werden. Um den Druck flächenintensiver Betriebe wie z.B. Speditionen oder Bauhöfe auf die freie Landschaft abzufangen, sind zusätzlich zur Kennzeichnung der Flächen in Plänen, Programmen und Konzepten, Maßnahmen im Bereich Bodenmanagements erforderlich. Dazu gehören z.B. die Konzentration arbeitsplatzintensiver Nutzungen im Haltestellen-Bereich des hochrangigen öffentlichen Verkehrs, die Erhöhung der Nutzungsdichte in Gewerbe- und Infrastrukturzonen, gemeinsame Betriebsansiedlung auf geeigneten Standorten etc.
(...)

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

3 Erhebung und Analyse
3.2 Rahmenbedingungen, Defizite, räumliche Synergien
3.2.3 Landwirtschaftlich geprägter Raum im Wiener Becken (Schwechat bis Himberg, Bereich entlang der Schwechatachse)
Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen
Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)
Gemäß der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0) befinden sich in ggst. Teilraum folgende landschafts- und naturräumlich relevanten Zonen: Regionale Grünzonen sind entlang Krottenbach, Mödling, Hahnenwiesbach, Alter Schwechatlauf, Schwechat – Aubach – Mitterbach, Triesting, Kalter Gang und Neubach sowie entlang von Gehölzstrukturen westlich von Münchendorf und westlich des Kalten Ganges im Bereich geomorphologisch markanter, verlandeter relikter Gerinne ausgewiesen. Diese Flächen sind in §2 Abs. 4 RegRop definiert als Gründlandbereiche, die eine besondere raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion besitzen, als siedlungsnaher Erholungsraum von regionaler Bedeutung oder die der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope dienen. Sie gelten jeweils 50 m beiderseits der Gewässerachse.
(...)

3.2.4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)
Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen
Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)
Gemäß der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. 8000/85-0) befinden sich in ggst. Teilraum folgende landschafts- und naturräumlich relevanten Zonen: Regionale Grünzonen gemäß §2 Abs.4 sind entlang des Fischalaufs und des Reisenbaches ausgewiesen. Diese Flächen sind im geltenden RegRop definiert als Gründlandbereiche, die eine besondere raumgliedernde und siedlungstrennende Funktion besitzen, als siedlungsnaher Erholungsraum von regionaler Bedeutung oder die der Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope dienen. Sie gelten jeweils 50 m beiderseits der Gewässerachse.
(...)

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung

5. Grün- und Freiraum

5.3 Landschaftsräume der Stadtregion

Terrassenlandschaft im Süden Wiens

(...)

Dieser Landschaftsraum eignete sich aufgrund seiner topografischen Bedingungen und der infrastrukturellen Anbindung auch für die Ansiedlung von großflächigen Industrie- und Gewerbebetrieben. Die hier erfolgte Siedlungs- und Wirtschaftsentwicklung und die daraus resultierende Zerschneidung der Landschaft durch Straßen und Bahnlinien sind u.a. auch Gründe dafür, dass eine zusammenhängende Siedlungsgrenze gegenüber dem Landschaftraum (wie im Leitbild etwa für den Landschaftsraum Marchfeld beschrieben wird) hier nicht mehr durchgängig umgesetzt werden kann.

(...)

Der Stadtentwicklungsplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Der Strategieplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegen-ständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

2 Strukturanalyse

2.8 Landschaft

2.8.3 Grünversorgung in den Siedlungsgebieten

Grünraumversorgung, insbesondere in einer Region „wo soviel Platz ist / zu sein scheint" – gewinnt immer stärker an Bedeutung und ist eine wichtige Zukunftsaufgabe. Der vielseitig gesteigerte Nutzungsdruck führt zu bereits schon heute zu folgenden beobachtbaren Problemen und Konflikten:
u.a. Zerschneidung und Versiegelung ► Verinselung und Rückgang der Lebensräume für Tiere und Pflanzen, Gegensteuerung durch Vertragsnaturschutz (z.B. Ackerrandstreifenprogramm).

2.9 Land- und Forstwirtschaft

2.9.3 Perspektiven

Die landwirtschaftliche Produktion ist der landschafts- und identitätsprägende Faktor des Marchfeldes. Hier liegen besondere Zukunftspotenziale – etwa in der Produktion hoch qualitativer, gesunder Nahrungsmittel, in neuen Vermarktungswegen, in neuen Partnerschaften mit dem Tourismus (z.B. Gastronomie, Erlebnislandwirtschaft), in der alternativen Energieproduktion bzw. generell im Ankurbeln von nachhaltigen regionalen Wirtschaftskreisläufen zur Erhöhung der regionalen Wertschöpfung.
(...)
Anmerkung/Einschätzung aus Sicht der BearbeiterInnen:
Generell ist hier anzumerken, dass diese Fragestellung der Ausrichtung der künftigen Landwirtschaft und deren Bedeutung innerhalb der Stadt Wien besonders intensiv zu führen sein wird. Ein erster Schritt in diese Richtung stellt der neue Agrarische Stadtentwicklungsplan („Agrar-Step") dar, der auch die langfristig für Landwirtschaftliche Produktion zu sichernde Flächen ausweist und sie als möglichst störungsfrei von konfligierenden Entwicklungen (z.B. Zerschneidungen) schützen soll. Aufgrund der großen Flächen, der hohen Bodengüte und der intensiven Nutzung stellt dieser bereich ein wesentliches Standbein der Entwicklung der Kleinregion dar. Dies gilt auch für damit zusammenhängende Bereiche wie etwa die Nutzung von Biomasse für die Energieproduktion, die selbst im städtischen Raum von Bedeutung sein kann (z.B. Biomasse-Heizkraftwerke, Einspeisung in Fern- und Nahwärmenetze).

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft.

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

2. Rahmenkonzept

2.1. Gemeinsame regionale Funktionale und räumlichstrukturelle Ziele I Festlegungen I Entwurf

2.1 .1. Siedlungsschwerpunkte / Leitfunktionen

Festlegung:

Regionaler Siedlungsschwerpunkt / sonstiger Siedlungsschwerpunkt

Begründung:

Aufgrund der Lage des Marchfelds zwischen der .Twin City' Wien- Bratislava ist zu erwarten, dass der Siedlungsdruck auf das Marchfeld stark zunehmen wird. Obwohl in der Region großflächig Nutzungsbeschränkungen bestehen, droht die potenzielle Gefahr der weitergehenden Zerschneidung und Zersiedelung der Landschaft.

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

Maßnahmen:

- Bevölkerungs- und Siedlungsstruktur

Sicherung von ausreichenden "Pufferzonen" zwischen bestehenden und geplanten Wohnbaulandflächen einerseits und bestehenden, geplanten oder möglichen Emissionsquellen andererseits

- Verkehr

Erarbeitung von Trassenvarianten für die geplante "Umfahrung B60" und der "ÖBB-Spange-Götzendorf' in Kooperation mit den zuständigen Bundes- und Landesdienststellen sowie den betroffenen Nachbargemeinden

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

Ziele

- Verkehr:
    - Verlagerung des Durchzugsverkehrs auf die geplante Umfahrungsstraße

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. Zerschneidung der Landschaft:

Besondere Ziele

- Verkehr
    - Alle öffentlichen Gemeindestraßen sollen in Übereinstimmung mit der Entwicklung der Bebauung schrittweise ausgebaut werden.
    - Überörtliche Verkehrsverbindungen sollen in ihrer Funktion erhalten und von diese Funktion störende Verkehrsmaßnahmen (neue Knotenpunkte, Einschränkungen für den Kfz-Verkehr ...) freigehalten werden.

- Ver- und Entsorgung
  - Die Trassen der Hochspannungsfreileitungen (Strom) sollen von jeglicher Bebauung freigehalten werden.

Maßnahmen
- Ver- und Entsorgung
  - Die Trassen der Hochspannungs-Freileitungen (Strom) sowie der Gas- und Produkteleitungen werden auch in Zukunft von jeglicher Bebauung freigehalten.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Die Auswirkungen des Projektes im Projektumfeld in Hinblick auf Zerschneidung der Landschaft werden gemäß Fragenbereich 2 als gering eingestuft.

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

8. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf visuelle Störungen zu bewerten?

Europäische Landschaftskonvention 2000

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen des Landschaftsbildes.

Die Europäische Landschaftskonvention beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Europäisches Raumentwicklungskonzept 1999

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

- 2.2.4 Gemeinschaftliche Agrarpolitik (GAP)

(47) Intensivierung, Konzentration und Spezialisierung der landwirtschaftlichen Produktion haben aber auch einige negative Folgen für die räumliche Entwicklung. Dazu gehören beispielsweise die Eintönigkeit der Landschaftsbilder, die Aufgabe traditioneller Bewirtschaftungsmethoden, die Nutzung großer Teile von Feuchtgebieten, Heidelandschaften und natürlichen Magerwiesen, die Grundwasserverschmutzung durch verstärkten Einsatz von Pestiziden und Düngemitteln und der Rückgang der Artenvielfalt. Seit nahezu zwei Jahrzehnten werden Versuche unternommen, die Agrarstrukturpolitik in einen größeren wirtschaftlichen und sozialen Kontext des ländlichen Raumes einzubinden. Die Erfahrung zeigt, dass die Diversifizierung von Aktivitäten für die Landwirte neue Perspektiven und Möglichkeiten eröffnet. Dies gilt beispielsweise für die Entwicklung und Vermarktung qualitativ hochwertiger Produkte sowie Agrartourismus und Investitionsvorhaben im Zusammenhang mit der Umwelt, denen früher eher marginale Bedeutung zukam.

- 3.2.3 Eigenständige, vielfältige und leistungsfähige ländliche Räume

(94) Ländliche Gebiete sind heute durch das Wirtschaftswachstum vielfältigen Umweltbelastungen ausgesetzt. Dazu gehören u. a.: starker Siedlungsdruck auf die Freiflächen in stadtnahen Gebieten; Wachstum der Erst- und Zweitwohnsitze; negative Auswirkungen neuer Freizeitaktivitäten; Boden-, Luft- und Wasserbelastungen durch die Verarbeitung und Lagerung von Abfällen etc. Landschaftlich reizvolle Gebiete wie Gebirgs- und Küstenregionen sind durch den Massentourismus in ihrer Attraktivität gefährdet. Auch intensive landwirtschaftliche Nutzung kann zu Bodenbelastungen und zur Zerstörung von Kulturlandschaften führen. Diesen Belastungen kann nur mit einer geeigneten regionalen Flächennutzungsplanung und entsprechenden umweltpolitischen sowie agrarpolitischen Maßnahmen (z. B. Wiederherstellung der Artenvielfalt, Verringerung der Bodenbelastung sowie Extensivierung und Diversifizierung der landwirtschaftlichen Nutzung) begegnet werden.

- 3.4.1 Natur und Kulturerbe als Entwicklungsgut

(133) Das kulturelle Erbe Europas – von den gewachsenen Kulturlandschaften der ländlichen Gebiete bis hin zu den historischen Stadtzentren – ist Ausdruck seiner Identität und von weltweiter Bedeutung. Es ist auch Bestandteil der alltäglichen Umgebung vieler Menschen und bereichert deren Lebensqualität. Rigorose Schutzmaßnahmen, wie sie der Denkmalschutz für bestimmte Stätten und Monumente vorsieht, können nur einen kleinen Teil dieses Erbes abdecken. Für den größeren Teil ist ein kreativer Ansatz vonnöten, damit der in vielen Gebieten vorherrschende Trend zur Vernachlässigung, Beschädigung und Zerstörung umgekehrt wird und somit das kulturelle Erbe, einschließlich der zeitgenössischen Errungenschaften, an künftige Generationen weitergegeben werden kann. Es ist außerdem notwendig, das kulturelle Leben flächendeckend in der EU zu entfalten, insbesondere durch die Unterstützung des Ausbaus kultureller Einrichtungen, der Wiederaufwertung des öffentlichen Raumes und der Wiederbelebung von Gedenkstätten. In diesem Sinne kann die kulturelle Entwicklung eine soziale und räumliche Ausgleichsrolle spielen.

- 3.4.4 Kreativer Umgang mit Kulturlandschaften

(151) Die Kulturlandschaften tragen durch ihre Eigenart zur lokalen und regionalen Identität bei und spiegeln die Geschichte und das Zusammenspiel von Mensch und Natur wider. Sie sind deshalb beispielsweise als touristische Anziehungspunkte von beträchtlichem Wert. Die Bewahrung dieser Landschaften ist von großer

Bedeutung. Sie darf aber nicht dazu führen, dass eine wirtschaftliche Nutzung unmöglich oder übermäßig behindert wird. In einigen Fällen ist der gezielte Schutz besonders bedeutsamer Stätten erforderlich. In anderen Fällen müssen ganze Landschaften erhalten oder wiederhergestellt werden. Die Art und Weise der Landbewirtschaftung ist häufig der wichtigste Schritt, eine Zerstörung von Kulturlandschaften zu verhindern.

(152) Ein gemeinsames Merkmal vieler europäischer Landschaften ist ihre ständige Weiterentwicklung. Dabei besteht jedoch die Gefahr der Vereinheitlichung und des Verlustes biologischer Vielfalt. Eine kleine Anzahl von Kulturlandschaften sollten als einmalige Beispiele historischer Kulturlandschaften unter Schutz gestellt werden: z. B. die „Bocage", Wallheckenlandschaften entlang der Atlantikküste. Schutzmaßnahmen sind auch für Elemente nötig, die besonders typisch für ältere Landschaften sind, wie beispielsweise die alten Systeme der offenen Felder, durch die Orte von historischem Interesse entstanden sind. In ähnlicher Weise sind die durch verschiedene Länder führenden, historischen Wege wie der Pilgerweg nach Santiago de Compostela oder die italienische „Via Francigena" von solch hohem Wert, dass sie unter Schutz gestellt werden sollten.

(153) In einem Großteil der Fälle ist die kreative Weiterentwicklung bzw. Wiederherstellung der Landschaften wichtiger als die Erhaltung der gegenwärtigen Situation. Derzeit werden landschaftsbeeinflussende Maßnahmen häufig unkoordiniert durchgeführt. Ihre Ergebnisse sind eher zufällig und spiegeln vielfach nur die verschiedenen Interessen der jeweils Beteiligten wider. Neue Unternehmens- und Wohnansiedlungen werden oft ohne ästhetische oder umweltgerechte Überlegungen angelegt. Durch die Förderung von Rohstoffen werden z. T. ganze Landschaften zerstört. Für viele Gebiete in Europa ist daher eine individuell angepasste und kreative Landschaftspolitik erforderlich, d. h. eine Politik, die sich auf Integration gründet, offen für neue Entwicklungen ist und zur Schaffung bzw. Wiederherstellung attraktiver Landschaftsbilder beiträgt.

(154) Schließlich gibt es Fälle, in denen sich die Landschaft aufgrund fehlender menschlicher Eingriffe verschlechtert. Dies geschieht besonders dort, wo traditionelle Methoden der landwirtschaftlichen Bodennutzung aufgegeben werden. Die Vernachlässigung der Landbewirtschaftung in gefährdeten Gebieten, wie Gebirgen und Küstengebieten, kann besonders folgenschwer sein, indem sie z. B. die Bodenerosion verstärkt. In Gebieten, in denen menschliche Aktivitäten nicht sehr ausgeprägt sind, kann der Rückgang der menschlichen Eingriffe aber auch zur Erholung der Natur führen. Die Förderung traditioneller Landbewirtschaftungsmethoden, der touristischen Erschließung sowie von Aufforstungen können beispielsweise mögliche Alternativen zum vollständigen Brachliegen darstellen.

(155) Politische Optionen

53. Erhaltung und kreative Weiterentwicklung von Kulturlandschaften mit besonderer kulturhistorischer, landschaftsästhetischer und ökologischer Bedeutung.

54. Inwertsetzung von Kulturlandschaften im Rahmen integrierter Raumentwicklungsstrategien.
55. Verbesserte Koordinierung der Entwicklungsmaßnahmen, die sich auf die Landschaften auswirken.

56. Kreative Wiederherstellung von Landschaften, die durch menschliche Eingriffe Schäden erlitten haben, einschließlich von Rekultivierungsmaßnahmen.

- 1.4 Umweltrelevante Entwicklungen

(261) Die Reichhaltigkeit und Verschiedenartigkeit der Landschaften bildet ein entscheidendes Merkmal der EU. Der Wert einer Landschaft kann unter dem Aspekt der nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen, als Lebensraum für Wildtiere, als Freiraum oder in Bezug auf ihre landschaftliche Schönheit und die in ihr enthaltenen kulturellen Elemente gesehen werden. Landschaften bringen auch wirtschaftliche Vorteile – sie können z. B. den Hintergrund für eine touristische Nutzung bilden wie an den Küsten und in den Alpen. Landschaftsqualität stand unter dem Druck städtischer Entwicklung, Tourismus, Erholung, Bergbau, veränderter Nutzungsformen in Land- und Forstwirtschaft, was zu einer Verdrängung natürlicher Vielfalt geführt hat.

(274) Eine weitere Belastung stellen Naturkatastrophen dar, die schlagartig durch Waldbrände, Erdbeben oder Stürme nicht nur das Landschaftsbild verändern und die Bodenbelastung erheblich erhöhen, sondern auch zum Teil verheerende ökologische Folgen mit sich bringen können.

- 2.1.3 Fortschreitende Ausuferung der Städte

(281) Durch die wachsende Zahl der Haushalte sowie der durchschnittlichen Wohnfläche pro Kopf steigt die Nachfrage nach Wohnungen und Bauland weiter an. In vielen Städten wurde neuer Wohnraum in bestehenden Wohngebieten oder in Neubaugebieten erstellt. Vielfach geschah dies geplant und geordnet, manchmal aber auch relativ unkontrolliert. Unkontrolliertes Wachstum führt zu erhöhtem Verkehrsaufkommen im Individualverkehr, vergrößert den Energieverbrauch, verteuert Infrastruktur und Dienstleistungsangebote und hat nachteilige Auswirkungen auf die Landschaftsqualität und die Umwelt. Außerdem hat in manchen Gebieten der steigende Wohlstand die Nachfrage nach Zweitwohnungen in die Höhe getrieben, so dass manche Orte inzwischen als „Wochenendstädte" bezeichnet werden können.

- 2.2.1 Steigende Interdependenzen von städtischen und ländlichen Räumen

(287) Die Zukunft vieler ländlicher Räume ist mehr und mehr mit der Entwicklung der Städte verknüpft. Die Städte in ländlichen Regionen sind ein integraler Bestandteil ländlicher Entwicklung. Es muss sichergestellt werden, dass Stadt und Land in partnerschaftlicher Zusammenarbeit regionale Entwicklungskonzepte erarbeiten und erfolgreich umsetzen können. Dabei ist das Verhältnis zwischen Stadt und Land in dicht besiedelten Regionen ein anderes als in dünner besiedelten. In dicht besiedelten Regionen stehen die ländlich geprägten Teilräume unter erheblichem Urbanisierungsdruck, mit allen – auch negativen – Begleiterscheinungen von Verdichtung: Verschmutzung von Wasser und Boden, Zersplitterung offener Landschaften, Verlust des ländlichen Charakters. Einige traditionell ländliche Funktionen, wie z. B. extensive Landbewirtschaftung, Forstbetrieb, Naturerhalt und Naturentwicklung, sind in hohem Maße von großen, zusammenhängenden Landschaftsgebieten abhängig. Das Erreichen eines besseren Gleichgewichts zwischen urbanen Entwicklungen und dem Schutz der offenen Landschaft ist deshalb eine zentrale Aufgabe der Raumentwicklung. Vor allem in dicht besiedelten Regionen sind städtische und ländliche Teilräume eng miteinander verflochten, z. B. profitieren ländliche Räume vom Kulturangebot der Städte, und umgekehrt die Städte vom Freizeit- und Erholungswert des ländlichen Raumes. Stadt und Land können deshalb mehr als Partner denn als Konkurrenten verstanden werden.

- 2.2.3 Veränderungen in Land- und Forstwirtschaft – Konsequenzen für Wirtschaft und Flächennutzung

(292) Manche Regionen können durch steigende Intensivierung der Landwirtschaft konkurrenzfähig bleiben. Dies wird durch Produktionsmethoden unterstützt, die mehr auf Logistik und Einsatz von Technik basieren als auf der natürlichen Ausstattung einer Region. Während dieser Ansatz (zumindest kurzfristig) die Produktion steigert und die Wettbewerbsfähigkeit der EU-Agrarindustrie hebt, kann er auch negative Effekte haben, wie z. B. die sinkende Zahl der Beschäftigten, steigende Umweltbelastung, sinkende Artenvielfalt und Vereinheitlichung der Landschaft.

(293) Andere Regionen bemühen sich um eine Verbreiterung der Basis ihrer Wirtschaft, indem sie alternative Aktivitäten in Forstwirtschaft und ländlichem Tourismus entwickeln. Diversifizierung wird deshalb besonders in den ländlichen Gegenden erfolgreich vorangetrieben, die über geeignete Umweltbedingungen, attraktive Landschaften und eine günstige Lage zu den Bevölkerungszentren verfügen, wie beispielsweise in Süddeutschland, in Mittelfrankreich und in vielen Gebieten im südlichen Europa. Ein weiteres, seit langem bestehendes Beispiel für erfolgreiche Diversifizierung in ländlichen Räumen, die nicht nahe an Bevölkerungszentren gelegen sind, stellt die kleinbäuerliche Wirtschaft in den Highlands und auf den Inseln Schottlands dar. Zunehmende Bedeutung hat in diesem Zusammenhang die Zu- und Nebenerwerbslandwirtschaft.

- 2.4 Natur und Kulturerbe

(310) Die Vielfalt der Natur und des Kulturerbes und deren Erhaltung in der EU sind gefährdet. Die wachsende Bedrohung dieses Erbes scheint den Fortschritt, der im Natur- und Denkmalschutz in den vergangenen Jahrzehnten erreicht wurde, wieder einzuholen. Es ist wichtig zu erkennen, dass die große Vielfalt von Europas Natur- und Kulturerbe sowohl Chancen als auch Gefahren birgt. Die Haupttypen gefährdeter Gebiete, wie z. B. Küstengebiete, Gebirge, Wattlandschaften, Wasserspeicher, Wälder und Kulturlandschaften, sind in ganz Europa stark gefährdet.

(311) (...) Ströme und Flüsse werden begradigt, ihre Überflutung wird eingeschränkt und Dämme werden gebaut. Die Wälder als „grüne Lunge" in Europa tragen zum Schutz der Wasser- und Bodenressourcen und vielerorts zur landschaftlichen Schönheit bei. Auch sie sind wichtiger Lebensraum für Flora und Fauna und Erholungsgebiete für die Menschen. Hauptgefahren für die Wälder sind Luftverschmutzung, Insekten- und Pilzbefall sowie Waldbrände. Nicht zu vergessen ist, dass nahezu alle Gebiete, die als gefährdet betrachtet werden, Gebiete mit Städten, Wohnorten und Infrastrukturen sind, in denen Menschen leben und arbeiten.

- 2.4.1 Verlust von biologischer Vielfalt und natürlichen Gebieten

(315) Die herkömmlichen Kriterien zur Festlegung von zu schützenden Gebieten sind ihr Gefährdungsgrad, ihre Einmaligkeit oder Seltenheit und ihr Wert hinsichtlich wissenschaftlicher Informationen. In vielen Mitgliedstaaten hat dies zur Festlegung von Naturschutzgebieten und geschützten Landschaften geführt. Auf europäischer Ebene haben EU-Richtlinien für Vögel und Habitate zu Erhaltung und Schutz von Gebieten mit europaweiter Bedeutung beigetragen.

- 2.4.3 Wachsende Bedrohung der Kulturlandschaften

(323) Die Art und Weise, in der die lokalen und regionalen Gemeinwesen im Laufe der Jahrhunderte die Umwelt behandelt und den Boden kultiviert haben, hat zu einer großen landschaftlichen Vielfalt und differenzierten Bodennutzung geführt. Diese Landschaften tragen zur Identität der unterschiedlichen Regionen bei, und ihre Vielfalt stellt ein wichtiges Element für das kulturelle Erbe der EU dar. Dieses ist allerdings nicht nur von historischem oder ästhetischem Wert oder für den Erhalt der biologischen Vielfalt wichtig, vielmehr ist es auch in wirtschaftlicher Hinsicht von Interesse. Durch die Besonderheit einer Landschaft können die Qualitäten eines Gebietes herausgestellt und somit neue Industrien, Tourismus oder andere Investoren angezogen werden. Die Bedrohung der Kulturlandschaften in der EU hängt eng mit der Rationalisierung und Intensivierung der landwirtschaftlichen Produktion sowie der Aufgabe extensiver Landbewirtschaftung in einigen Gebieten zusammen. In anderen Teilen der EU sind Trends zur Marginalisierung zu beobachten. Zudem beeinflussen die Ausbreitung der Städte und vereinzelte Ansiedlungen, die im wesentlichen aus Zweitwohnungen bestehen, die Kulturlandschaften.

(324) Die Zerstörung von Landschaften geht nicht immer dramatisch vonstatten. In einigen Gebieten geschieht sie allmählich und fast unbemerkt. Daher kann sich die Entwicklung einer spezifischen Strategie zum Schutze dieser Landschaften schwierig gestalten, da ihr Wert in der gesamten Zusammensetzung und nicht in einzelnen Elementen besteht. Die Landschaften sind zudem untrennbar mit ihrer Nutzungsart verbunden. Mit Hilfe von Raumentwicklungsstrategien können jedoch Nutzungsarten, die für Landschaften von kultureller Bedeutung schädlich sind, vermieden und negative Auswirkungen eingedämmt oder begrenzt werden. Zusätzlich ermöglichen explizite Strategien eine Einflussnahme auf die räumliche Entwicklung der Kulturlandschaft: Gewünschte Flächennutzungsarten werden bestimmt und andere ausgeschlossen.

Das Europäische Raumentwicklungskonzept beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Nationaler Umweltplan 1995

Der Nationale Umweltplan beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild::

Kapitel 3:

- 3.2. Ressourcenmanagement
  - 6. Biodiversität, Natur- und Landschaftsschutz
  - 6.1 Problemstellung
  - 6.1.2 Indirekte Nutzungen
  - Wohlfahrtswirkungen
  - biologische Regulation (Beutegreifer als "Gesundheitspolizei", biologische Schädlingsbekämpfung, biologische und abiotische Regulation durch Landschaftselemente wie Hecken, Ökowertflächen etc., Zersetzung organischer Abfälle, Selbstreinigung von Gewässern etc.)

- 3.4. Sektorale Zugänge
  - ❖ 3.4.4 Landwirtschaft, Wald und Wasser
  - 1. Einleitung
  - 1.1 Problemstellung
  - 1.1.1. Landwirtschaft - Umwelt
  - (...)
  - Eine wichtige Funktion kommt der Landwirtschaft auch als Erhalter des Landschaftsbildes und der ökonomisch-sozialen Funktionsfähigkeit ländlicher Räume, als Partner im Naturschutz sowie bei der Bereitstellung nachwachsender Rohstoffe im Sinne der anzustrebenden Schließung von Energie- und Stoffkreisläufen zu. Dieser Sektor ist wie kein anderer geeignet, diese gesellschaftlichen

Anforderungen zu erfüllen. Die Bereitstellung von Biomasse als Substitut von fossilen Rohstoffen zur Verminderung der CO_2 Emissionen ist hier besonders zu erwähnen. Die Erfüllung dieser Aufgaben ist bedroht, wenn durch nicht nachhaltige Produktionspraktiken bzw. exogene Umwelteinflüsse die agrarischen Produktions- und damit Lebensgrundlagen zerstört werden. Dies gilt umso mehr in einer Situation, in der die Nahrungsmittelnachfrage auf globaler Ebene ansteigt.

1.2 Nachhaltigkeit als Zielsetzung in der Landwirtschaft

1.2.1. Zieldefinition und Prinzipien von Nachhaltigkeit

In bezug auf das Nachhaltigkeitsziel lassen sich drei allgemeine und logisch zusammenhängende Prinzipien identifizieren:

u.a. Der Konservierung nicht ersetzbarer Umweltgüter (Artenvielfalt, Landschaftsschutz, natürliche Ökosysteme und Biotope) ist dann Vorrang einzuräumen, wenn die Gefahr irreversibler Verluste besteht.

2. Wald

2.2 Ziele

2.2.2. Spezielle Ziele

Landschaftlich attraktive und interessante Wald / Freiflächen-Verteilung mit vielseitig strukturierten und abwechslungsreich aufgebauten Wäldern als Stützpfeiler einer naturverträglichen Tourismus- und Freizeitwirtschaft bzw. Erholungsnutzung.

❖ 3.4.5 Tourismus- und Freizeitwirtschaft

1. Problemstellung

1.2. Rahmenbedingungen für zukünftige Entwicklungen

(...) In Anlehnung an eine umweltorientierte Tourismus- und Freizeitwirtschaft muss ein Handlungskonzept für eine ökologisch bzw. ökonomisch nachhaltige und sozialverträgliche Entwicklung des Tourismus folgende planbare Bedingungen beinhalten:

u.a. Bewahrung natürlicher bzw. naturnaher Landschaftsformen, Vermeidung der Überlastung von Landschaften und Biotopen; sorgsames Betretungsrecht der Landschaft, Verringerung des Flächenverbrauchs für Freizeitinfrastruktur

2. Ist-Zustand und Trends

2.2. Abfall

2.2.2. Sport- und Freizeitaktivitäten

Anzuführen sind hier ästhetische und ökologische Beeinträchtigungen der Landschaft, sowie Beeinträchtigungen der Vegetation und Störung der Wild- und Weidetiere durch liegengebliebene und nicht ordnungsgemäß entsorgte Abfälle.

2.3. Ästhetische Werte

2.3.1. Kulturlandschaft und Landschaftsbild

Natürliche und vom Menschen beeinflusste Landschaft wird subjektiv nach unterschiedlichen Gewichtungsprofilen und Wahrnehmungen eingestuft, wobei die Anforderungen, Erwartungen und der Zweck der Benützung für die Beurteilung maßgeblich sind.

Geprägt wird die Landschaft und das Landschaftsbild zum einen durch seine Oberflächenform, Gewässer, Vegetation, Boden, Wald, Tierwelt und Ortsbild, zum anderen durch die vorherrschende Wirtschaftsform. Wird eine Komponente verändert oder gestört, verändert sich die gesamte Landschaft. Der Tourismus ist selbst von der Veränderung des Landschaftsbildes betroffen, da Verminderungen des ästhetischen Wertes einer Landschaft Veränderungen der Gästestruktur nach sich ziehen können.

Der Verlust der kulturellen Identität und der regionalen Eigenheit ist bei Symbiose von Landwirtschaft und Tourismus schwächer ausgeprägt.

Es gilt vor allem zu klären, wie die Weiterentwicklung der Kulturlandschaft, welche schon immer Veränderungen unterworfen war, beeinflusst werden kann, um weiterhin als Lebensgrundlage für die ansässige Bevölkerung dienen zu können.

Die Landschaft wird von der Tourismus- und Freizeitwirtschaft als "öffentliches Gut" empfunden. Daher ist Landschaftspflege eine gesellschaftspolitische, gemeinwirtschaftliche Aufgabe. Sie

erfordert eine großräumige, überregionale Betrachtung und Planung unter Einbeziehung der Grundbesitzer.

2.3.1.1. Touristischer Verkehr

Die größten verkehrsbedingten Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes entstehen durch die Anlage von Straßen und Einrichtungen des ruhenden Verkehrs. Zum Schutz vor Naturgefahren errichtete Anlagen (v.a. Lawinenstützverbauungen) werden oft als störend empfunden. Den mit ihrem Bau verfolgten Schutzzielen ist jedoch immer eine höhere Priorität einzuräumen.

Die Gesamtheit der Einrichtungen von Aufstiegshilfen können ebenfalls zu Beeinträchtigungen führen, zum einen aufgrund der Architektur der Stationsgebäude, zum anderen durch Maste, Seile und Stromversorgungseinrichtungen ("Technisierung" und "Verdrahtung" der Landschaft).

2.3.1.3. Sport- und Freizeitaktivitäten

Wandern

Störungen des Landschaftsbildes werden vor allem durch Zerfurchungen und Zerstörung des Kleinreliefs und des Bodens durch eine zu große Zahl an Wanderern bzw. durch Betreten ökologisch empfindlicher Gebiete verursacht. Ein zu dichtes und weitverzweigtes Wegenetz bildet einen weiteren Einflussfaktor.

Sportflug

In Kleinregionen können Fluganlagen im Talboden zu Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes führen.

2.10. Wasser / Gewässer / Abwasser

2.10.3. Sport- und Freizeitaktivitäten

3. Prinzipien und Ziele einer nachhaltigen Tourismus- und Freizeitwirtschaft in Österreich

u.a. Touristische Nutzung in Übereinstimmung mit der Erhaltung und nachhaltigen Entwicklung der Natur- und Kulturlandschaften

4. Instrumente und Maßnahmen

4.2. Umweltpolitische Instrumente

4.2.3. Ganzheitliche Entwicklungskonzepte, Leitbilder bzw. Werteketten

(...)

Bei der Erstellung von Leitbildern, die zur nachhaltigen Tourismusentwicklung beitragen, sollten folgende Anforderungen berücksichtigt werden:

u.a. Gesamtheitliche Betrachtung des Wirkungsgefüges von Ökologie und Ökonomie sowie den sozialen und kulturellen Erfordernissen (sozio- ökonomische Auswirkungen auf die ansässige Bevölkerung, ökologische Tragfähigkeit, Auswirkungen auf Boden, Wasser, Luft, Naturhaushalt und Landschaftsbild unter Berücksichtigung der spezifischen ökologischen Gegebenheiten und Ressourcen, Auswirkungen auf die öffentlichen Finanzen)

4.5. Instrumente der Raum- und Umweltplanung

4.5.1. Raum- und Umweltplanung

In ländlichen Gebieten mit intensiver Tourismus- und Erholungsfunktion ist eine Siedlungsentwicklung anzustreben, welche die Deckung des Wohnungsbedarfes der ansässigen Bevölkerung und die Erhaltung der Attraktivität der Erholungslandschaft gewährleistet. Demokratische Abstimmungsprozesse zur Lösung dieses Allokationsproblems sind zu forcieren.

Der Nationale Umweltplan beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Österreichisches Raumentwicklungskonzept 2001

Das Österreichischen Raumentwicklungskonzept 2001 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

1. Trends – Akteure - Leitvorstellungen

1.1 Veränderungen, Trends, Herausforderungen

1.1.3 Trends der Raumentwicklung

1.1.3.3 Verstädterung der ländlichen Räume

(40) Durch die Auflassung landwirtschaftlicher Nutzflächen kann es zu einer Renaturierung von Kulturlandschaften kommen, die sowohl eine Reduktion der Artenvielfalt und der Vielfalt des Landschaftsbildes, als auch eine Erhöhung der Gefährdung der Siedlungsräume durch Naturgefahren zur Folge haben kann. Insgesamt entstehen intensiv genutzte Gebiete einer technisierten Gesellschaft und sich selbst überlassene Gebiete in unmittelbarer Nachbarschaft.

1.1.3.6 Beeinträchtigung der Umwelt durch Ressourcen- und Flächenverbrauch, klimatische Veränderungen und Zerschneidung von Lebensräumen

(51) Der übermäßige Verbrauch von „Flächenressourcen" (im Sinne einer Versiegelung der Flächen durch Verbauung und Verkehrserschließung mit der damit bedingten Veränderung im ökologischen Haushalt) und die Vergeudung wertvoller Standorte für nicht-standortgerechte Nutzungen rauben Entscheidungsspielräume und vernichten Lebensräume. Zwischen dem Ziel, den Wert einer Landschaft als Lebens- und Freiraum zu erhalten, und jenem, die wirtschaftlichen Entwicklungsmöglichkeiten von Standorten zu nutzen, entstehen immer wieder schwierig zu lösende Zielkonflikte.

2. Vorrangige Themen der österreichischen Raumentwicklungspolitik

2.4 Ressourcen nachhaltig nutzen

2.3.1 Einführung

(168) Natürliche Ressourcen – Boden, Wasser, Luft, Energie – sind die Grundlagen für die Existenz von Flora und Fauna sowie die Vielfalt von Biotopen, Natur- und Kulturlandschaften. Jedes Lebewesen greift verändernd in seine Umwelt ein, um ihr diese Lebensgrundlagen in Form von Energie und Materie zu entziehen, sie zu transformieren und dadurch seine Existenz zu bestreiten. Der Mensch hat sich daran gewöhnt, Lebensqualität mit einer steigenden Inanspruchnahme der Umwelt zu koppeln – ohne Rücksichtnahme auf die Endlichkeit der natürlichen Ressourcen und die Grenzen der ökologischen Tragfähigkeit seiner Lebensräume. Deutlich erkennbar werden die Folgen der Überlastung natürlicher Ressourcen im regionalen Kontext. Hier zeigt sich das Fehlen einer Abstimmung des Ressourcenverbrauchs durch anthropogene Nutzungen mit der Belastbarkeit des Ressourcenhaushaltes unterschiedlicher Regionen unter anderem durch Verschlechterungen der Luftqualität, Reduktionen der Wasserqualität und -menge, Verluste an mikroklimatisch bedeutsamen Grün- und Erholungsräumen, insbesondere in und im Umfeld der Siedlungen, Bodenverbrauch durch Zersiedlung sowie ökologische Funktionsverluste der Böden, Zerstörung naturnaher Kulturlandschaften und Verluste der ökologischen Vielfalt.

2.3.3 Ziele und Strategien

2.3.3.3 Sicherung und Inwertsetzung von Freiräumen

(208) Freiräume sind keine Restflächen, sondern erfüllen eine Reihe von wichtigen Funktionen: Sie erbringen ökologische Leistungen wie Reinigung von Wasser und Luft, Entgiftung und Zersetzung von Abfällen, Erzeugung und Erneuerung von belebtem Boden, Schädlingskontrolle durch natürliche Feinde, Aufrechterhaltung von Biodiversität, mildernder Einfluss auf Klima, Schutz vor Erosion oder Anzeige von Umweltveränderungen.

Dazu kommen eine Reihe weiterer Leistungen, wie Gesundheitsvorsorge durch Stressabbau, Freizeitgestaltung, Abenteuer, ästhetische Erfahrungen, Identifikation mit und Zugehörigkeit zum Wohnumfeld sowie zum Umfeld des Lern- oder Arbeitsplatzes, Bewahrung historischer Wirtschaftsformen (alte Kulturlandschaften als Dokumente unserer Geschichte). Freiräume und ihre funktionelle Integrität sind daher im Sinne einer nachhaltigen Entwicklung langfristig zu sichern.

2.3.4 Anwendung: Berücksichtigung der Herausforderungen und Ziele

2.3.4.3 Ausweisung und Konzeption von Freiräumen: Landschaftskonzept als integrierter Teil des regionalen und örtlichen Entwicklungskonzeptes

(232) Die Ausweisung von Vorrangzonen und Vorrangflächen zum Schutz wertvoller Freiräume und überörtlicher Siedlungsgrenzen dient der Sicherung wertvoller Freiräume und ökologisch sensibler Gebiete.

Die Notwendigkeit der Freihaltung von Flächen begründet sich etwa durch ihre Bedeutung für eine ökologische Ausgleichsfunktion, den Umwelt- und Naturschutz, den Wasserhaushalt, die Vermeidung von Luftverschmutzung, das Landschaftsbild, die landschaftsgebundene Erholung sowie die landwirtschaftliche Eignung.

(233) Um eine entsprechende Wirkung entfalten zu können, bedarf es einer Verknüpfung zum Siedlungswesen (Ausweisung von regionalen Vorrangzonen mit Bedeutung für die ökologische Ausgleichsfunktion, das Landschaftsbild, die landschaftsgebundene Erholung sowie die Landwirtschaft etc.). Zudem ist eine Koppelung mit dem agrarischen Förderungswesen in enger Zusammenarbeit mit den landwirtschaftlichen Akteuren zweckvoll.

2.6 Städtische Regionen – dynamisch und ordnungsbedürftig

2.6.2 Trends und Herausforderungen

2.6.2.5 Bauland oder Grünland?

(441) Das Vorhandensein von Grünflächen, Freiflächen, natürlichen Erholungsräumen, landschaftlicher Qualität sowie eine günstige Umweltqualität (Luftgüte, Lärmbelastung, Trinkwasserqualität u. a.) erhöhen die Lebensqualität in einer Stadt. Diese qualitativen Standortfaktoren werden immer wichtiger. Sie beeinflussen auch die Standortentscheidungen multinationaler Unternehmen. Sie haben damit nicht nur soziale, sondern auch wirtschaftliche Bedeutung. Die natürlichen Voraussetzungen dafür sind in den städtischen Regionen Österreichs überdurchschnittlich günstig.

2.7 Ländliche Regionen – Vielfalt an Herausforderungen und Entwicklungschancen

2.7.2 Trends und Herausforderungen

2.7.2.3 Wachsende Bedeutung außerlandwirtschaftlicher Erwerbsmöglichkeiten

(514) Der Tourismus stellt in vielen ländlichen Regionen eine wesentliche regionalwirtschaftliche Komponente dar. Er schafft Beschäftigungsmöglichkeiten und Einkommensquellen und mildert so Abwanderungsbestrebungen. Um die Attraktivität von touristisch genutzten Regionen trotz der verstärkten Konkurrenz anderer Destinationen und eines veränderten Freizeitverhaltens der Gäste zu erhalten, müssen entsprechende Anstrengungen aller am Tourismus Interessierten unternommen werden. Dabei besteht die Gefahr, dass in den Gebieten mit intensiver Erholungsnutzung (Intensivtourismusregionen) und einer auch im Tourismus beobachtbaren Konzentrationstendenz Konflikte mit anderen Nutzungsformen und Interessen auftreten. Dies gilt insbesondere dort, wo die naturräumlichen Gegebenheiten einen hohen Flächenbedarf für Freizeiteinrichtungen (Schipisten, Golfplätze) nicht konfliktfrei zulassen. Touristische „Spezialisierungen" der Raumstruktur lassen in ökologischer, sozialer und ökonomischer Hinsicht vielschichtige Problementwicklungen wie zum Beispiel Grundwasserbelastungen, Boden- und Landschaftsverbrauch, soziale Desintegration, einseitige Arbeitsmöglichkeiten und hohes Verkehrsaufkommen erwarten.

2.7.3 Ziele und Strategien

2.7.3.1 Förderung der Eigenständigkeit der ländlichen Regionen

(523) Die Land- und Forstwirtschaft besitzt für die wirtschaftliche Entwicklung der ländlichen Regionen eine große Bedeutung, insbesondere bei der flächenhaften Nutzung des Raumes. Die Sicherung der Land- und Forstwirtschaft ist daher eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Entwicklung der ländlichen Regionen. Damit die land- und forstwirtschaftlichen Betriebe im zunehmend internationalen Konkurrenzkampf bestehen können, müssen sie sich zu einem multifunktionalen Leistungsanbieter weiterentwickeln. Die nachhaltige Produktion von Nahrungsmitteln und Rohstoffen bleibt zwar weiterhin eine unverzichtbare Aufgabe, diese steht aber nicht mehr alleine im Vordergrund. Die Sicherung des Siedlungsraumes und die Katastrophenvorsorge, die mitwirkende Betreuung von Infrastrukturen, das Anbieten von höherwertigen Veredelungsprodukten, Dienstleistungen im Tourismus und in der Freizeitwirtschaft sowie die Erhaltung und Gestaltung der Kulturlandschaften bilden das anzustrebende, umfassende Leistungsbündel. Dies verlangt aber auch neue zielkonforme und wirksame Instrumente der Abgeltung.

2.7.3.3 Kulturlandschaft pflegen und behutsam weiterentwickeln

(529) Kulturlandschaft ist der von Menschen nach ihren existenziellen, gesellschaftlichen, wirtschaftlichen und ästhetischen Bedürfnissen eingerichtete und angepasste Naturraum. Der Begriff Kulturlandschaft umfasst alle gestalteten Räume, Industrie- und Ballungsräume ebenso wie agrar- und forstwirtschaftlich geprägte Landschaften. Die Bewertung im Hinblick auf Schutz, Pflege und Weiterentwicklung kann erst durch die Gesellschaft und auf Basis einer Erfassung und Charakterisierung der Kulturlandschaftsstrukturen erfolgen. In der Kulturlandschaftspflege geht es um den Schutz und die behutsame Weiterentwicklung von traditionellen, naturnah gebliebenen Landschaften und von als ästhetisch ansprechend bewerteten

Landschaftsbildern, aber auch von historischen Kulturlandschaften als Dokumenten für die Fähigkeit des Menschen, seine Umwelt zu gestalten. Für die Zukunft ist es von entscheidender Bedeutung, die in den unterschiedlichen Kulturlandschaften enthaltenen Werte zu bewahren, ohne die nötige Dynamik in den Räumen zu behindern. Dies wird nur möglich sein, wenn konsequent regionale Entwicklungsleitbilder geschaffen werden, die an einem ganzheitlichen, natürliche Gegebenheiten und menschliche Werke gleichermaßen berücksichtigenden Kulturlandschaftsbegriff orientiert sind.

Das Österreichische Raumentwicklungskonzept beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

paper in progress – PIP – Auf dem Weg zum ÖREK 2011 – Perspektiven der räumlichen Entwicklung und Grundsätze der politischen Gestaltung

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visuelle Störungen / Landschaftsbild:

2. Grundhaltungen und Ziele
2.1. Wettbewerbsfähig, solidarisch und nachhaltig
(...) Die Wettbewerbsfähigkeit stützt sich aber auch auf wettbewerbsfähige Städte und Regionen auf einer mittleren und oberen Maßstabsebene, die gut erreichbar sind, eine infrastrukturelle Mindestausstattung aufweisen und über eine genügende Dichte an qualifizierten Arbeitskräften und produktionsnahen Diensten verfügen. Dazu kommen – je nach dominanter Branche – innovative Produkte, das Vorhandensein von Rohstoffen oder für den Tourismus eine attraktive Natur- und Kulturlandschaft. (...)
(...)
Schließlich ist Österreich ein Land, das Regionen mit geographischen Besonderheiten aufweist: einer vielfältigen und abwechslungsreichen Kultur- und Naturlandschaft, die gleichzeitig das Kapital darstellt, das der Tourismus und die Land- und Forstwirtschaft nützen. Neben der Wettbewerbsfähigkeit und der sozialen Kohäsion ist daher die Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und des kulturellen Erbes ein übergeordnetes Ziel politischen Handelns.
(...)

2.2. Spezifische Ziele der Raumentwicklung
2.2.5 Klimarelevante und ökologisch orientierte Raumordnung
u.a.
- Die biologische Diversität und die Landschaft in ihrer Vielfalt, Eigenart und Schönheit sind zu erhalten und weiterzuentwickeln, eine Zersiedelung und Zerschneidung der Landschaft sind hintan zu halten, große zusammenhängende Freiräume sind zu erhalten und zu vernetzen. Insbesondere der freie Zugang zu Wäldern, Seen, Flussufern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sind zu sichern bzw. zu erleichtern.

6. Raumentwicklung und Governance
6.2. Periphere und zentrale ländliche Räume
6.2.4 Wirtschaftliche Nischen erschließen
u.a.
- Die natur- und kulturräumlichen Voraussetzungen für eine langfristige Stabilisierung der ländlichen Räume sind jedenfalls gegeben. Österreich ist ein Land mit einer abwechslungsreichen und attraktiven Kulturlandschaft und einer Vielfalt an geographischen Besonderheiten. Das Kapital des Landes sind auch seine Landschaften und seine geographischen Besonderheiten.

Das PIP beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme im Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich 2004

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

4.Räumliche Strukturen

4.5 Schutz-, Eignungs- und Vorranggebiete

(...) Zunächst stehen im Mittelpunkt solcher Ausweisungen der Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen und die Erhaltung ökologisch wertvoller Funktionen. Bestimmte Gebiete bzw. Flächen sollen einer speziellen Nutzung (oder Nicht- Nutzung) vorbehalten sein. Die Ausweisung solcher „Schutzgebiete" ist in der Regel mit Nutzungsbeschränkungen verbunden. Zumeist soll eine Sicherung des Freiraums vor Besiedlung erwirkt werden. Die Festlegungen erfolgen im Allgemeinen rechtlich verbindend. Die normative Verankerung wirkt damit in hohem Maße „raumordnend". Zu der Kategorie „Schutzgebiete" zählen Natur- und Landschaftsschutzgebiete, die NATURA 2000-Gebiete, regionale Grünzonen, Sicherungsgebiete in der Forstwirtschaft, Gefahrenzonen, Sicherungsbereiche für die Wasserwirtschaft, Sicherungsbereiche für den Rohstoffabbau etc.

(...)

5. Sektorale Themen

5.1 Umwelt, Natur, Landschaftsqualität

(...)

Nachhaltige und ökologische Raumnutzung

Neben den sozialen und ökonomischen Interessen sind auch jene der Ökologie bei der langfristigen und nachhaltigen Nutzung des Raums zu berücksichtigen. Die Vorstellung des Generationenvertrags, der die gegenwärtige Generation dazu verpflichtet, „Natur" auch der nächsten zu übergeben, sollte als handlungsanleitende Maxime beachtet werden. Die Grundlagen aller Ökosysteme – nämlich Boden, Luft, Wasser, Fauna und Flora – sind zu schützen, ihre Funktionsfähigkeit ist zu erhalten. Der Schutz und die Pflege der natürlichen Ressourcen, die nachhaltige Sicherung der Eigenart und Vielfalt von Natur und Landschaft, die Bewahrung der Artenvielfalt sowie die Erhaltung von Ökosystemen stellen Aufgaben dar, die mit den ökonomischen Interessen zumindest gleichberechtigt sein sollen. (...)

5.5 Siedlungsentwicklung

(...) Harmonie mit der Kulturlandschaft

Siedlungen sollen sich sowohl funktional als auch visuell harmonisch in die umgebende Kulturlandschaft einfügen. Die Charakteristika der jeweiligen Kulturlandschaft sind zu berücksichtigen. Besonders bedeutende und weit einsehbare Landschaftsteile (landschaftsprägende Höhenrücken, Kuppen, Hanglagen, Fluss- und Seeuferbereiche) sind freizuhalten. Der Flächenwidmungsplan (in Abstimmung mit einem Landschaftskonzept und einem Entwicklungskonzept) sowie die Vorgaben eines Regionalen Raumordnungsprogramms (Siedlungsgrenzen, regionale Grünzonen, erhaltenswerte Landschaftsräume) sind als Instrumente dafür einzusetzen. (...)

Das Landesentwicklungskonzept für Niederösterreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Zentrale Orte Raumordnungsprogramm (LGBl. Nr. 8000/24-1 62/92 vom 1992-05-06)

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Das Zentrale Orte Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/30-0 39/78 vom 1978-03-01)

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

III. Abschnitt
Naturgebundene Freizeitgestaltung
§ 9 Ziele
Ziel dieses Abschnittes ist die Sicherung, Pflege und Gestaltung von Gebieten, die auf Grund ihrer besonderen landschaftlichen Vorzüge für die naturgebundene Freizeitgestaltung geeignet sind.

Das Freizeit- und Erholungsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landesgesetzblatt; Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm (LGBl. 8000/27–0 181/75 vom 1975-12-18)

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

§ 6 Ausbaustandorte
Ausbaustandorte sind die in der Anlage bezeichneten Gemeinden. Hiezu zählen nach den Ergebnissen der Grundlagenforschung

a) bereits hochentwickelte Fremdenverkehrsgemeinden, in denen die laufende Anpassung an die Entwicklung des Fremdenverkehrs erforderlich ist, oder
b) Gemeinden mit hervorragenden landschaftlichen oder klimatischen Vorzügen oder mit großen infrastrukturellen Entwicklungsmöglichkeiten, die sich für einen schwerpunktmäßigen Ausbau des Fremdenverkehrs besonders eignen.

§ 7 Sicherung von Erholungsgebieten
(1) Zur Sicherung von Erholungsgebieten dürfen in Allgemeinen Standorten Flächen,

1. die in einem Naturschutzgebiet (§ 12 Abs. 1 Z. 1 und 2 Naturschutzgesetz 1968, LGBl. Nr. 450) gelegen sind, im Flächenwidmungsplan nicht,
2. die in einem Landschaftsschutzgebiet (§ 13 Abs. 1 Naturschutzgesetz 1968) gelegen sind, im Flächenwidmungsplan nur unter den in Absatz 2 genannten Voraussetzungen

als Bauland gemäß § 13 NÖ Raumordnungsgesetz oder für eine besondere Nutzung gemäß § 14 Abs. 2 NÖ Raumordnungsgesetz ausgewiesen werden.

Das Fremdenverkehrsraumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kursbuch Tourismus 2010

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Das Kursbuch Tourismus 2010 beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Groß-Enzersdorf und Mannsdorf an der Donau existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm nördliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/86-1, 1. Novelle 52/05 vom 2005-05-31).**

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

§ 2 Begriffsbestimmungen
Im Sinne dieser Verordnung gelten als
(...)
3. Landwirtschaftliche Vorrangzonen: Zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.
(...)

5. Erhaltenswerte Landschaftsteile: Komplexlandschaften oder wertvolle Einzelbiotope von regionaler Bedeutung.
(...)

§ 3 Zielsetzungen
Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.
Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.
Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.
Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.

§ 4 Maßnahmen für den Naturraum
(3) In den in Anlage 1 dargestellten erhaltenswerten Landschaftsteilen darf eine andere Widmungsart als Grünland - Land- und Forstwirtschaft nur dann festgelegt werden, wenn im Gemeindegebiet für die beabsichtigte Widmung keine andere Fläche in Betracht kommt.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Für die Gemeinden Fischamend, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Haslau – Maria Ellend, Lanzendorf, Zwölfaxing, Enzersdorf an der Fischa, Ebergassing und Himberg existiert die **Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28).**
Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.
§ 2 Begriffsbestimmungen
Im Sinne dieser Verordnung gelten als
(...)
3. Landwirtschaftliche Vorrangzonen: Zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.
(...)
5. Erhaltenswerte Landschaftsteile: Komplexlandschaften oder wertvolle Einzelbiotope von regionaler Bedeutung.
(...)

§ 3 Zielsetzungen
Abstimmung des Materialabbaues auf den mittelfristigen Bedarf, auf die ökologischen Grundlagen und auf andere Nutzungsansprüche.
Festlegung siedlungstrennender Grünzüge und Siedlungsgrenzen zur Sicherung regionaler Siedlungsstrukturen und typischer Landschaftselemente sowie zur vorausschauenden Vermeidung von Nutzungskonflikten.
Sicherung und Vernetzung wertvoller Biotope.
Rücksichtnahme auf die für die Wasserversorgung relevanten Grundwasserkörper.
Sicherstellung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft.

§ 4 Maßnahmen für den Naturraum
(3) In den in Anlage 1 dargestellten erhaltenswerten Landschaftsteilen darf eine andere Widmungsart als Grünland - Land- und Forstwirtschaft nur dann festgelegt werden, wenn im Gemeindegebiet für die beabsichtigte Widmung keine andere Fläche in Betracht kommt.

Das Regionale Raumordnungsprogramm beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

WIN Strategie Niederösterreich 2007 (WIN Strategie Weinviertel und Industrieviertel)

Die WIN Strategie beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

- Hauptregion Weinviertel

(...) Die Region verfügt über einen überdurchschnittlich hohen Anteil an Dauersiedlungsraum (82%) mit hohem Wohn- und Freizeitwert und attraktiven Orts- und Stadtbildern.

(...)

Das Weinviertel bietet ausreichend Rückzugsräume für Tiere und Pflanzen, Erholungs- und Ausgleichsräume für die Stadtregionen, hohe landschaftliche Attraktivität und großräumige Sicht-Beziehungen durch einen hohen Anteil offener Landschaft.

(...)

Touristinnen und Touristen werden angezogen durch Angebote im Ausflugstourismus (Naherholungsfunktion für Wien). Dazu gehören die Nationalparks Thayatal/Podyjí und Donauauen, der Naturpark Leiser Berge, die Marchauen, die Therme Laa, der Weinbau mit seinen Kellergassen und Heurigen, die Rad-, Wander- und Reitwege, die Themenstraßen und die vielfältige Kulturlandschaft im Weinviertel.

(...)

- Hauptregion Industrieviertel

(...)

Die Region Auland-Carnuntum als Teil der Tourismusdestination Donautal bietet besonders Naturinteressierten mit dem Nationalpark Donauauen, aber auch Archäologiefans und WeinliebhaberInnen ein weiteres attraktives Ausflugsziel. Durch die Nähe von Wien und Bratislava, die landschaftliche Schönheit und Kulturtradition, die rasche Erreichbarkeit und die Ausstattung mit überregional bedeutenden Infrastruktureinrichtungen wie Thermalbädern und Schiliften kann das Gebiet auf eine lange Tradition in den Bereichen Sommerfrische, Ausflugs- und Kurtourismus zurückblicken.

(...)

Die WIN Strategie beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Siedlungspolitisches Konzept Ostregion 1994

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

4.Dezentralisierung: Spielräume und mögliche Effekte
4.4 Das Szenario LEITBILD im Vergleich mit dem Szenario TREND
4.4.1 Baulanderweiterung in den Entwicklungszentren

- Forcierung dichterer Bauformen beim Wohnungsneubau
  Hier sind im Szenario LEITBILD vorsichtige Annahmen getroffen worden, die eine eher behutsame Änderung des Stadtbilds mit sich bringen.

Das Siedlungspolitische Konzept Ostregion 1994 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

- o Leitbild für den Raum um Wien Simmering - Schwechat
- Regionale Merkzeichen erhalten und ländliche Ortskerne bewahren

Empfehlungen:

Die Vorhandenen kultur- und naturräumlichen Merkzeichen als wichtige Elemente der regionalen und lokalen Identität sollen erhalten und zeitgemäße Nutzungsoptionen überlegt oder weiterentwickelt werden. Zu den regionalen Merkzeichen zählen z.B.:

u.a. Im intensiv agrarisch genutzten Kulturland der Rauchenwarther Platte: Bründlkirche, Kleindenkmäler, Kellerstöckl am Ortsrand, traditionelles Dorfbild, Aussichtspunkte – Königskogel, Andreasberg

Das Aktionsprogramm Raum Wien Simmering - Schwechat beinhaltet keine Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd 1997

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Das Landschaftskonzept Region Wien – Umland Süd beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 1

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

3 Erhebung und Analyse

3.2 Rahmenbedingungen, Defizite, räumliche Synergien

3.2.3 Landwirtschaftlich geprägter Raum im Wiener Becken (Schwechat bis Himberg, Bereich entlang der Schwechatachse)

Charakteristik

Wie in den bereits beschriebenen Teilräumen gibt es auch hier eine Vielzahl ehemaliger Abbaugebiete, die als Teichlandschaften von Siedlungskörpern umgeben sind. Eine besondere Häufung tritt östlich von Münchendorf mit Gregorhof, Dürrsee etc. auf. Aufgrund der dichten randlichen Bebauung sind sie kaum Landschaftsbild prägend.

Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)

(...)

Die Landwirtschaftlichen Vorrangzonen (§2 Abs. 3) erstrecken sich über einen Großteil der ackerbaulich genutzten Flächen in diesem Teilraum. Sie sind zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.

(...)

3.2.4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)

Charakteristik

(...)

Der ländliche Charakter des Teilraums bestimmt derzeit und wird auch zukünftig das örtliche Landschaftsbild prägen. Ein dichtes Netz von Windschutzanlagen gliedert vor allem die westlich situierten, landwirtschaftlichen Zonen, deren hochwertige Ackerböden die natürliche Vorraussetzung für den Intensivackerbau sind. Das Gebiet um das Große Feld und das Untere Feld nördlich von Rauchenwarth weist keine strukturierenden Gehölze auf.

(...)

Relevante landschafts- und naturräumliche Festlegungen und Rahmenbedingungen

Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (NÖ)

(...)

Sämtliche landwirtschaftlich genutzten Flächen außerhalb des Baulandes sind im RegRop als Landwirtschaftliche Vorrangzonen ausgewiesen. Diese sind in §2 Abs. 3 definiert als Zusammenhängende Flächen, die eine besondere natürliche Eignung für die landwirtschaftliche Nutzung aufweisen oder für das Erscheinungsbild der Kulturlandschaft von Bedeutung sind.

(...)

3.2.5 Räumliche Synergien und Potenziale

Teilraum 4 Gebiet im Bereich des Flughafens (östlich von Schwechat bis zur Fischaniederung)

Gesamträumliche Betrachtung des gesamten Untersuchungsraums

(...)

Gleichzeitig stellt das Untersuchungsgebiet den an Wien im Süden angrenzenden, erlebbaren Landschaftsraum des Wiener Beckens dar, das es aus landschaftsplanerischer Sicht mit seinem

Facettenreichtum als Ergebnis der Nutzungsgeschichte und des vorhandenen natur- und landschaftsräumlichen Potenzials zu erhalten und durch gezielte Maßnahmen im Rahmen der zu erwartenden Entwicklungen nachhaltig zu sichern gilt. Dabei wird die landwirtschaftliche Nutzung insbesondere in Hinblick auf das Landschaftsbild auch zukünftig eine entscheidende Rolle spielen. Das Potenzial als Erholungsraum von regionaler Bedeutung gilt es aufzuwerten, einerseits als landschaftlicher Gegenpol zum Wienerwald und in Hinblick auf den zukünftig steigenden Bedarf stadtnaher, attraktiver Grün- und Landschaftsräume u.a. infolge der Umsetzung geplanter Siedlungsvorhaben im Grenzbereich Wien – NÖ.

4 Entwicklungsziele und Entwicklungspotenziale
4.2 Landschaftsstrukturen außerhalb der Bauland gewidmeten Gebiete, zusammenhängende Grünstrukturen im Bauland
4.2.3 Teilraum 3
(...)
Sicherung der landwirtschaftlichen Nutzung als Landschaftsbestimmende und das Landschaftsbild prägende Nutzung, als Identifikation stiftendes Element und als wesentlicher Beitrag für den regional typischen Charakter der Kulturlandschaft sowie als bedeutenden Wirtschaftsfaktor
(...)

4.2.4 Teilraum 4
(...)
Sicherung der Landwirtschaft als Landschaftsbestimmende und das Landschaftsbild prägende Nutzung, als Identifikation stiftendes Element und als wesentlicher Beitrag für den regional typischen Charakter der Kulturlandschaft und als Wirtschaftsfaktor

5 Generelle Maßnahmen
5.1 Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung des landschaftlichen Grundgerüsts
(...)
Initiieren von landschaftsplanerischen, landschaftsgestalterischen und ökologischen Maßnahmen sowie Abstimmung der verschiedenen, bereits laufenden Aktivitäten im Bereich des Wiener Beckens im Interesse der Sicherung und Aufwertung einer stadtnahen und in Bezug auf das Landschaftsbild weitgehend intakten Kulturlandschaft, zur Sicherung der landschaftlichen und naturräumlichen Strukturen, zur Aufwertung der ökologischen Funktionsfähigkeit und im Interesse einer nachhaltigen wirtschaftlichen, ökologisch verträglichen und soziokulturell nachhaltigen Bewirtschaftung des Raumes auch unter dem Aspekt seiner vielfältigen Nutzungsgeschichte und historischen Bedeutung (...)
(...)

5.2 Maßnahmen zur Sicherung und Aufwertung teilraumgliedernder Landschaftselemente und lineare Vernetzungsstrukturen
(...)
Im Bereich der Fließgewässer sind die gesamtökologische Aufwertung, jene in Bezug auf die landschaftsgliedernde Funktion sowie in Bezug auf ein abwechslungsreiches, vielfältiges Landschaftsbild und die landschaftsgebundene (Nah-)Erholungsnutzung durch die bereits durchgeführten Restrukturierungs-, Rückbau- und naturnahen flussbaulichen Maßnahmen durch laufende Pflege zu sichern. Strukturarme Bereiche ohne Ufergehölzsaum und rein nach technischen Kriterien ausgebaute Fließgewässerstrecken sind im Interesse der genannten Zielsetzungen durch geeignete Maßnahmen aufzuwerten.
(...)

6 Maßnahmenpakete
6.1 Themenschwerpunkte
6.1.1 Teilraumgliedernde Landschaftselemente - Grünspangen
Inhaltliche Beschreibung
(...)
Die derzeit überwiegend ackerbaulich genutzten Flächen sind im Interesse eines verbesserten Landschafts- und Naturhaushaltes bereichsweise zu extensivieren, wobei die landwirtschaftliche Nutzung zum Teil aufrechterhalten werden kann. Die Extensivierungsmaßnahmen umfassen die Umwandlung von Teilbereichen in Wiesenflächen mit einer autochthonen Saatgutmischung, die Pflanzung standortgerechter Gehölzarten zur Akzentuierung des lokalen Landschaftsbildes bzw. zur Schaffung von Migrationsbändern, wobei eine Anlagerung dieser Strukturelemente an vorhandene Gehölzstreifen / Windschutzhecken möglich ist.
(...)

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien – Teil 2 - Handlungskonzept für ausgewählte Maßnahmenschwerpunkte

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

3 Massnahmen im einzelnen
3.6 Entwicklung eines Modells für die interkommunale, regionale Entwicklung und Bewirtschaftung von Grünräumen
3.6.1 Ausgangssituation
(...)
Auch im Südraum Wien ziehen verschiedenste Infrastrukturvorhaben (in der Regel auf Basis abzuwickelnder UVP-Verfahren) nicht nur zahlreiche Begleitmaßnahmen mit sich, sondern sind auch zu setzende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen Grundlage des erforderlichen Konsenses aus naturschutzfachlicher Sicht bzw. in Hinblick auf die Schutzgüter Landschafts- und Ortsbild bzw. freizeitgebundene Erholungsnutzung / Tourismus
(...)

3.6.2 Ziele
Ziele des ggst. Handlungsschwerpunktes sind
u.a.

- und als Ergebnis des Abstimmungsprozesses die Definition eines verbindlichen regionalen „Ökokontos" (im Sinn eines „Landschaftskontos" unter besonderer Berücksichtigung auch von Aspekten der Landschaftsplanung / Freizeit- und Erholungsnutuzung / des Orts- und Landschaftsbildes)

(...)
Vorteile für die Region
u.a.

- Erzielung eines Konsenses mit dem Naturschutz auf regionaler Ebene in Hinblick auf die im Rahmen der UVP-Verfahren behandelten Schutzgüter Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume), Landschafts- und Ortsbild, freizeitgebundene Erholungsnutzung / Tourismus

Das Handlungskonzept Grünräume im Südraum Wien beinhaltet folgende Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Stadtentwicklungsplan Wien 2005

Der Stadtentwicklungsplan Wien 2005 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

II. Aufgaben, Arbeitsweisen und Grundsätze
2. Grundsätze und Prinzipien
2.2 Das Prinzip der Nachhaltigkeit

- Tabelle: Grundsätze nachhaltiger Entwicklung
  Stadtbild und Identität:
  Unverwechselbarkeit, kulturellen Bezugsrahmen schaffen, Formenvielfalt in der Stadt erhalten und entwickeln, gestalterische Qualität und Ästhetik weiterentwickeln

III. Ausgangslage und Herausforderungen:
3. Stadtstruktur
3.2 Stadtgestaltung

- Im Laufe der Zeit sind viele neue wichtige Verkehrsbänder dazugekommen, von denen aus die Stadt wahrgenommen wird. Dies beginnt bei den großen Stadteinfahrten, geht über wichtige interne Verbindungen wie die Südosttangente und reicht bis zu den U-Bahn-Linien und Bahnstrecken. Gerade

der Wechsel zwischen Dynamik und Verweilen, Fortbewegung und Ruhe trägt entscheidend zur Wahrnehmungsvielfalt und damit zu komplexen Stadtbildern bei.

- Um die Erhaltung des charakteristischen Stadtbildes im Sinne des Ensembles mit seinen natürlichen Gegebenheiten, seiner historischen Struktur, seiner prägenden Bausubstanz und der Vielfalt der Funktionen zu sichern, braucht es Schutzinstrumente, die über den vom Bund verwalteten Denkmalschutz hinausgehen. Aus diesem Grunde führte man in Wien die so genannten „Schutzzonen" ein. Bis heute wurden etwa 120 Schutzzonen mit 13.500 Häusern festgelegt, das sind ungefähr neun Prozent der Bausubstanz Wiens.

- Eine gestalterisch nicht unwesentliche Rolle im öffentlichen Raum spielt die Werbung, die in verschiedenen Erscheinungsformen den Straßenraum bzw. den öffentlichen Raum urbanisieren oder irritieren kann. Grundsätzlich besteht die stadtgestalterische Haltung darin, diese maßstabsgerecht in das Stadtbild einzufügen.

4. Infrastruktur
4.1 Mobilität und Verkehrsinfrastruktur

- Das Straßennetz dient aber nicht nur der Erfüllung der verkehrlichen Funktionen, sondern ist auch öffentlicher Raum für Aufenthalt und Begegnung, prägt das Stadtbild und erfüllt umwelthygienische Aufgaben (Belichtung, Belüftung, Begrünung).Daher sollen durch dauernde und temporäre autoverkehrsfreie Zonen sowie großzügig dimensionierte Gehsteige erlebbare Qualitäten im öffentlichen Straßenraum geschaffen werden.

IV. Handlungsfelder der Stadtentwicklung
4. Wirtschaft und Arbeit
4.5 Räumliches Wirtschaftsleitbild

- Schwerpunkt Stadtplanung:
  Die vielfältige und ausgedehnte landwirtschaftlich geprägte Kulturlandschaft der Stadt Wien ist unverwechselbares Markenzeichen und Prädikat der Stadt. Im Ranking der Städte sind es auch die unbebauten und identitätsstiftenden Teile der Wiener Stadt-Land-Wirtschaft mit ihrer typischen Pflanzen- und Tierwelt, die zum positiven Gesamtbild beitragen. Die Leistungen der Landwirtschaft werden von der Stadt Wien geschätzt und anerkannt: Nahversorgung, Flächensicherung, Verbesserung des Stadtklimas, Landschaftsbild, Kulturträger (Brauchtum, Ortskernerhaltung), Naherholung, Beitrag zur ökologischen Nachhaltigkeit, Sicherung der Bewirtschaftung etc. Um diese Qualitäten zu erhalten, ist die Stadt Wien bemüht, die landwirtschaftlich genutzten Gebiete in der Stadt zu berücksichtigen und zu sichern. Dies spiegelt sich nicht nur in allen übergeordneten Planungen (STEP 84, STEP 94, Grüngürtel Wien 95) wider, sondern wird nun auch durch die beabsichtigte Berücksichtigung der wesentlichen raumrelevanten Inhalte des AgSTEP im STEP 05 deutlich unterstrichen.

5. Grün- und Freiraum
5.3 Landschaftsräume der Stadtregion

- Die Landschafträume der Stadtregion weisen eine große Diversität auf und prägen in ihrer unterschiedlichen Charakteristik die „Wiener Landschaften". Sie sind vielfältig in ihrer geografischen und klimatischen Ausprägung, unterschiedlich in ihrem Landschaftsbild, in ihrer Problemlage und ihren Potenzialen. Dementsprechend sind unterschiedliche Entwicklungsziele und Perspektiven zu formulieren und in vielen Fällen gemeinsam mit der Region umzusetzen.

5.4 Grün- und Freiräume im bebauten Stadtgebiet

- (...)

Im Unterschied zu den Landschaftsräumen der Stadtregion sind die Grünbereiche innerhalb des bebauten Stadtgebietes in der Regel nicht „landschaftlich geprägt", werden also nicht als Bestandteil der regionalen Großlandschaftsräume erlebt.
(...)

- Handlungsfelder

u.a. Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Stadtlandschaft
u.a.

- Inszenierung der Morphologie der Stadt z. B. Strudelhofstiege, Belvedere, Mölkerbastei; Erhaltung der entsprechenden Merkmale: Stiegen, Abbrüche; Nachvollziehbarkeit der Stadtlandschaft (bestehende Straßenzüge über ehemaligen Bachläufen)

- Erhaltung des charakteristischen Stadtbildes: Plätze, Straßenensembles, Vor- und Rücksprünge der Hausfronten

- Handlungsfelder

u.a. Rücksichtnahme auf typische Ausprägungen der Stadtlandschaft

8. Architektur und Stadtgestaltung

- Die Stadtgestaltung befasst sich mit der Steuerung und Planung dessen, was die Stadtgestalt und das Stadtbild ausmacht. Den Unterschied zwischen den beiden Begriffen kann man damit charakterisieren, dass die Stadtgestalt etwas auf das Ganze der Stadt Bezogenes ist, ein imaginäres Konstrukt im Kopf, das mit einer bestimmten Stadt verbunden ist, während der Begriff Stadtbild meist eher auf kleinere Räume, auf Viertel und Stadtteile angewendet wird. In diesem Sinne setzt sich die Stadtgestalt aus den vielen Stadtbildern zusammen, die in allen Teilen der Stadt zu finden sind – wichtig ist allerdings, dass beide nicht rein visuellen Charakter besitzen, sondern sich aus einer Fülle sinnlicher und atmosphärischer, funktionaler und sozialer Eigenschaften zusammensetzen.
- Das Bild, welches sich Menschen von einer Stadt machen, besteht sowohl aus den realen Stadtbildern, den Erfahrungen aus dem alltäglichen Leben und den imaginären Konstrukten aus Stadtansichten, Stimmungsbildern und Erwartungen.
- Stadttore stellen auch die Einfahrtsbereiche in die Stadt, wie Westeinfahrt / Auhof und Hütteldorf / Hacking dar, ebenso die Einfahrtsbereiche in Stadtteile, wie Reichsbrücke / Mexikoplatz stadteinwärts und Reichsbrücke / Donau-City für die Stadtteile nördlich der Donau. Im Unterschied zu den Bahnhofsvorbereichen werden diese ausschließlich aus der Perspektive der Bewegung und damit als (unterschiedlich langer) Streckenabschnitt mit Raumabfolgen und sich ändernden Blickbeziehungen erlebt. Allen Stadttoren gemeinsam ist ihre Bedeutung für das Stadtbild als erster Eindruck der Stadt, als Eingangsbereich und Tor zur Stadt.
- Von gesamtstädtischer Bedeutung für das Stadtbild sind auch die wichtigsten Bewegungslinien, die Verkehrsbänder, von welchen aus täglich eine große Zahl an Menschen die Stadt erleben. Dazu zählen neben städtischen Boulevards, wie Ringstraße und Gürtel, den wichtigsten Fußgängerzonen und Einkaufsstraßen, auch die bisher von der Stadtgestaltung wenig beachteten Zonen entlang von Autobahnen und Trassen des öffentlichen Verkehrs. Entscheidend für die Bedeutung des Stadtbildes ist nicht die hierarchische Kategorie im Verkehrsnetz, sondern die Personenfrequenz der Verkehrsfläche. Hierbei ist je nach Nutzung durch Fußgänger, Radfahrer, Fahrgäste öffentlicher Verkehrsmittel und Autofahrer eine unterschiedliche Verkehrsbelastung als „Grenzwert" für die gesamtstädtische Bedeutung anzunehmen, da Wahrnehmungsintensität und Sensibilität mit zunehmender Geschwindigkeit abnehmen.(Berücksichtigt wurden Bewegungslinien ab folgender Personenfrequenz: ÖV: S-Bahn und U-Bahn – gesamtes Netz, soweit nicht unterirdisch bzw. überbaut, Straßenbahn und Buslinien – ab ca. 15.000 Personen / Tag; MIV: ab ca. 25.000 Pkw / Tag; Fußgänger: Kärntner Straße, Graben, Kohlmarkt, Naglergasse, Freyung, Rotenturmstraße, Meidlinger Hauptstraße, Favoritenstraße, Innere Mariahilfer Straße, Prater- Hauptallee; Radfahrer: Hauptradrouten decken sich mit MIV, ÖV und Fußgängerbewegungslinien).
- Die Entscheidung, inwieweit ein potenzieller Hochhausstandort zur Umsetzung gelangen soll, ist immer in Abhängigkeit zum bestehenden Stadtbild zu sehen, dieses ist und soll nicht per se verordenbar sein. Das Stadtbild wird stark durch ökonomische und eigentumsrechtliche Faktoren beeinflusst und die damit verbundenen Auswirkungen sind entsprechend dem Anlassfall immer neu zu bewerten. Das Bild einer Stadt ist und soll bis zu einem gewissen Grad gegenüber Veränderungen offen und flexibel sein.
- Im Zusammenhang mit der Unterschutzstellung der Wiener Innenstadt als Weltkulturerbe sind Dachausbauten als Gestaltveränderung in der Stadt ins Blickfeld geraten, eine Bauform, die seit den 80er-Jahren in immer größerer Zahl realisiert wird. Um eine einheitliche und adäquate Behandlung der vielen Einzelprojekte zu erreichen, die in Summe von großer Bedeutung fürs Stadtbild sind, ist es notwendig, eine einheitliche Strategie für den Umgang mit Dachgeschossausbauten zu verfolgen.

Der Stadtentwicklungsplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Strategieplan Wien 2004

Der Strategieplan Wien 2004 beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

Wien – Stadt mit Vision und Augenmaß

- Die Qualität der urbanen Angebote – Stadtraum, öffentlicher Raum, Freizeitangebote, Stadtbild und Architektur – muss unter diesen neuen Bedingungen weiterentwickelt werden. Zukunftsfähige Entwicklung beinhaltet eine räumliche Komponente, die von Stadtentwicklung und Stadtplanung weiter zu optimieren ist. Und zwar im Verbund mit allen städtischen Handlungsfeldern wie Wirtschaft, Wohnbau, Stadterneuerung, Verkehr, Soziales, Bildung, Kultur, Gesundheit und Umwelt.

4. Wien stärkt die Qualität von Naturraum und Stadtraum

- Die Stadtentwicklungsstrategie Wiens baut sowohl auf neuen Infrastrukturen und Entwicklungsschwerpunkten als auch auf Erneuerung und zeitgemäßer Entwicklung bestehender Strukturen (Gründerzeitviertel, Innenstadt) auf. Das historische Stadtzentrum Wiens bildet ein einzigartig erhaltenes Stadtdenkmal, das aufgrund seiner großen historischen, kulturhistorischen und künstlerischen Bedeutung von außergewöhnlichem, universellem Wert ist. Die Ernennung der Innenstadt zum Weltkulturerbe ist eine hohe Auszeichnung für Wien. Entwicklungsmaßnahmen in der Innenstadt müssen daher einerseits mit großer Sensibilität in Bezug auf das historisch wertvolle Stadtbild, andererseits aber durchaus mit Blick auf qualitätsvolle zeitgemäße Architektur durchgeführt werden.

Der Strategieplan Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Generalverkehrsplan Österreich 2002

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Der Generalverkehrsplan Österreich beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Masterplan Verkehr Wien 2003

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Der Masterplan Verkehr Wien beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Mobil in Wien – Masterplan Verkehr 2003 Evaluierung und Fortschreibung 2008

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Der Masterplan Verkehr Wien 03/08 beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

NÖ Strategie Verkehr

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet keine relevanten Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild.

Die NÖ Strategie Verkehr beinhaltet folgende relevante Angaben zu gegenständlichem Vorhaben:

siehe Fragestellung 2 *Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher örtlicher und überörtlicher Raumordnungsprogramme in Hinblick auf Luftschadstoffe zu bewerten?*

Kleinregionales Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

2 Strukturanalyse
2.8 Landschaft
2.8.1 Naturwerte
Das Vorhandensein hochwertiger Landschaftsräume unmittelbar „vor der Haustür" ist ein besonderes Qualitätsmerkmal der Region: (...)

Das Kleinregionale Entwicklungskonzept Donaustadt – Marchfeld Süd beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum

Nach Rücksprache mit Leadermanager Bernhard Fischer ist das Kleinregionale Entwicklungskonzept Bruck – Carnuntum nicht aktuell. Stattdessen wurde auf die *Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013* verwiesen.

Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum 2007–2013

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

2.2 Analyse der sozioökonomischen Lage
2.2.4. Landwirtschaft, Wein, Sonderkulturen und Kulturlandschaft
Stärken
u.a. Besonders viele ökologisch wertvolle natürliche Flächen (Nationalpark Donauauen, Natura 2000 Gebiete, Naturschutzgebiete, Landschaftsschutzgebiete und Naturparks)

4. Ziele der lokalen Entwicklungsstrategie
4.1. Ziele der lokalen Entwicklungsstrategie Auland Carnuntum
4.1.3. Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft
u.a. Sicherung, Wiederherstellung und Verbesserung der Funktionsfähigkeit der Kulturlandschaft und des Landschaftsbildes unter Berücksichtigung von ökologischen Erfordernissen

5. Aktionsfelder
5.1. Regionale Identität und Bildung
(...) Die Region ist zu Recht stolz auf ihre – zum Teil einmaligen – Natur- und Landschaftsformen. Zahlreiche ökologisch wertvolle und geschützte Flächen prägen die Region. Die Integration dieser natürlichen Ressourcen in die regionale Identität und die nachhaltige Inwertsetzung des natürlichen Erbes für die Wirtschaft und Landwirtschaft sind die für Region essentiell. (...)

5.3. Natur, Umwelt, Energie und Kreislaufwirtschaft
5.3.1. Maßnahmenbündel und Projektansätze
(...)
Naturschutz
Die besondere Natur- und Kulturlandschaft der Region Auland Carnuntum stellt eine große Verantwortung zu deren Bewahrung für die nächsten Generationen dar. Der umsichtige Umgang in der schonenden freizeittouristischen Nutzung dieser Flächen und Einbeziehung in das regionale Selbstverständnis der Bevölkerung und Gäste ist Aufgabe der regionalen und lokalen EntscheidungsträgerInnen.
(...)

Die Lokale Entwicklungsstrategie LEADER Region Auland Carnuntum beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Kleinregionales Rahmenkonzept Marchfeld

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

2.1 Gemeinsame regionale funktionale und räumlich-strukturelle Ziele / Festlegungen / Entwurf

- Eignungszone Windkraft:
  Begründung: (...) Es wird angestrebt, künftige potenzielle Windkraftanlagen in Hinblick auf Zersiedelung und Landschaftsbild auf wenige, dafür geeignete Standorte zu konzentrieren.
  Entwicklungszone Freizeit und Erholung (Tourismus):
  Begründung: (...) Künftige Widmungen und Planungen, die die Entwicklung von bestehenden oder künftigen Freizeit- oder Erholungseinrichtungen beeinträchtigen könnten oder das Landschaftsbild bzw. die Erholungsfunktion beeinträchtigen könnten, sind vor Umsetzung entsprechend zu prüfen. (...)
- Entwicklungszone Wohnen:
  Hinweis: (...) Zur Minimierung des Flächenverbrauchs und der Aufschließungskosten sollten kompakte, aber ortsbildangepasste Bebauungen angestrebt werden. Empfohlen wird die Schaffung von Anreizen für flächensparendes Bauen. (...)

Das Kleinregionale Rahmenkonzept Marchfeld beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Fischamend, Beschlussfassung 2008-11-06

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet folgende relevante Angabe bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

Maßnahmen:

- Natur- und Landschaftsraum, Grün- und Freiflächen

Erhaltung, Ergänzung und bedarfsgerechter Ausbau der wichtigen landschafts- oder siedlungsgliedernden bzw.- begrenzenden Grünstrukturen gemäß Landschaftskonzept

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Fischamend beinhaltet Aussagen zum Flughafen Wien-Schwechat (Standortgunst in Bezug auf Flughafen-Nähe), jedoch keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl, Beschlussfassung 2009-03-25

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

Ziele

- Naturraum:
  - Schaffung eines "Grünen Ringes" um Kleinneusiedl
  - Verstärkung der Schutzwälder
- Wirtschaft:
  - Verlagerung der großflächigen Betriebsgebiete aus dem ortsnahen Bereich an die geplante Umfahrungsstraße

Maßnahmen

- Naturraum:
  - Schutz der bestehenden Grünelemente und Schaffung zusätzlicher Grünelemente (Schutzwald) als wichtige Einflussfaktoren des Lokalklimas sowie des Orts- und Landschaftsbildes
  - Zusammenfassung von bestehenden und neu zu schaffenden Grünelementen zu einem "Grünen Ring" um Kleinneusiedl
- Wirtschaft:
  - Konzentration der Betriebe in einem interkommunalen Gewerbepark an der Grenze zur Stadtgemeinde Fischamend mit hochrangiger Verkehrsanbindung

Der Entwurf zum Örtlichen Entwicklungskonzept Klein-Neusiedl beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Örtliches Entwicklungskonzept Schwechat, Beschlussfassung 2006-03-23

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet folgende relevante Angaben bzgl. visueller Störungen / Landschaftsbild:

Besondere Ziele

- Naturraum
  - Die Landschaft ist in ihrer Eigenart zu erhalten und vor umweltschädlichen Einflüssen weitgehendst zu bewahren, andererseits aber den Erholungssuchenden aufzuschließen. Ein ausgewogener Naturhaushalt als Lebensgrundlage ist zu sichern.
  - Raumbildende und ortsprägende Gehölzgruppen, Alleen und Einzelbäume sowie Ufergehölzstreifen sind zu erhalten und lückige Bestände weitestgehend zu ergänzen.

- Siedlungsentwicklung, Ortsbild und Wirtschaft
  - Die Ausweisung von Bauland hat nach den Grundsätzen der Erhaltung der Lebensqualität sowie einer aktiven Stadtbildpflege zu erfolgen.
  - Der für das Orts- und Landschaftsbild charakteristische Baumbestand (Baumgruppen, Einzelbäume) soll erhalten bleiben.
  - Um Störungen für Wohngebiete zu vermeiden, sollen etwaige, zukünftige Betriebsflächen in entsprechender Entfernung von Wohngebieten (unter Berücksichtigung der Hauptwindrichtung) räumlich zusammengefasst werden.

Maßnahmen

- Naturraum
  - Auf die Erhaltung der landschaftsprägenden Einzelbäume, Baumgruppen, Alleen und Grünzüge wird besonders geachtet.

Das Örtliche Entwicklungskonzept Schwechat beinhaltet keine relevanten Angaben zu gegenständlichem Vorhaben.

Die Auswirkungen des Projektes im Projektumfeld in Hinblick auf visuelle Störungen werden gemäß Fragenbereich 2 als bedeutend, jedoch tragbar eingestuft.

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

9. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Pläne (Waldfunktionsplan, Waldentwicklungsplan etc.) zu bewerten?

Da die im Fachbeitrag Forstwirtschaft angeführten Daten zum Waldentwicklungsplan (WEP) veraltet sind, werden an dieser Stelle die Angaben aus dem Teilgutachten Forstwirtschaft zitiert:

- Waldausstattung und Waldflächendynamik

Die Waldausstattung lt. Waldentwicklungsplan (WEP) für Bruck, Mödling und Wien-Umgebung (2007), sowie der WEP-Teilplan Wien beschreibt den Waldanteil bezogen auf die Gesamtfläche der jeweiligen Gemeinden. In der Waldflächenbilanz wird die Veränderung der Waldfläche bezogen auf die letzten 10 Jahre dargestellt. In der UVE wurde älteres Datenmaterial verwendet, das zum Zeitpunkt der UVE Erstellung noch nicht zur Verfügung stand.

Gemeinde	Gesamtfläche	Waldanteil		Waldflächenbilanz 1984 - 2003	
Ebergassing	1627,03 ha	170,93 ha	10,51%	+ 44,17 ha	+ 25,84%
Enzersdorf /Fischa	3139,17 ha	504,14 ha	16,06%	+ 70,45 ha	+ 13,97%
Fischamend	2492,28 ha	506,78 ha	20,33%	+ 40,96 ha	+ 8,08%
Götzendorf/Leitha	2538,20 ha	127,74 ha	5,03%	+ 31,77 ha	+ 24,87%
Klein-Neusiedl	596,51 ha	13,08 ha	2,19%	+ 10,30 ha	+ 78,75%
Rauchenwarth	1340,14 ha	37,16 ha	2,77%	+ 1,51 ha	+ 4,06%
Schwadorf	1137,41 ha	147,08 ha	12,93%	+ 29,67 ha	+ 20,17%
Schwechat	4472,21 ha	426,46 ha	9,54%	+ 63,10 ha	+ 14,80%
Zwölfaxing	675,34 ha	13,27 ha	1,96%	+ 10,64 ha	+ 80,18%
Wien 22 (Donaustadt)	10233,98 ha	1373,95 ha	13,40%	+ 113,66 ha	+ 8,30%

- Wirkungen des Waldes

Anstatt der in der UVE verwendeten Werte aus dem Jahre 1997 wird auf aktuelle Werte aus dem Jahre 2007 zurückgegriffen. Das engere Untersuchungsgebiet, das im Bezirk Wien-Umgebung gelegen ist, tangiert die Funktionsflächen 11, 12, 13, 14, 16, 17und 21.

Die Funktionsfläche 11 umfasst die Waldflächen im Bereich der Fischa-Niederung sowie donaubegleitende Auwälder zwischen der Schwechat und der Fischa. Aufgrund der Auwälder in diesem Bereich wurden die Waldflächen mit der Kennzahl 231 bewertet. Damit kommt zum Ausdruck, dass die Wohlfahrtfunktion die Leitfunktion hat und die Schutzfunktion eine mittlere Wertigkeit aufweist.

Funktionsfläche 12 wird vom erweiterten Untersuchungsgebiet nur randlich berührt und liegt östlich und südlich von Fischamend. Mit der WEP_Kennzahl 331 kommt zum Ausdruck, dass die Schutzfunktion Leitfunktion hat und auch eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtfunktion vorliegt.

Die Funktionsfläche 13 umfasst Auwälder zwischen der Wiener Stadtgrenze und der Schwechat. Bedingt durch die höhere Intensität der Erholungsnutzung wird hier mit der Kennzahl 232 gegenüber der Funktionsfläche 11 eine erhöhte Erholungsfunktion unterstellt.

Funktionsfläche 14 beschreibt das aktuelle Flughafengelände, und weist ebenso wie die Funktionsfläche 16 (Golfplatz Schwechat) wegen der eingeschränkten Betretbarkeit eine WEP-Kennzahl 330 auf, dies bedeutet Schutz- und Wohlfahrtsfunktion haben höchste Wertigkeit, die (allgemeine) Erholungsfunktion im Sinne der freien Betretbarkeit für Zwecke der Erholungsnutzung ist mit Null angegeben.

Die Funktionsfläche 17 stellt den Stadtwald Schwechat dar, der neben höchster Wertigkeit für Schutz- und Wohlfahrtsfunktion auch höchste Erholungsfunktion aufweist.

Die Funktionsfläche 21 umfasst die meisten vom gg. Projekt betroffenen Waldflächen um das Flughafengelände und trägt die Kennzahl 331. Damit kommt zum Ausdruck, dass die Schutzfunktion Leitfunktion hat und auch eine hohe Wertigkeit der Wohlfahrtfunktion vorliegt.

Auch betreffend den Bezirk Bruck an der Leitha wurde anstatt der in der UVE verwendeten Werte aus dem Jahre 1997 auf die Werte des aktuellen WEP zurückgegriffen. Das engere Untersuchungsgebiet berührt im Bezirk Bruck die Funktionsflächen 6 und 8.

Der im Bezirk Bruck gelegene Projektsteil liegt zum überwiegenden Teil in der Funktionsfläche 6. Die Waldflächen (va. Windschutzanlagen und Kleingehölze) haben hier die Kennzahl 331. Die Schutzfunktion und die Wohlfahrtfunktion haben daher in diesem Bereich die höchste Wertigkeit.

Der liegt in der am Rande des engeren Untersuchungsgebiets liegende Schlosspark Margarethen/Moos wurde im WEP mit der Kennziffer 232 ausgewiesen, was bedeutet, dass die Leitfunktion die Wohlfahrtswirkung ist, und die Schutz- und Erholungsfunktion erhöht sind.

- Waldflächenverteilung

Die Waldflächen konzentrieren sich im Projektsgebiet auf die Donauauen, den Auwaldgürtel entlang der Fischa als einzigen geschlossenen Waldgürtel in der intensiv landwirtschaftlich genutzten Landschaft, sowie den Schwadorfer Wald. Des Weiteren existieren Kleinstwaldflächen und Sichtschutzpflanzungen. Das Netz der Windschutzanlagen, dient vorwiegend der Erhaltung der Produktionskraft der hochwertigen landwirtschaftlich genutzten Böden.

Gemäß Fachbeitrag Forstwirtschaft, Kapitel 3.2 *Erhebung und Bewertung des Waldbestandes, der Waldstruktur und der Waldausstattung* ist der Waldflächenanteil in allen Gemeinden sehr gering und lt. Rodungserlass (BMLFUW Zl. 13.205/02-I 3/02) mit unter 20% als jedenfalls nicht ausreichend anzusehen. Dies bedeutet, dass jede weitere Verminderung der Waldausstattung in diesen Gemeinden so weit wie möglich zu vermeiden ist; Rodungen sind daher jedenfalls durch Ersatzaufforstungen zu kompensieren.

Gemäß Fachbeitrag Forstwirtschaft, Kapitel 4.3 *Auswirkungen auf forstlich relevante rechtliche Festlegungen und Planungen* lauten die Auswirkungen des Vorhabens auf öffentliche forstwirtschaftliche Pläne wie folgt:
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die hohe Wertigkeit der Schutzfunktion wird als gering eingestuft, da Ersatzaufforstungen als Ausgleichsmaßnahmen geplant sind und die Wirksamkeit der betroffenen Windschutzanlagen aktuell durchwegs gering ist. Nach Rücksprache mit dem Sachverständigen für Forst- und Jagdwirtschaft vom 2011-02-03 werden die Auswirkungen des Vorhaben auf die hohe Wertigkeit der Schutzfunktion langfristig betrachtet als gering bis mäßig eingestuft.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die hohe Wertigkeit der Wohlfahrtsfunktion werden als mittel eingestuft; durch die geplanten Ersatzaufforstungen wird die Wohlfahrtswirkung gegenüber dem Ist-Zustand jedoch stark verbessert.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungsfunktion werden aufgrund der geringen bis mittleren Wertigkeit und in Anbetracht der Ausgleichsmaßnahmen als unerheblich eingestuft. Die von befristeter bzw. dauernder Rodung betroffenen Flächen betreffen gemäß Lageplan *Rodungsflächen* die vom Vorhaben beanspruchten Flächen samt Geländemodellierungen. Darüber hinaus kommt es zu befristeten bzw. dauernden Rodungen im Bereich des Abwasserkanals.
Dem Fachbeitrag Forstwirtschaft kann weiters entnommen werden, dass es im gesamten Projektbereich durch das Vorhaben insgesamt zu Rodungen im Ausmaß von rd. 21,9 ha kommt, wobei befristete Rodungen rd. 2,6 ha betragen, und Dauerrodungen rd. 19,3 ha. Als Ausgleichsmaßnahme für die dauernden Rodungen im Gesamtausmaß von 19,31 ha ist eine Ersatzaufforstung im 3-fachen Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche (57,93 ha) vorgesehen.
Wesentlich ist dabei, dass die Rodungen dabei mit Ausnahme der Kanaltrasse (wo nur Rodungen geringen Umfangs erforderlich sind) nicht in größeren zusammenhängenden Waldflächen anfallen, sondern ausschließlich in voneinander räumlich getrennten, isolierten Windschutzstreifen und Kleinwaldflächen, die sich auf eine Gesamtfläche von rd. 1.300 ha verteilen.
Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Erholungsfunktion werden daher von Seiten der Raumordnung als vernachlässigbar eingestuft.

Gemäß Aussage des Sachverständigen für Forst- und Jagdwirtschaft vom 2011-03-16 werden – abgesehen von einer geringfügigen Erhöhung der Waldausstattung bedingt durch die Ersatzaufforstungen, sowie von einer im Zuge der nächsten WEP-Revision vorzunehmenden Änderung der Funktionsflächen 14 (Flughafengelände) und 17 (Stadtwald Schwechat), welche grundsätzlich als mäßig zu bewerten sind – aus Sicht der forstlichen Raumplanung keine Auswirkungen des Projektes erwartet.

Die Raumordnung schließt sich den forstwirtschaftlichen Aussagen an.

Das Projekt hat aufgrund dieser Aussagen – abgesehen von den o.a. Ausnahmen, welche grundsätzlich als mäßig bewertet werden – keine Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Pläne.

10. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Pläne zu beurteilen?

Gemäß Fachbeitrag Natur- und Biotopschutz, Kapitel 3.1 *Rechtliche Festlegungen* bzw. 3.2 *Fachliche Zielvorstellungen* befinden sich folgende Schutzgebiete in Vorhabensnähe:

- Ramsar-Gebiete
  - Lobau (Wien)
  - Donau-March-Auen (Niederösterreich)
- Natura 2000-Gebiete
  - Natura 2000-Gebiet „Donau Auen" (Wien)
  - Natura 2000-Gebiet „Donau Auen östlich von Wien" (Niederösterreich)
  - Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene – Leitha-Auen" (Niederösterreich)
- Nationalparks
  - Nationalpark „Donau – Auen"
- Naturschutzgebiete
  - Naturschutzgebiet „Lobau" (Wien)
  - Naturschutzgebiet "Lobau-Schüttelau-Schönauer Haufen" (Niederösterreich)
  - Naturschutzgebiet „Pischelsdorfer Wiesen" (Niederösterreich)
- Landschaftsschutzgebiete
  - Landschaftsschutzgebiet LSG „Donau-March-Thaya-Auen" (Niederösterreich)
  - Landschaftsschutzgebiet „Lobau" (Wien)
- Landschaftsschutzgebiete nach §24 (4)
  - Südspitze der Donauinsel (Wien)
  - Hubertusdamm (Wien)
- Geschützter Landschaftsteil
  - Blaues Wasser (Wien)
- Naturdenkmal

  Im Untersuchungsgebiet finden sich zahlreiche Naturdenkmäler; es liegt allerdings kein Naturdenkmal in jenem Bereich, der von Pistenvarianten direkt tangiert wird.
- Wiener Schutzgebiet Wald- und Wiesengürtel (außerhalb von Naturschutz- und Nationalparkgebieten)
  - südlicher Abschnitt der Donauinsel mit dem Toten Grund
- Regionales Raumordnungsprogramm Wien Umland
  - Erhaltenswerte Landschaftsteile

    Die wichtigsten erhaltenswerten Landschaftsteile sind die Waldbestände auf der Rauchenwarther Platte (Schwadorfer Wald, Gemeindewald Rauchenwarth), die südlich an den Schwadorfer Wald angrenzenden strukturreichen Gebiete (Goldberg, Höchstenbühel), Teile des Talraumes der Fischa südlich von Schwadorf sowie strukturreiche Gebiete südlich von Karlsdorf (Neuberg, Herrnberg).
  - Regionale Grünzonen

    Als regionale Grünzonen sind die Fischa-Auen nördlich von Schwadorf bis Fischamend sowie der Bereich Königsberg östlich von Enzersdorf an der Fischa ausgewiesen.
  - Kiesleitplan

    Im Untersuchungsraum befinden sich einige Schotter- und Kiesgruben, die einerseits ein gewisses ökologisches Potential aufweisen (Amphibienlaichgewässer, Pionierstandorte, Steilwände etc.) und andererseits auch große Flächen in Anspruch nehmen.
- Naturschutzgesetz

  In Anwendung der naturschutzgesetzlichen Bestimmungen ist gemäß Waldentwicklungsplan die Ausweisung eines Naturschutzgebietes im Bereich des Höchstenbühels vorgesehen.

- Niederösterreichisches Naturschutzkonzept

  Das Niederösterreichische Naturschutzkonzept formuliert u.a. für folgende Teilräume die wichtigsten Ziele des Naturschutzes (wobei diese noch nicht für alle Teilräume vorliegen):
  - Rauchenwarther Platte
  - Schotterfluren – Leopoldsdorfer Platte
  - Piesting – Fischa Niederung
  - Schotterfluren zwischen Fischa und Leitha
  - Donauauen
  - Arbesthaler Hügelland

Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Donauauen östlich von Wien, Kapitel 1. *Aufgabenstellung* liegt ein Teil des Vorhabens, eine vorgesehene Einleitung von Pistenabwässern in die Donau, im Natura 2000 Gebiet Donau-Auen östlich von Wien.
Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Donauauen östlich von Wien, Kapitel 2.5. *Wirkungen des Projekts in der Bauphase* sind keine Vegetationsbestände betroffen, da der größte Teil des beanspruchten Grundes der Forstweg ist. Durch Fällungen im Winter wird Lebensraum von Waldvogelarten außerhalb der Brutsaison in unbedeutendem Ausmaß beansprucht. Betroffen sind einige Brutvorkommen häufiger und im Auwald verbreiteter Arten.
Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Donauauen östlich von Wien, Kapitel 2.6. *Wirkungen des Projekts in der Betriebsphase* werden die Wirkungen wie folgt beschrieben:

- Einleitung von Pistenabwässern

Die Wiederentwicklung der Vegetation über der Rohrtrasse im Pappelforst nimmt einige Zeit in Anspruch, voraussichtlich einige (5-10) Jahre. Bei der Rekultivierung dieser Bereiche wird besonderen Wert auf eine dem vorigen Relief entsprechende Strukturierung der Geländemorphologie gelegt, so dass sich die Abflussverhältnisse bei Hochwasser wieder entwickeln können. Immissionen in die Natur sind während der Betriebsphase auszuschließen.

- Parallelpiste

Bereits im Ist-Zustand sind die Naturräume der Umgebung des Flughafens von der Auswirkung Lärm betroffen. Als Auswirkung des Vorhabens ist eine räumliche Verteilung der Auswirkung unter örtlicher Zunahme der Belastung und örtlicher Abnahme infolge Frequenzerhöhung und Verteilung der Flugbewegungen über die umgebenden Naturräume zu erwarten.
Hinsichtlich der Auswirkungen des Fluglärms auf Tiere wird auf das Teilgutachten Ornithologie bzw. das Teilgutachten Forst- und Jagdwirtschaft verwiesen.
Gemäß Auskunft und Fachbeitrag Zusammenfassende Lärmdarstellung 02.160 sind vorhabensbedingt bei Betrieb der Parallelpiste insgesamt weniger Überflüge über dem Nationalpark Donau-Auen zu erwarten als im Ist-Zustand bzw. bei fortgeschriebener Entwicklung des Ist-Zustandes ohne Parallelpiste, weil die Überflüge von und zu Piste 16/34, die zu den Donau-Auen hin verläuft, bei Betrieb des Parallelpistensystems stark reduziert werden und Überflüge im Ab- und Abflug von und zur gegenständlichen neuen Piste, die von der Donau weiter entfernt liegt als die bestehende Piste (um 2,4 km), in größerer Höhe erfolgen als von der näher gelegenen Piste 11/29 im Ist-Zustand.

Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Feuchte Ebene – Leithaauen, Kapitel 2.5. *Wirkungen des Projekts in der Bauphase* sind von der Bauphase keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgebiet und seine Schutzgüter zu erwarten, da der für die Errichtung des Vorhabens dauernd und vorübergehend beanspruchte Grund das Natura 2000 Gebiet Feuchte Ebene – Leithaauen nicht berührt.
Gemäß Naturverträglichkeitsprüfung Feuchte Ebene – Leithaauen, Kapitel 2.6. *Wirkungen des Projekts in der Betriebsphase* werden die Wirkungen wie folgt beschrieben:
Bereits im Ist-Zustand sind die Naturräume der Umgebung des Flughafens von der Auswirkung Lärm betroffen. Als Auswirkung des Vorhabens ist eine räumliche Verteilung der Auswirkung unter örtlicher Zunahme der Belastung und örtlicher Abnahme infolge Frequenzerhöhung und Verteilung der Flugbewegungen über die umgebenden Naturräume zu erwarten.
Hinsichtlich der Auswirkungen des Fluglärms auf Tiere wird auf das Teilgutachten Ornithologie bzw. das Teilgutachten Forst- und Jagdwirtschaft verwiesen.

Gemäß Fachbeitrag Natur- und Biotopschutz, Kapitel 4.3 *Auswirkungen auf normative Festlegungen* werden die Auswirkungen wie folgt beschrieben:

- Natura 2000 Gebiete
  - Natura 2000 Gebiete „Donau-Auen in Wien“ und „Donau-Auen östlich von Wien“

Durch den Bau der 3. Piste selbst kommt es im Natura 2000 Gebiet „Donau-Auen in Wien“ zu keinem direkten Eingriff. Allerdings umfasst das Vorhaben auch den Bau eines neuen Retentionsbecken und eines

neuen Kanals für die Einleitung der wenig belasteten Wässer (<200 mg CSB, Vorhabensbeschreibung, Kapitel 09.01), welcher in die Donau mündet. Der nördlich der A4 befindliche Teil dieses Kanals liegt im Natura 2000 Gebiet „Donau-Auen östlich von Wien".
Die Inbetriebnahme der 3. Piste wird eine Änderung der Flugverteilung zur Folge haben. Aufgrund der geänderten Flugbewegungen kommt es zu Änderungen der Lärmverteilungen.

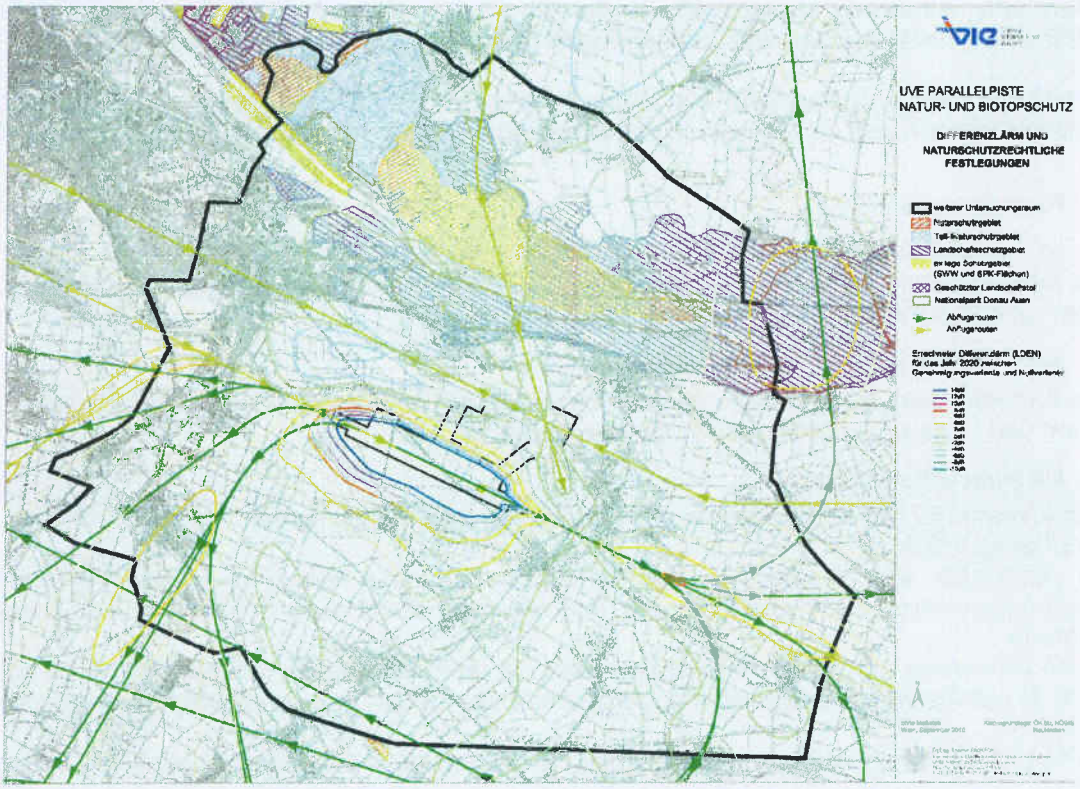

Abb. Differenzlärm 2020 und naturschutzrechtliche Festlegungen
(Quelle: Ergänzungen K 4.9 Natur- und Biotopschutz)

Die obige Abbildung zeigt, dass in den Donau-Auen westlich von Fischamend überwiegend die Differenzlärmkurve 0 dB zu liegen kommt, in geringerem Umfang auch die Differenzlärmkurven -2 dB und -4 dB. Östlich von Fischamend kommen die Differenzlärmkurven +2 dB und +4 dB zu liegen.

Für die Vegetation bzw. Biotopstrukturen sind gemäß Ergänzungen K 4.9 Natur- und Biotopschutz keine Auswirkungen hinsichtlich der Immissionen zu erwarten, da die Grenzwerte eingehalten werden und nur lokal im Nahbereich der Piste, wo keine naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen vorhanden sind, höhere Konzentrationen zu erwarten sind.

Hinsichtlich der Auswirkungen von Emissionen bzw. Immissionen aus dem Vorhaben auf normative Festlegungen wird auf das Teilgutachten Naturschutz und das Teilgutachten Ornithologie verwiesen.

- Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene / Leithaauen"

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner direkten Inanspruchnahme von Flächen des Natura 2000 Gebietes „Feuchte Ebene / Leithaauen. Die Inbetriebnahme der 3. Piste wird eine Änderung der Flugverteilung zur Folge haben. Demnach ist davon auszugehen, dass es von allen drei Pisten Überflüge über die Fischaauen, die Teil dieses Natura 2000 Gebietes sind, geben wird.

Die zu erwartenden Auswirkungen der Errichtung der 3. Piste auf die Verteilung der Flugbewegungen, bewirken eine deutliche Steigerung der Überflüge über die Fischaauen im Vergleich zur Nullvariante.

Aufgrund der zu erwartenden geänderten Flugbewegungen kommt es zu Änderungen der Lärmverteilungen.

Die obige Abbildung zeigt, dass im Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene / Leithaauen" überwiegend die Differenzlärmkurven -2 dB bis +2 dB zu liegen kommen.

Für die Vegetation bzw. Biotopstrukturen sind gemäß Ergänzungen Kl 4.9 Natur- und Biotopschutz keine Auswirkungen hinsichtlich der Immissionen zu erwarten, da die Grenzwerte eingehalten werden und nur lokal im Nahbereich der Piste, wo keine naturschutzfachlich hochwertigen Strukturen vorhanden sind, höhere Konzentrationen zu erwarten sind.

Von konkreter Relevanz in Hinblick auf die Zielbestimmungen der einschlägigen Richtlinien ist im ggst. Fall v.a. eine mögliche Beeinträchtigung von Anhang I-Vogelarten bzw. eine direkte Inanspruchnahme von Lebensraumtypen. Eine Beeinträchtigung von Lebensraumtypen nach der FFH-Richtlinie durch Emissionen ist jedoch nicht prognostizierbar.

Generell wird darauf hingewiesen, dass die Fischa-Auen bereits aktuell eine hohe Vorbelastung durch den Flugverkehr aufweisen. Dies betrifft den Bereich nördlich Klein-Neusiedl (Starts und Landungen auf Piste 11/29) und zwischen Enzersdorf und Schwadorf (Starts und Landungen auf Piste 16/34).

Hinsichtlich der Auswirkungen von Emissionen bzw. Immissionen aus dem Vorhaben auf normative Festlegungen wird auf das Teilgutachten Naturschutz und das Teilgutachten Ornithologie verwiesen.

- Ramsar Konvention
  - Ramsargebiet Lobau und Donau - March – Auen

Die Auswirkungen auf den Nationalpark Donauauen mit jenen auf das Natura 2000 Gebiet „Donauauen in Wien" und Donauauen östlich von Wien" gleichzusetzen.

- Nationalpark Donau-Auen

Die Auswirkungen auf den Nationalpark Donauauen mit jenen auf das Natura 2000 Gebiet „Donauauen in Wien" und Donauauen östlich von Wien" gleichzusetzen.

- Nö Naturschutzgesetz

Gemäß dem NÖ Naturschutzgesetz sind folgende Bestimmungen für das Vorhaben relevant:
Bewilligungspflicht
(1) Außerhalb vom Ortsbereich, das ist ein baulich oder funktional zusammenhängender Teil eines Siedlungsgebietes (z.B. Wohnsiedlungen, Industrie- oder Gewerbeparks), bedürfen der Bewilligung durch die Behörde:
1. die Errichtung und wesentliche Abänderung von allen Bauwerken, die nicht Gebäude sind und die auch nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit Gebäuden stehen und von sachlich untergeordneter Bedeutung sind
Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben um ein funktional zusammenhängendes Betriebsgebiet handelt, fällt die Errichtung einzelner Bauwerke nicht unter eine naturschutzrechtliche Bewilligungspflicht.

.

4. Abgrabungen oder Anschüttungen, die nicht im Zuge anderer nach diesem Gesetz bewilligungspflichtiger Vorhaben stattfinden, sofern sie außer bei Hohlwegen sich auf eine Fläche von mehr als 1.000 m² erstrecken und durch die eine Änderung des bisherigen Niveaus um mehr als einen Meter erfolgt;
Aufgrund der Technik- und Sicherheitsstandards des Flughafens sind Erdbewegungen in großem Ausmaß notwendig.
Der Abtrag von bis zu 23m Tiefe erfolgt im Bereich des südlichen umschlossenen Teilbereichs Katharinenhof bis zur verlegten B 10. Ein Teil des Materials wird für die Schüttung der Piste (Höhen zwischen 10m und 16m im östlichen und zwischen 15m und 18m im westlichen Bereich über dem bestehenden Gelände) und die Herstellung der Sicht- und Lärmschutzdämme südlich der B10 (Höhe=4m über FOK), nördlich von Rauchenwarth (Höhe 3m über Gelände) und nördlich von Schwadorf (10m über Gelände) benötigt. Der Rest wird westlich des Mittelrollweges deponiert, wobei die Anschüttungshöhen bis zu 41m betragen.
Ein Hohlweg nördlich von Schwadorf wird zu 4/5 verfüllt, der verbleibende Hohlweg kann, ohne ökologische Maßnahmen, seine Funktionsfähigkeit nicht mehr aufrechterhalten. Gemäß Fachbeitrag Natur- und Biotopschutz, Kapitel 5 *Massnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen* wird dem Verschütten des Hohlweges die Neuanlage eines Hohlweges im Bereich der Bodenaushubdeponie gegenübergestellt. Der verbleibende Hohlweg wird durch die Heranführung von angrenzenden ökologischen Maßnahmen in den neuen Biotopverbund integriert und ist daher in seiner ökologischen Funktionsfähigkeit gesichert.

- Naturschutzgebiete

Im Nahbereich befinden sich die Naturschutzgebiete „Lobau (Wien)", "Lobau-Schüttelau- Schönauerhaufen" sowie die südlich von Ebergassing liegenden „Pischelsdorfer Wiesen". Grundsätzlich sind die Beeinträchtigungen der Naturschutzgebiete in den Donauauen die selben wie beim Nationalpark Donauauen. Die Wiener Lobau wird nach der Errichtung der 3. Piste mit den damit verbundenen Änderungen der Flugrouten entlastet. Für die relativ weit entfernten Pischelsdorfer Wiesen ist keine Belastung erkennbar.

- Landschaftsschutzgebiete

Im relevanten Nahbereich des Flughafens befinden sich zwei Landschaftsschutzgebiete. Dies ist einerseits das LSG „Lobau" in Wien und das LSG „Donau-March-Thaya-Auen" in Niederösterreich. Da diese in ihrer

Abgrenzung den Natura 2000 Gebieten ähnlich sind, decken sich die Aussagen zu den Auswirkungen, wobei die Empfindlichkeit eines Landschaftsschutzgebietes mit der des Nationalparks nicht vergleichbar ist.

- Geschützter Landschaftsteil

Im Nahebereich des Flughafens befindet sich der geschützte Landschaftsteil „Blaues Wasser". Es ist aber mit keiner relevanten Beeinträchtigung durch Errichtung und Betrieb der 3. Piste zu rechnen.

- Naturdenkmal

Es befinden sich keine Naturdenkmale im vom Vorhaben und der Errichtung des Entwässerungskanals tangierten Bereich.

- Wiener Wald und Wiesen-Gürtel

Es kommt zu keiner relevanten Beeinträchtigung des Wiener Waldes und Wiesen Gürtels.

Zusammenfassend lässt sich anhand dieser Aussagen feststellen, dass das Vorhaben folgende Auswirkungen auf die diversen Schutzgebiete hat:

- Natura 2000 Gebiete Donau-Auen in Wien und Donau-Auen östlich von Wien, Ramsargebiet Lobau und Donau - March – Auen, Nationalpark Donau-Auen, Naturschutzgebiete Lobau und Lobau-Schüttelau-Schönauerhaufen, Landschaftsschutzgebiete Lobau und Donau-March-Thaya-Auen

Durch den Bau der 3. Piste selbst kommt es zu keinem direkten Eingriff. Allerdings umfasst das Vorhaben auch den Bau eines neuen Kanals für die Einleitung der wenig belasteten Wässer, welcher in die Donau mündet.
Mit der zu erwartenden Verkehrsverteilung bedeutet der Bau einer 3. Piste parallel zu 11/29 eine Verbesserung gegenüber dem Ist-Zustand im Jahr 2003.
Aufgrund der geänderten Flugbewegungen kommt es zu Änderungen der Lärmverteilungen. Im östlichen Bereich bei Mannersdorf, Maria Ellend ist mit einer Zunahme bis zu 6dB zu rechnen, während im westlichen Gebiet um die Untere Lobau eine Abnahme um ungefähr 2dB zu erwarten ist.

- Natura 2000-Gebiet „Feuchte Ebene / Leithaauen"

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner direkten Inanspruchnahme von Flächen des Natura 2000 Gebietes. Die Inbetriebnahme der 3. Piste wird eine Änderung der Flugverteilung zur Folge haben.
Die zu erwartenden Auswirkungen der Errichtung der 3. Piste auf die Verteilung der Flugbewegungen, bewirken eine deutliche Steigerung der Überflüge und der Lärmbelastung über die Fischaauen im Vergleich zur Nullvariante.

- Nö Naturschutzgesetz

Aufgrund der Technik- und Sicherheitsstandards des Flughafens sind Erdbewegungen in großem Ausmaß notwendig.
Ein Hohlweg nördlich von Schwadorf wird zu 4/5 verfüllt, der verbleibende Hohlweg kann, ohne ökologische Maßnahmen, seine Funktionsfähigkeit nicht mehr aufrechterhalten. Gemäß Fachbeitrag Natur- und Biotopschutz, Kapitel 5 *Massnahmen zur Vermeidung, zur Verminderung und zum Ausgleich von nachteiligen Auswirkungen* wird dem Verschütten des Hohlweges die Neuanlage eines Hohlweges im Bereich der Bodenaushubdeponie gegenübergestellt. Der verbleibende Hohlweg wird durch die Heranführung von angrenzenden ökologischen Maßnahmen in den neuen Biotopverbund integriert und ist daher in seiner ökologischen Funktionsfähigkeit gesichert.

- Geschützter Landschaftsteil, Naturdenkmal, Wiener Wald und Wiesen-Gürtel, Naturschutzgebiet *Pischelsdorfer Wiesen*

Das Vorhaben führt zu keinen relevanten Beeinträchtigungen.

Die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Pläne werden aufgrund dieser Aussagen und nach Rücksprache mit dem Sachverständigen für Naturschutz vom 2011-02-15 sowie dem Sachverständigen für Ornithologie vom 2011-02-16 als gering bewertet.

Unter Berücksichtigung und bei Einhaltung der oben angeführten Maßnahmen und Auflagen ist das gegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig.

Datum: 2011-05-16 **Unterschrift:** .....

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Parallelpiste 11R/29L;

Flughafen Wien AG und Land Niederösterreich

AUFLAGEN ZUM TEILGUTACHTEN RAUMORDNUNG/LANDSCHAFTSBILD

Verfasser:

DI Roman Ivancsics

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-302
Bearbeitungszeitraum: von Januar 2009 bis März 2011

Zusätzlich zu den in der UVE beschriebenen Maßnahmen sowie in den weiteren Teilgutachten enthaltenen Auflagen werden im Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild folgende Auflagen formuliert:

Auflagen zu Sachgütern

- Die im Schreiben der Adria-Wien Pipeline GmbH vom 2008-07-18 formulierten Voraussetzungen sind zu realisieren.

  Diese Voraussetzungen sind:

  1. Rechtzeitig vor Planungsbeginn für die Umlegung der AWP hat die Flughafen Wien AG mit der AWP ein privatrechtliches Übereinkommen abzuschließen, in dem die Modalitäten der Umlegungen geregelt werden und die detaillierten rechtlichen und technischen Bedingungen enthalten sind. Es ist von einem Zeitraum von rd. 2 Jahren von Beginn der Umlegungsplanung bis zur Realisierung der Umlegung auszugehen.
  2. Entsprechend den bisher geführten Gesprächen müssen für die Umlegungsplanung der AWP folgende Achsabstände eingehalten werden:
     - In jenen Bereichen in denen die AWP parallel zu nur einer weiteren Leitung liegt und das Baufeld zur anderen Seite mindestens 13 m frei ist, muss ein Achsabstand von der Fremdleitung zur AWP von mindestens 9,0 m eingehalten werden.
     - In jenen Bereichen in denen die AWP zwischen zwei anderen Leitung liegt, muss der Achsabstand von der ersten Fremdleitung zur AWP mindestens 9,0 m und zur zweiten Fremdleitung mindestens 13,0 m betragen.

     Die Breite des AWP-Servitutsstreifens beträgt dabei 8,0 m (jeweils 4,0 m links und rechts der Leitungsachse). Als Mindestbreite des Arbeitsstreifens, der für die Verlegung der Rohrleitung benötigt wird, kann 20,0 m angenommen werden.
  3. Es ist seitens der Flughafen Wien AG sicherzustellen, dass durch diese die intabulierten Servitutsrechte der bestehenden Adria-Wien Pipeline in vollem Umfang für die umzulegende AWP von den betroffenen Liegenschaftseigentümern oder sonst dinglich Berechtigten erwirkt werden.
  4. In Abstimmung und im Einvernehmen mit der AWP sind von der Flughafen Wien AG sämtliche zur Umlegung und zur Sicherung der AWP erforderlichen Maßnahmen zu setzen, damit die kontinuierliche Versorgung der Raffinerie Schwechat mit Rohöl gewährleistet bleibt. Insbesondere ist sicherzustellen, dass auch nach erfolgter Leitungsumlegung für die AWP der Zugang zu den Leitungen zum Zwecke der Kontrolle, Wartung und Erhaltung der umgelegten Leitungen nicht durch tatsächliche oder rechtliche Hindernisse, insbesondere durch allfällige Sicherheitszonen oder sonstige dingliche Rechte Dritter, beeinträchtigt wird.
  5. Die Flughafen Wien AG hat bedingt durch das Pistenprojekt alle im Zuge der Verlegung der neuen Leitungen der AWP und der vollständigen Herausnahme der Altleitungen entstehenden Kosten zu tragen sowie die AWP hieraus schad- und klaglos zu halten. Ferner hat die Flughafen Wien AG zur Durchführung der Umlegungsarbeiten geeignete Professionisten im Einvernehmen mit der AWP zu beauftragen.
  6. Die Flughafen Wien AG hat der AWP für alle Schäden und Kosten, die – ohne Rücksicht auf ihr Verschulden - durch sie oder ihre Beauftragten verursacht wurden und in einem direkten oder indirekten Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Bestand des Projektes stehen, Ersatz zu leisten. Beschädigte Anlagen der AWP sind mit ihrem Neuwert zu ersetzen. Die Flughafen Wien AG wird in den Verträgen mit den Professionisten auf diesen Umstand Rücksicht nehmen. Die AWP haftet nur für solche Schäden, die ihre Ursache in einem vorsätzlichen oder grob fahrlässigen Handeln der AWP-Mitarbeiter haben.
  7. Die Flughafen Wien AG verpflichtet sich, alle übernommenen Pflichten auf seinen allfälligen Rechtsnachfolger zu übertragen.
  8. Die Flughafen Wien AG hat nach §30 Rohrleitungsgesetz BGBl. 41111975 i.d. geltenden Fassung die Genehmigung des Landeshauptmannes für Niederösterreich für ihr Vorhaben einzuholen.

Auflagen zum Landschaftsbild

- Durch die Anlage der im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 7 *Beschreibung von Maßnahmen* beschriebenen Begleitdämmen im Verlauf des südlichen Vorfeldrands und der Straße B 10 sowie Strauch-, Baum- und Wald(streifen)pflanzungen und Sicht- und Lärmschutzdämmen in Verbindung mit Baum- und Waldpflanzungen nördlich der Gemeinden Rauchenwarth und Schwadorf werden die im Fachbeitrag Landschaftsbild, Kapitel 13.3 *Visualisierungen des Vorhabens im Landschaftsraum* dargestellten Störwirkungen vermindert.

  Diese Maßnahmen werden jedoch als nicht ausreichend eingestuft.

  Daher wird vorgeschrieben, dass der im Vorhaben enthaltene Doppeldamm südlich der B 10 Budapester Straße – soweit aus naturschutzfachlicher und flugsicherheitstechnischer Sicht möglich – zumindest so mit Gehölzen (Sträucher und Bäume) bepflanzt wird, dass die gerade verlaufende Horizontlinie der Oberkante des Dammes nicht durchgängig sichtbar bleibt.

Auflagen zur Nutzung von Freizeit- und Erholungseinrichtungen sowie des Fremdenverkehrs

- Für Wander- und Radwege ist sicherzustellen, dass bei Verlegungen und Über- oder Unterführungen die Bestimmungen der einschlägigen RVS eingehalten werden.

Darüber hinaus werden im Teilgutachten Raumordnung / Landschaftsbild folgende Empfehlungen formuliert:

Empfehlung:

- Im Mediationsvertrag vom 2005-06-22 verpflichten sich die Gemeinden (Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Himberg, Klein-Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing und Wien), Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB Leq liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen.
- Aus Sicht der Raumordnung wird jedenfalls die Überarbeitung der Verordnung über ein Regionales Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland (LGBl. Nr. 8000/85-3, 3. Novelle 37/10 vom 2010-04-28) und darauf aufbauend die Überarbeitung der Örtlichen Raumordnungsprogramme (Örtliche Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne) im gegenständlich relevanten Untersuchungsraum empfohlen.