

Behörde

NÖ Landesregierung
Amt der NÖ Landesregierung
Abt. Umweltrecht, RU4

Zahl

RU4-U-302/283

Datum

29. August bis 7. September 2011

V E R H A N D L U N G S S C H R I F T**Ort der Amtshandlung**

2320 Schwechat, Möhringgasse 2-4, Multiversum Schwechat

Leitung der Amtshandlung

Dr. Gertrud Breyer
MMag. Dr. Irene Cervenka-Ehrenstrasser
Mag. Johann Lang
Mag. Paul Sekyra

Weitere amtliche Organe und sonstige Anwesende (Name, Funktion)

siehe nachfolgend angeführte Anwesenheitslisten:

Anwesenheitslisten Behörde/Sachverständige

Beilage I/1

Beilage I/2

Beilage I/3

Beilage I/4

Beilage I/5

Beilage I/6

Beilage I/7

Beilage I/8

Anwesenheitslisten sonstiger Beteiligter Beilage II/1

Beilage II/2

Beilage II/3

Beilage II/4

Beilage II/5

Beilage II/6

Beilage II/7

Beilage II/8

Sonstige Beilagen zur VHS:

Liste für die Zustellung der VHS Beilage III

Redelisten zu den einzelnen Blöcken Beilage IV/1

Beilage IV/2

Beilage IV/3

Beilage IV/4

Beilage IV/5

Beilage IV/6

Beilage IV/7

Beilage IV/8

Beilage IV/9

Weitere Beilagen siehe Pkt 3.7 und Pkt. 7

Gegenstand der Amtshandlung

Die Flughafen Wien AG und das Land Niederösterreich haben um Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000, angesucht.

Mündliche Verhandlung gemäß § 16 UVP-G 2000.

1 Begrüßung

1.1 Zu Beginn der Verhandlung werden die Anwesenden von der Verhandlungsleitung im Namen der UVP-Behörde (NÖ Landesregierung) begrüßt und werden die anwesenden VertreterInnen der Abteilung Umweltrecht vorgestellt.

1.2 Von der Verhandlungsleitung wird bekannt gegeben, dass die Verhandlungsverständigung rechtzeitig mit Edikt gemäß § 44a ff AVG im Großverfahren erfolgt ist.

2 Rechtsbelehrung betreffend den Verhandlungsverlauf

2.1 Zunächst wird klargestellt, dass das Photographieren sowie das Durchführen von Film- oder Tonbandaufnahmen während der Verhandlung untersagt ist. Insbesondere

re erfolgt dies aufgrund des Persönlichkeitsschutzes und um einen ungestörten Verhandlungsverlauf zu gewährleisten.

2.2 Da das gegenständliche Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens (§ 44a ff AVG) geführt wird, können bei der gegenständlichen Verhandlung keine weiteren Einwendungen erhoben werden. Das heißt, dass einerseits von Personen, die bisher keine Einwendungen erhoben haben, keine Einwendungen erhoben werden können und von Personen, die bereits rechtsrelevante Einwendungen erhoben haben, nur mehr Präzisierungen dieser vorgenommen werden können.

2.3 Insbesondere werden die Verhandlungsteilnehmer darüber belehrt, dass die Beurteilung in der Verhandlung entsprechend den Fachbereichen erfolgen wird und diese der Reihe nach abgehandelt und abgeschlossen werden. Nach Abschluss eines Fachgebietes wird keine neuerliche Behandlung („Wiederaufnahme“) erfolgen.

2.4 Zu den Ausführungen der Vertreter des Projektwerbers und der Sachverständigen können jeweils fachbezogene Fragen gestellt oder Stellungnahmen abgegeben werden.

2.5 Grundsätzlich handelt es sich um eine öffentliche Verhandlung, dh der Besuch der mündlichen Verhandlung steht jedermann frei. Mitwirkungsrechte haben aber nur Parteien und Beteiligte.

2.6 Jeder Verfahrensbeteiligte kann in der Verhandlung eine Stellungnahme abgeben. Dazu wird von der Verhandlungsleitung das Wort erteilt. Das Wort wird nur jenen Verfahrensbeteiligten erteilt, die sich in die jeweils für die einzelnen Blöcke/Fachbereiche aufgelegten Redelisten eingetragen haben.

2.7 Während der Verhandlungstage werden folgende im Projekt beurteilte Fachgebiete abgehandelt:

Fachgebiet	Name	Vorname	Titel
Abfallchemie	Mayr	Michael	Mag.Dr.
Abwassertechnik	Schaar	Wolfgang	DI
Anlagentechnischer Brand- schutz	Schneeflock	Franz	Ing.
Bautechnik inkl. bautechni- scher Brandschutz	Millner	Josef	DI

Befeuerung	Seiterle	Alfred	dipl Ing HTL
Deponietechnik	Golja	Gerd	DI
Elektrotechnik	Bistricky	Ernst	DI
Eisenbahntechnik	Wagenhofer	Franz	DI
Emergency planning rescue and fire fighting	Herndler	Andreas	Ing. MBA MPA
Flugmeteorologie	Häfliger	Marcel	Dr.
Flugsicherungsbetrieb	Hunger Seiterle Wipf	Reto Alfred Heinz	dipl Ing HTL dipl Ing HTL/MAS ETH
Flugsicherungstechnik Teil 1 Kommunikationsanlagen, Teil 2 Radaranlagen, Teil 3 Navigationsanlagen	Wipf	Heinz	dipl Ing HTL/MAS ETH
Flugsicherungsverfahren	Zimmermann	Beat	
Flugverkehrsprognose	Reichmuth	Johannes	Univ Prof. Dr.
Forst- u. Jagdwirtschaft	Perschl	Markus	DI
Geohydrologie	Salzer	Friedrich	Mag.
Geologie	Steininger	Harald	Mag.
Gewässerökologie	Gaubmann	Helmut	DI
Kulturgüter	Mayer	Christian	Dr.
Landwirtschaft	Schretzmayer	Helmut	DI
Lärmschutz	Schaffert	Edelbert	Prof. Dr. Ing.
Luftfahrttechnik allgemein	Liebert	Thomas	DI MPA MBA
Luftfahrt Security	Schützner	Wolfgang	Mag. Dr.
Luftreinhaltetechnik	Kager	Helmut	Ing.
Maschinenbautechnik	Einsiedler	Peter	DI
Meteorologie	Mursch- Radlgruber	Erich	Univ. Prof. Dr.
Naturschutz	Haas	Werner	Dr.
Optische Störwirkungen, Ta- geskennzeichnungen, Visual Aids, Schutzmaßnahmen für in Betrieb befindliche Pisten und Rollwege	Göring	Swen	Ing.
Ornithologie	Probst	Remo	Dr.

Raumordnung/ Landschaftsbild	Ivancsics	Roman	DI
Umwelthygiene	Scheuch	Klaus	Univ. Prof. Dr.
Verkehrsplanung	Nadler	Friedrich	DI Dr.
Verkehrstechnik	Beter	Ernst	DI
Veterinärmedizin	Herbrüggen	Holger	DDr.
Wildlife Hazards	Thiel-Egenter	Conny	Dr.

2.8 Diese sollen in folgenden Blöcken zusammengefasst erörtert werden:

Datum	Block/Fachbereich
29.08.2011	Block 1: Projektvorstellung/Allgemeine Stellungnahmen
30.08.2011	Block 2: Flugverkehrsprognose, Luftfahrttechnik (zB Flugsicherung, Befeuerung, Flugplatzbetrieb ...) Elektrotechnik
31.08. bis 02.09.2011	Block 3: Lärmschutz, Luftreinhaltetechnik, Meteorologie, Umwelthygiene
05.09.2011	Block 4: Abfallchemie, Abwassertechnik, Deponietechnik, Geohydrologie, Geologie, Gewässerökologie
06.09.2011	Block 5: Anlagentechnischer Brandschutz, Bautechnik, Maschinenbautechnik
06.09.2011	Block 6: Eisenbahntechnik, Verkehrstechnik, Verkehrsplanung
06.09. und 07.09.2011	Block 7: Kulturgüter, Raumordnung/Landschaftsbild
07.09.2011	Block 8: Landwirtschaft, Veterinärmedizin
07.09.2011	Block 9: Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft, Naturschutz, Ornithologie

2.9 Die Redelisten liegen ausschließlich am 29. August 2011 von 09:20 bis 12:00 Uhr im Verhandlungssaal zur Eintragung auf. Die Eintragung hat gesondert für jeden Block / jedes Fachgebiet zu erfolgen. Während dieser Zeit findet keine Erörterung statt.

2.10 Die Stellungnahme ist am dafür vorgesehenen Rednerpult abzugeben, wobei sich Redner vor Abgabe der Stellungnahme vorzustellen und ihre Stellung im Verfahren darzulegen haben (zB Gemeindevertreter, Parteienvertreter, Anrainer etc....).

2.11 Sollte eine wörtliche Protokollierung der Stellungnahme erwünscht sein, ist diese bei den anwesenden Schreibkräften in der Schreibstelle durchzuführen, wobei die abgegebene Stellungnahme zu unterschreiben ist und als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen wird. Diese Protokollierung erfolgt auf Wunsch entweder während

der mündlichen Erörterung oder nach Abschluss dieser, sobald die Verhandlungsschrift abschließend erstellt wird.

2.12 Als Stellungnahme kann nur zu Protokoll gegeben werden, was zuvor in der Verhandlung mündlich vorgetragen wurde. So sind auch insbesondere Gegengutachten mündlich zusammenfassend vorzutragen und können in schriftlicher Ausfertigung als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen werden.

2.13 Ab 9.20 Uhr erfolgt die Eintragung in die Redelisten. Erneut wird darauf hingewiesen, dass eine Eintragung für jeden Block gesondert zu erfolgen hat. Bei der Eintragung ist der Name, allenfalls für wen gesprochen wird (Vertretung) anzuführen. Es wird ersucht die Eintragung leserlich (in Blockschrift) vorzunehmen. Während dieser Zeit findet keine Erörterung statt.

2.14 Die Erörterung wird um 13 Uhr fortgesetzt. Zu Beginn werden noch einmal die Verhandlungsteilnehmer gefragt, ob noch jemand, der sich noch nicht in die Redeliste eingetragen hat, zu einem Block eine Stellungnahme abgeben will. Da diesbezüglich keine Meldung erfolgt, wird mit der Rechtsbelehrung betreffend den Verhandlungsverlauf fortgesetzt.

2.15 Sodann wird darauf hingewiesen, dass die Verhandlungsschrift entsprechend den Bestimmungen des AVG als Ergebnisprotokoll abgefasst wird. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass kein Wortprotokoll während der Verhandlung aufgenommen wird, das heißt, dass während der Abgabe der Stellungnahmen nicht wörtlich mitgeschrieben wird. Ebenso erfolgt keine Tonbandaufzeichnung.

2.16 Die Verhandlungsschrift wird gemäß den Bestimmungen des § 44e AVG spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Zusätzlich wird die Verhandlungsschrift auf der Homepage des Landes Niederösterreich bereitgestellt. Dort ist sie am schnellsten einsehbar. Wer die Zustellung der Verhandlungsschrift wünscht, hat sich in der Zustellliste (Beilage III) einzutragen, wobei darauf aufmerksam gemacht wird, dass aufgrund der Größe der Verhandlungsschrift eine Übermittlung mit e-mail nicht möglich ist. Die Verhandlungsschrift kann jedoch auf DVD übermittelt werden. Sollte eine Übermittlung in Papierausfertigung gewünscht wer-

den, ist wegen der notwendigen Kopierarbeiten mit einer Zeitverzögerung bei der Übermittlung zu rechnen.

2.17 Im Übrigen beginnt die Abfassung der Verhandlungsschrift (insbesondere auch die Stellungnahmen der Sachverständigen) bereits während der mündlichen Erörterung und erfolgt parallel zu dieser. Eine Stellungnahme kann aber auch nach Ende der mündlichen Erörterung an jedem Verhandlungstag bzw. am Ende der Verhandlung zu Protokoll gegeben werden. Es wird darauf hingewiesen, dass im Raum der Schreibstelle eine Tonübertragung des im Saal Gesprochenen mitläuft.

3 Bisheriger Verfahrensverlauf

3.1 Die Flughafen Wien AG und das Land Niederösterreich haben mit Schriftsatz vom 01. März 2007 um Genehmigung des Vorhabens „Parallelpiste 11R/29L“ gemäß §§ 5 und 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000 angesucht.

3.2 Von 29. Mai 2008 bis einschließlich 31. Juli 2008 waren der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung in den Gemeinden Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, während der jeweiligen Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

3.3 Während der Auflage wurden Stellungnahmen abgegeben und gegen das gegenständliche Vorhaben Einwendungen erhoben. Diese wurden den beigezogenen und fachlich betroffenen Sachverständigen zur Stellungnahme übermittelt. Von diesen wurden die Stellungnahmen und Einwendungen in ihren Fachgutachten behandelt und haben diese Eingang in die Beurteilung gefunden.

3.4 Von 7. Juli 2011 bis einschließlich 25. August 2011 waren das Umweltverträglichkeitsgutachten und die Teilgutachten gemäß § 12 UVP-G 2000 sowie das gesamte Projekt mit Stand Revision 05 in den Standortgemeinden Fischamend, Klein Neusiedl, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und in der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung sowie beim Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, während der jeweiligen Amtsstunden entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen aufgelegt, was durch Edikt öffentlich bekannt gemacht wurde und somit jedermann bekannt sein muss.

3.5 Im Besonderen wird von der Verhandlungsleitung darauf hingewiesen, dass das Umweltverträglichkeitsgutachten samt den einzelnen Teilgutachten, der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen und den sachverständig vorgeschlagenen Auflagen öffentlich aufgelegt waren. Die Auflagen sind auch in der Verhandlungsschrift angeführt. Die Projektunterlagen sind für allfällig notwendige Einsichtnahmen während der Verhandlung bereitgehalten.

3.6 Von der Verhandlungsleitung wird bekannt gegeben, dass die Verhandlungsverständigung rechtzeitig mit Edikt gemäß §§ 44a ff AVG im Großverfahren erfolgt ist.

3.7 Folgende Stellungnahmen sind bis zum Tag vor Beginn der Verhandlung (d.h. gemäß § 13 Abs. 5 in Verbindung mit § 42 Abs. 1 (analog) AVG aufgrund des Wochenendes bis Ende der Amtsstunden bis 14 Uhr am Freitag 26.08.2011) bei der Behörde eingelangt.

	Stellungnahme von	Betreff	Beilagen
1	Flughafen Wien AG	Stellungnahme zum Gutachten (Insbesondere zu einzelnen Auflagen aus mehreren Fachbereichen) und Projektmodifikation Bodenaushubdeponie	Beilage 1) Vorhabensbeschreibung Bodenaushubdeponie - Beschreibung des Untersuchungsprogramms Beilage 2) Gutachten über die Untergrundverhältnisse, Geotechnik Adam 110526
2	BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste"	Stellungnahme der UVP-Verfahrenspartei BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" zum Umweltverträglichkeitsgutachten und der UVE Rev. 05 betreffend das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG	Beilage 1) Abschätzung des tatsächlichen durchschnittlichen Fluglärm-Dauerschallpegels in Liesing Beilage 2) Risikofaktor nächtlicher Fluglärm Beilage 3) Gutachten im Auftrage des Rhein-Sieg-Kreises Beilage 4) Leitfaden UVP und IG-L
3	Buschbeck Dr. Brigitte	Stellungnahme insb. zu den Fachbereichen	

		Lärm, Umweltmedizin, Klima	
4	Hofbauer Karin	Stellungnahme - falsche Kapazitätsangaben; unzumutbare Belästigungen; Widersprüche in den Gutachten	Beilage 1) Presseinformation "EURO 2008 - Austro Control zieht positive Bilanz, Flugverkehr erfolgreich abgewickelt"
5	BI "Lärmschutz Laaerberg" vertreten durch Galanda Oberkofler Rechtsanwälte	ergänzende Stellungnahme; angesprochene Themen: Gesundheit, Lärm, Auswirkungen auf das Ökosystem, Luftschadstoffe, Prognose versus Kapazität	Beilage 1) Stellungnahme der BI Lärmschutz Laaerberg zur mündlichen Verhandlung des Verfahrens betreffend das Vorhaben Parallelpiste 11R/29L Flughafen Wien AG
6	BI "Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien, vertreten durch Galanda Oberkofler Rechtsanwälte	ergänzende Stellungnahme; angesprochene Themen: Befangenheit des Landes NÖ, zum Gutachten Fluglärm, unzumutbare Belästigung durch Straßen- und Schienenlärm, Feinstaub, Seveso II	Beilage 1) Offenlegung gemäß § 243 a UGB
7	AFLG Antifluglärmgemeinschaft und Parteiunabhängige BI gegen Fluglärm und umweltschädliche Emissionen vertreten durch Galanda Oberkofler Rechtsanwälte	ergänzende Stellungnahme	Beilage 1) Offenlegung gemäß § 243a UGB Beilage 2) Stellungnahme zum Thema Fluglärm von Univ. Prof. Dr. Franz Kohlbeck Beilage 3) Teilgutachten Umwelthygiene von Prof. Dr. med. Eberhard Greiser Beilage 4) Gutachterliche Stellungnahme zum Teilgutachten Luftreinhaltetechnik von Ing.

			Helmut Kager
8	Dipl. Ing. Peter Pelzmann	Stellungnahme	Beilage 1) Stellungnahme - Vorhaben Flughafen Wien Parallelpiste 11R/29L Beilage 2) 2. Einwand /Korrektur Punkt 4
9	BI gegen Fluglärm in Wien West	I. ergänzende Stellungnahme und II. Antrag auf Aussetzung	Beilage 1) Anfrabeantwortung BMVIT an Nationalrat Beilage 2) Stellungnahme des Bürgerbeauftragten der EK
10	Ing. Thomas Höppel	Stellungnahme	
11	Dietrich Buschmann MA	Einwendungen nach dem AWG	Grundbuchauszug

Diese Stellungnahmen werden im Zuge der Verhandlung erörtert und werden der Verhandlungsschrift angeschlossen.

3.8 Bei dem Projekt handelt es sich um das Vorhaben der Neuerrichtung einer 3. Start- und Landebahn (Parallelpiste 11R/29L) sowie der Verlegung der Landesstraße B10 Budapester Straße inklusive aller damit im Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen.

3.9 Antragsteller sind die Flughafen Wien AG und das Land NÖ.

3.10 Weiters werden die wesentlichen rechtlichen Grundlagen, die dem gegenständlichen Verfahren zu Grunde liegen, dargelegt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um folgende gesetzliche Bestimmungen:

UVP-G 2000

Luftfahrtgesetz

NÖ Straßengesetz 1999

Eisenbahngesetz 1957

Wasserrechtsgesetz 1959 - WRG 1959

Forstgesetz 1975

NÖ Naturschutzgesetz 2000

NÖ Nationalparkgesetz

AWG 2002

NÖ Bauordnung

4 Verhandlungsgegenstand

4.1 Bei dem Projekt handelt es sich somit um das Vorhaben der Neuerrichtung einer 3. Start- und Landebahn (Parallelpiste 11R/29L) sowie der Verlegung der Landesstraße B10 Budapester Straße inklusive aller damit im Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen.

4.2 Gegenstand der Verhandlung ist das Vorhaben mit Stand Version Revision 05. Von der Verhandlungsleitung wird darauf hingewiesen, dass die nach der öffentlichen Auflage vorgelegten Revisionen keine wesentlichen Projektänderungen darstellen. Auf behördlichen Auftrag wurden diese Revisionen vorgelegt, nicht zuletzt um auf die Einwendungen während der öffentlichen Auflage einzugehen und die fachlichen Grundlagen für die amtlichen Sachverständigen auf eine breitere Basis zu stellen. Vom gesamten Vorhaben sind im Wesentlichen 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

Klargestellt wird, dass die Festlegung der Flugrouten nicht Gegenstand der Verhandlung ist. Die Flugrouten sind jedoch Beurteilungsgegenstand und bilden eine plausible Beurteilungsgrundlage.

5 Verhandlungsverlauf

5.1 Das Projekt wird von den Vertretern der Antragsteller gemäß den vorgelegten Unterlagen vorgestellt. Dann erfolgt eine allgemeine Erörterung des Projektes.

5.2 Zu Block 1 haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familiename	Vorname	als Vertreter für	Hat gesprochen Protokollbeilage
1	FRAUENBERGER	Gerhard	Vizebgm. von Schwechat	Ja uckr001
2	WINKLER	Leopold	Bgm. von Klein Neusiedl	Ja rpgc001
3	RAM	Thomas	Bgm. von Fischamend	Ja ucbs001
4	PLÖCHL	Markus	Bgm. von Enzersdorf	Ja rppi001
5	SCHÜLLER	Ernst	Bgm. von Rauchenwarth	Ja uckr001
6	HOFBAUER	Brigitta	Bgmin. von Schwadorf	Ja ucsb001
7	SCHWARZMANN	Gerhard	Bgm. von Zwölfaxing	Ja ucbs002
8	OBEREIGNER SIVEC	Monika	Vizebgmin. von Groß Enzersdorf	Ja rppi002
9	KLEIN	Erich	Bgm. von Himberg	Ja ucbs003
10	HUTTER Univ.Prof. Dr.	Hans-Peter	Gemeinden und ARGE	Ja ucbs004
11	KOHLHAUSER	Erich Ing.	ARGE BI	Ja ucte001

12	RYNESCH	Suanne	ARGE BI	Ja rpgc002
13	THERNER	Franz	WK NÖ	Ja
14	REHULKA	Maria	Luftfahrtverband	Ja ucsb006
15	HORAK	Viktor	Überparteil. BI gegen Fluglärm Liesing	Ja ucte002
16	HOFMANN	Herbert DI	BI Stop Fluglärm Wien Süd-West	Ja rpgc007
17	SCHWEIGHART	Manfred	BI Gegenschall Groß Enzersdorf	Ja ucbs005
18	OBERKOFLER	Anja Dr. RA	BI Plattform gegen 3. Piste Flughafen Schwechat	JA ucsb003
19	HEGER	Susanne Dr. RA	BI gegen Fluglärm Wien-West	Ja uckr003
20	WATZAK-HELMER	Dieter	Austrian Airline	Ja rppi003
21	FRITZ	Emmerich Dr.	AFLG, BI Fluglärm	Ja rppi004
22	PETER	Manfred Dr.	BI für ein lebenswertes Schwadorf u. Rauchenwarth	Ja uckr002
23	HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	Ja ucbs006
24	KRENN	Brigitte Mag.	BI Plattform gegen 3. Piste	Ja rpgc003
25	VALENTIN	Erich	Stadt Wien	Ja i.V. Schachinger: rpgc004
26	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	Ja ucpm008
27	CHYBA	Manfred	SV Eßling	Ja ucte003
28	PATSCH	Gottfried	BILEF	Ja uckv003
29	HUTER	Erwin DI	NÖ Umweltschaft	Ja uckr002

30	HUTTER Univ.Prof. Dr.	Hans-Peter	NÖ Umweltschutz	Nein Anmerkung: hat verzichtet
31	WITT-DÖRING	Rudolf Mag. DI	Bürgerlärm gegen Fluglärm	Ja ucbs007
32	BARTOSCH	Herbert	BI gegen Fluglärm Wien-West/Bürgerforum Tübing	Nein Anmerkung: hat verzichtet
33	THUME	Heinz	BI Liesing	Nein Anmerkung: nicht anwesend
34	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG	Ja ucsb004 und ucsb005

5.3 Da von Verhandlungsteilnehmern wiederholt behauptet wird, dass kein Zeitplan im Sinne des § 7 UVP-G erstellt wurde, wird von der Verhandlungsleitung nach Nachschau im Verfahrensakt dazu folgendes klargelegt. Der Zeitplan war vom 29.05.2008 bis 25.08.2008 auf der Homepage des Landes Niederösterreich veröffentlicht. Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Bestimmung des § 9 Abs. 4 UVP-G (dauernde Kundmachung) zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Kraft war.

5.4 Am 30.08.2011 wurde Block 2 (Flugverkehrsprognose, Luftfahrttechnik, Befeuerung, Emergency planning rescue and fire fighting, Flugmeteorologie, Flugplatzbetriebsangelegenheiten: Optische Störungen, Tageskennzeichnungen, Visual Aids, Schutzmaßnahmen für in Betrieb befindliche Pisten und Rollwege, Flugsicherungsbetrieb, Flugsicherungstechnik: Teil 1 Kommunikationsanlagen, Teil 2 Radaranlagen, Teil 3 Navigationsanlagen, Flugsicherungsverfahren, Luftfahrt Security und Wildlife Hazards) abgehandelt.

5.5 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

Lfd. Nr.	Familiennamen	Vorname	als Vertreter für	Hat gesprochen Protokollbeilage
1	HORAK	Viktor	BI gegen Abfluglärm Liesing	Ja rpgc008

2	RUSY	Roman	Anrainer in Sicherheitszone Flughafen	Ja uchg001
3	KOHLBECK	Franz Prof.	BI gegen Fluglärm	Ja ucpm001
4	FRITZ, krankheitshalber vertreten durch RA Dr. Wolfram Proksch	Emmerich Dr.	AFLG; BI gegen Fluglärm, Anrainer	Ja ucpm002
5	HEGER	Susanne Dr. RA	BI Fluglärm	Nein Nicht erschienen
6	FISCHER	Martin Dr.	BI Fluglärm	Nein Nicht erschienen
7	HOFMANN	Herbert	BI Stop Fluglärm Wien Süd-West	Ja rpgc006
8	OBERKOFLER	Anja Dr. RA	AFLG; BI gegen Fluglärm	Nein Nicht erschienen
9	HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	Ja Hat auf Protokollierung verzichtet
10	SCHWEIGHART	Manfred	BI Gegenschall, Groß Enzersdorf	Ja ucla001
11	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	Ja uchg003
12	SCHACHINGER	Wolfram Mag. ra	Stadt Wien	Nein Hat verzichtet
13	WITTDÖRRING	Rudolf Mag. DI	BI Bürgerlärm gegen Fluglärm, Anrainer	Ja ucbk001
14	KRENN	Brigitte	BI Plattform gegen die 3. Piste	Ja rpgc005
15	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein Nicht erschienen
16	HUTER	Erwin DI	NÖ Umweltschutz	Ja ucsb007
17	HUTTER	Hans-Peter Prof.	NÖ Umweltschutz	Nein Nicht erschienen

18	OBEREIGNER-SIVEC	Monika	Stadtgemeinde Groß Enzersdorf	Nein Hat verzichtet
19	ERTL	Johann	Bundesrat	Ja uchg002
20	HUTTER	Hans- Peter Prof.	Gemeinde und ARGE	Nein Nicht erschienen
	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG	Ja uchg004

5.6 Von der Verhandlungsleitung wird wiederholt darauf hingewiesen, dass Ausführungen zum Komplex Lärm für die Tage 31.08. bis 02.09. vorgesehen sind. Zu diesem Komplex Lärm gestellte Fragen konnten daher nicht erörtert werden, zumal mehrfach darauf hingewiesen wurde, dass Fragen zu einzelnen Blöcken ausschließlich im Rahmen der Abhandlung des jeweiligen Blockes gestellt, erörtert und beantwortet werden können, soweit auch eine entsprechende Eintragung in die bezugnehmende Redeliste stattgefunden hat.

5.7 Von Ing. Herndler Andreas wurde eine Stellungnahme zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011 vorgelegt. Diese wurde in der Verhandlung vorgelesen und wird als Beilage ucsb008 zur Verhandlungsschrift genommen.

5.8 Von der Verhandlungsleitung wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des glaubhaften Vorbringens von Herrn Roman Rusy, 2320 Kledering, Hinfnergasse 7 in der Verhandlung am 29.08.2011 festgehalten wurde, dass seine Stellungnahme als rechtzeitig erhoben gilt. Die Beantragung der Quasi-Wiedereinsetzung sowie die Stellungnahme wurden als Beilage ucsb002 zur Verhandlungsschrift genommen.

5.9 Von der Verhandlungsleitung wird weiters darauf hingewiesen, dass aufgrund der gesetzlichen Vorgaben nicht die mögliche Maximalkapazität der 3. Piste zu beurteilen ist, sondern die Prognose der Flugbewegungen für den Prognosezeitpunkt 2020 (bzw. 2025) zu Grunde zu legen ist. Aufgrund der gesetzlichen Vorgaben können weiters die Flugrouten nicht von der UVP-Behörde festgelegt werden, da es sich nach herrschender Rechtsmeinung um eine Verordnung handelt. Allfällige Unsicherheiten, die sich daraus im Hinblick auf die Lärmbelastungen ergeben, werden durch das Monitoringkonzept von Prof. Schaffert abgedeckt, dessen Erörterung für den 3. Block vorgesehen ist. Die im Projekt dargestellten Flugrouten sind für die Immissi-

onsbeurteilung erforderlich und wurden von den Sachverständigen als plausibel beurteilt.

5.10 Vom 31.08.2011 bis 02.09.2011 wurde Block 3 (Lärmschutz, Luftreinhalte-technik, Meteorologie, Umwelthygiene) abgehandelt.

5.11 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich am 31.08.2011 eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd Nr	lfd. Nr. auf Redeliste	Familiename	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
31.08.2011					
1	1	SCHAFFGOTSCH	Maximilian, Dr. RA	Gde. Ebergassing	Ja, ucpm003
2		PELZMANN	Peter Dipl Ing	Gde. Ebergassing technischer Berater	Ja, ucte004
3	2	KAHLER	Dieter, Mag.	Anrainer Liesing	Ja, ucsg001
4	6	RYNESCH	Susanne	ARGE, BI und Sied- lerverein	Ja, ucla003, ucgp004
5	4	FISCHER	Martin, Dr. RA	BI Fluglärm Wien- West	Ja, ucla002
6	5	KOHLHAUSER	Erich. Ing.	ARGE, BI gegen Fluglärm	Ja, ucte006
7	3	HUTTER	Hans-Peter Prof DI Dr.	Standortgemeinden + ARGE	Ja, Beilage zu rpgc010
8	7	WINKLER	Leopold Bgm.	Bgm. Gde. Klein- Neusiedl	Ja, ucsx001
9	8	HOFBAUER	Brigitta Bgm.	Bgm. Gde. Schwa- dorf	Ja, ucte005
10	9	SCHWARZMANN	Gerhard Bgm.	Bgm. Gde. Zwölf- xing	Ja, ucsg002
11	10	PETER	Manfred, Dr.	BI für ein lebenswer- tes Schwadorf u. Rauchenwarth	Ja, ucpm004
12	11	HERZOG- MÜLLER	Ingrid, Dr. RA	Gallbrunn und Anrai- ner	Ja, ucgp001
13	12	KERN	Leonhard	VEG Gallbrunn u. Anrainer	Ja, ucbs008

14	13	RUSY	Roman	Anrainer in Sicherheitszone Flughafen	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
15	14	WÖDL	Wolfgang	BILEF	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
16	15	POBER	Monika	BILEF	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
17	16	KAINZ	Erich, Dr.	Betroffener	Ja, ucsg003
18	17	PROIDL	Richard	Anrainer Schwechat	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
19	18	SCHÜLLER	Ernst Bgm.	Bgm. Gde. Rauchenwarth	Ja
20	19	FRAUENBERGER	Gerhard VzBgm.	VzBgm. Gde. Schwechat	Ja, ucxs002
21	20	TALASCH	Werner	Stadt Wien, MA22	Ja, ucsg004
22	21	KHUTTER	Wolfgang Ing.	Stadt Wien, MA22	Ja, ucgp002
23	22	HECHT	Michael, Dr. RA	Stadt Wien	Ja, ucbs009
24	23	SCHACHINGER	Wolfram Mag, RA	Stadt Wien	Ja, uchg010
25	24	KOHLBECK	Franz, Prof.	AFLG, BI gegen Fluglärm	Ja, uchg009
26	26	BAYERL	Manfred, DI Dr. techn.	AFLG, BI gegen Fluglärm	Ja, ucpm005
27	25	GREISER	Eberhard, Dr.	AFLG, BI gegen Fluglärm	Ja, ucte007
28	26A	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG	Ja, ucsg005

5.12 Als Einleitung zu diesem Block wird von Prof. Schaffert kurz sein Gutachten erläutert, insbesondere wird das aus lärmtechnischer Sicht vorgeschlagene Monitoringkonzept vorgestellt.

5.13 Von der Verhandlungsleitung wird zum Vorbringen, dass die unzumutbare Belästigung nicht berücksichtigt wäre, darauf hingewiesen, dass die Beurteilung der unzumutbaren Belästigung sehr wohl im Gutachten des lärmtechnischen und umwelthygienischen Sachverständigen berücksichtigt wurde. Nähere Ausführungen finden sich dazu in den Stellungnahmen dieser Sachverständigen. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass es sich hierbei um eine Rechtsfrage handelt.

5.14 Auf die Frage, wie von der Behörde sichergestellt werde, dass die im Projekt vorgesehenen Lärm- und Sichtschutzdämme errichtet werden, wird von der Verhandlungsleitung klargelegt, dass diese Dämme Projektbestandteil sind und daher die 3. Piste nur unter gleichzeitiger Errichtung der Dämme realisiert werden darf. Zur Zusatzfrage, was sei, wenn einzelne Grundeigentümer dazu nicht ihre Zustimmungserklärung geben, wird ausgeführt, dass eine Verschiebung oder Nichtrealisierung der Dämme eine bewilligungspflichtige Projektsänderung darstellt.

5.15 Zur Frage, was unter Wohnbauten zu verstehen ist, wird von der Verhandlungsleitung ausgeführt, dass es sich um Bauten mit zulässiger Wohnnutzung handelt. Die zulässige Wohnnutzung ergibt sich aus den raumordnungsrechtlichen und baurechtlichen Vorschriften.

5.16 Von der Verhandlungsleitung wird weiters grundsätzlich ausgeführt, dass den Projektwerbern kein rechtswidriges Verhalten unterstellt werden darf, und daher nur eine Beurteilung des vorgelegten Projektes erfolgt.

5.17 Zu Block 3 haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich am 01.09.2011 eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd Nr	lfd. Nr. auf Redeliste	Familiennamen	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
01.09.2011					
29	27	OBERKOFLER	Anja, Dr. RA	AFLG, BI gegen Fluglärm	Ja, uchg005
30	28	FRITZ	Emmerich, Dr. em. RA	AFLG	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
31	29	HORAK i.V. v. Hofmann	Viktor	HOFMANN Herbert DI für BI STOP Fluglärm Wien Süd-West	Ja, rpgc009
32	30	SCHWEIGHART	Manfred	BI GEGENSCHALL Groß Enzersdorf	Ja, ucsg006
33	31	WAGNER	Christine	VEG/Nachbar	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)

34	32	WITT-DÖRRING	Rudolf, Mag. DI	Bürgerlärm gegen Fluglärm/Anrainer	Ja, ucgp003
35	33	OBRIST	Adolf	BI Lärmschutz Groß Enzersdorf	Ja, rppi005
36	34	KRENN	Brigitte	BI Plattform gegen die 3. Piste	Ja, rpgc010
37	35	HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	Ja, ucla006
38	36	HERZOG	Franz	Nachbar	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
39	37	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
40	38	HUTER	Erwin	NÖ Umweltschutz	Ja rpgc010
41	39	HUTTER	Hans-Peter, Univ.Prof. Dr.	NÖ Umweltschutz	verzichtet siehe laufende Nr 6
42	40	OBEREIGNER-SIVEC	Monika	Stadtgde. Groß Enzersdorf	Ja, rppi006
43	41	THUME	Heinz	BI Liesing/Anrainer	Ja, ucsg007 und rpgc015
44	43	PAVICSITS	Wilhelm	per mail am 29.08.2011 eingelangt im Multiversum Schwechat	Ja
45	13	RUSY	Roman	Anrainer in Sicherheitszone Flughafen	Nein (trotz einmaligem Aufruf)

5.18 Zur Beanstandung, dass die Vorbringen in freier Rede abzugeben seien, wird von der Verhandlungsleitung darauf hingewiesen, dass diese Vorgehensweise einerseits von den Bestimmungen des AVG vorgegeben wird und andererseits dies von der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes verlangt wird. Ergänzend dazu wird noch einmal darauf hingewiesen, dass vorbereitete Schriftsätze (Gutachten) als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen werden können, sofern der wesentliche Inhalt dieser mündlich vorgetragen wurde.

5.19 Auf die Frage, wer für die Kontrolle der Einhaltung der Flugrouten durch die Luftfahrzeuge zuständig sei, wird von der Verhandlungsleitung ausgeführt, dass die ACG die dafür zuständige Behörde ist. Sollten sich Luftfahrzeuge nicht an die vorge-

gebenen Routen halten, so sind von der ACG die notwendigen Maßnahmen zu setzen.

5.20 Zur Frage der Bedeutung des Mediationsvertrages für das gegenständliche Verfahren wird von der Verhandlungsleitung ausgeführt, dass dieser soweit als Bestandteil des Antrages angesehen wird, soweit dies öffentlichrechtlich möglich ist.

5.21 Zum Vorwurf, dass die Stellungnahme Dris Leth nicht an den umwelthygienischen Sachverständigen weitergeleitet worden wäre, wurde nach Akteneinsicht festgestellt, dass dem Sachverständigen eine DVD mit allen Stellungnahmen übermittelt wurde.

5.22 Viktor Horak für BI Abfluglärm Liesing erhält eine Kopie der Stellungnahme von der Antragstellerin vom 24.8.2011.

5.23 Zu Block 3 haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich am 02.09.2011 eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd Nr	lfd. Nr. auf Redeliste	Familienname	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
02.09.2011					
46	42	GATTERER	Edmund Dr. med.	BI Liesing gegen Fluglärm u. 3. Piste	Ja, ucbs010
47	6	RYNESCH	Susanne	ARGE	Ja ergänzend, uchw001
48	42	GATTERER	Edmund Dr. med.	BI Liesing gegen Fluglärm u. 3. Piste	Ja, ergänzend
49	28	FRITZ	Emmerich, Dr. em. RA	AFLG	Nein (trotz zweimaligem Aufruf)
50	31	WAGNER	Christine	VEG/Nachbar	Nein (trotz einmaligem Aufruf)
51	36	HERZOG	Franz	Nachbar	Nein (trotz einmaligem Aufruf)

52	37	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein (trotz einmaligem Aufruf)
53	13	RUSY	Roman	Anrainer in Sicherheitszone Flughafen	Nein (trotz einmaligem Aufruf)

5.24 Nach Abschluss der Redeliste wurde von den Sachverständigen für Lärmschutz und Umwelthygiene auf Frage der Verhandlungsleitung dargelegt, wie die Lärmbelastung im Außenbereich fachlich beurteilt wird. Eine entsprechende Beantwortung der Fragestellung erfolgt bei der fachlichen Auseinandersetzung mit der Stellungnahme von Dr. Gatterer.

5.25 Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011 wird von den Sachverständigen für das Fachgebiet Befeuern (dipl. Ing. HTL Seiterle), Flugsicherungsbetrieb (Reto Hunger), Flugsicherungsverfahren (Reto Hunger iV von Zimmermann), Wildlife Hazards (Dr. Thiel-Egenter) und Lärmschutz (Prof. Dr. Schaffert) zu den beantragten Auflagenänderungen bzw. –streichungen Stellung genommen. Die entsprechenden Ausführungen finden sich in den bezugnehmenden Fachkapiteln. Von der Verhandlungsleitung wird die Stellungnahme des Sachverständigen DI Liebert MPA MBA zum Fachbereich Luftfahrttechnik allgemein verlesen.

5.26 Frau Susanne Rynesch korrigiert ihre Stellungnahme (Beilage rpgc002 zur Verhandlungsschrift) dahingehend, dass als Anschrift der Vereinsstandort und nicht wie irrtümlich ursprünglich angegeben die Privatadresse des Obmannes angeführt wurde. Herr Dr. Emmerich Fritz korrigiert seine Stellungnahme (Beilage rppi004 zur Verhandlungsschrift) dahingehend, dass er 450 Vollmachtgeber anstelle der ursprünglich angegebenen 250 anführt.

5.27 Am 05.09.2011 wurde Block 4 (Abfallchemie, Abwassertechnik, Deponietechnik, Geohydrologie, Geologie und Gewässerökologie) abgehandelt.

5.28 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familienname	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
----------	--------------	---------	-------------------------	---------------------------------

1	HECHT	Michael Dr RA	Stadt Wien	Ja
2	SCHACHINGER	Wolfram Mag, RA	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet
3	FRAUENBER- GER	Gerhard	Schwechat	Ja, vertreten durch RA Dr. VANA, rppb001
4	RAM	Thomas	Fischamend	Ja, vertreten durch RA Dr. VANA, rppb001
5	VANA	Heinrich Dr. RA	Vertreter der Stadtgemeinde Fischamend	Ja, rppb001
6	HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	Ja, ucbs013
7	KRENN	Brigitte	BI Plattform gegen die 3. Piste	Ja, ucbs012
8	HUTER	Erwin	NÖ Umweltan- waltschaft	Ja, uchi001
9	HUTTER	Hans-Peter Prof.	NÖ Umweltan- waltschaft	Nein, hat verzichtet
	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG	Ja, rppb002

5.29 Auf Frage von Frau Krenn, wird von der Verhandlungsleitung mitgeteilt, dass das flussbauliche Gesamtprojekt Donau östlich von Wien im gegenständlichen Verfahren aus rechtlichen Gründen nicht in die fachliche Beurteilung eingegangen ist, da hierfür auch kein behördlicher Auftrag erteilt wurde.

5.30 Am 06.09.2011 wurde einleitend von der Verhandlungsleitung die unter Beilage A der Verhandlungsschrift angeschlossene Berechnung der Sicherstellung für die Bodenaushubdeponie kurz vorgestellt.

5.31 Anschließend wurde Block 5 (Anlagentechnischer Brandschutz, Bautechnik und Maschinenbautechnik) abgehandelt.

5.32 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familiename	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Pro- tokollbeilage
1	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet
2	SCHACHINGER	Wolfram	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet

		Mag. RA		
3	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein, nicht anwesend

5.33 Auf Zwischenfrage von Frau Rynesch zur missverständlichen Aussage eines Sachverständigen wird von der Verhandlungsleitung klargestellt, dass es keine Revision 06 gibt. Die Aussage des Sachverständigen bezog sich auf die mit Schriftsatz vom 24. August 2011 vorgelegte Stellungnahme der Flughafen Wien AG.

5.34 Am 06.09.2011 wurde weiters Block 6 (Eisenbahntechnik, Verkehrstechnik und Verkehrsplanung) abgehandelt.

5.35 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familienname	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
1	KRENN	Brigitte Mag.	BI Plattform gegen die 3. Piste	Ja, rpgc012
2	SCHÜLLER	Ernst	Gemeinde Rauchenwarth	Nein, hat verzichtet
3	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet
4	SCHACHINGER	Wolfram Mag. RA	Stadt Wien	Ja, uchg010
5	PUCHINGER	Rudolf	BILEF	Ja, ucpm006
6	PETER	Manfred, Dr.	BI für ein lebenswertes Schwadorf und Rauchenwarth	Ja, rpgc011
7	FRAUENBERGER	Gerhard	Schwechat	Ja, ucpm007
8	WÖDL	Wolfgang	BILEF	Nein, nicht anwesend
9	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein, nicht anwesend
	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG Land NÖ	Ja, ucla004 und uchg008

5.36 Auf die Frage, warum für das Vorhaben 3. Piste und das Vorhaben Spange Götzendorf gesonderte Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt werden, wird von der Verhandlungsleitung folgendes ausgeführt:

Zunächst wird klargestellt, dass die Behörde an den Antragswillen der (insgesamt vier) Antragsteller gebunden ist. Keiner dieser Antragsteller wollte, dass die Verfah-

ren gemeinsam geführt werden. Weiters wurde ausgeführt, dass eine Zusammenlegung der Verfahren durch die Behörde nur dann vorgenommen werden kann, wenn zwingende Gründe dafür vorliegen. Dies ist einerseits dann gegeben, wenn ein Vorhaben das andere Vorhaben bedingt, was im gegenständlichen Fall nicht gegeben ist, da beide Verfahren getrennt umgesetzt werden können. Beide Vorhaben sind für sich verkehrswirksam. Andererseits ist eine Zusammenlegung der Verfahren dann zwingend, wenn mit der getrennten Einreichung eine Umgehung der UVP-Pflicht beabsichtigt ist. Auch das kann im gegenständlichen Fall nicht angenommen werden, da für beide Vorhaben Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren durchgeführt werden.

Zur fachlichen Beurteilung wird ergänzt, dass sowohl im UVP-Verfahren betreffend die Spange Götzensdorf die möglichen Auswirkungen (insbesondere beim Lärm) des Vorhabens 3. Piste berücksichtigt wurde als auch im gegenständlichen UVP-Verfahren zur 3. Piste die möglichen Auswirkungen des Vorhabens Spange Götzensdorf in die Beurteilung eingeflossen sind.

5.37 Am 06.09.2011 wurde auch Block 7 (Kulturgüter und Raumordnung/ Landschaftsbild) abgehandelt.

5.38 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familienname	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
1	HECHT	Michael, Dr. RA	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet
2	SCHACHINGER	Wolfram Mag. RA	Stadt Wien	Nein, hat verzichtet
3	KRENN	Brigitte	BI Plattform gegen 3. Piste	Ja, rpgc014
4	Frau Dr. LETH für HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	Nein, nicht anwesend
5	RYNESCH	Susanne	ARGE	Ja, rpgc013
6	KOHLHAUSER	Erich, Mag	ARGE	Nein, nicht anwesend
7	PATSCH	Gottfried	BILEF	Nein, nicht anwesend

8	HUTER	Erwin	NÖ UA	Ja, uchg007
9	HUTTER	Hans-Peter, Prof.	NÖ UA	Ja, rpgc016
	SCHMELZ	Christian Dr. RA	Flughafen Wien AG	Ja, ucla004

5.39 Nach Abschluss des Blockes 7 wird von der Verhandlungsleitung die Stellungnahme von Prof. Dr. Scheuch zu den Ausführungen von Frau Dr. Jutta Leth in der Stellungnahme vom 14. Juli 2008 sowie zum in der Verhandlung vorgelegten Schwächeren Gesundheitsbericht 2007 verlesen. Diese Ausführungen finden sich in der Verhandlungsschrift bei der Stellungnahme des Umwelthygienischen Sachverständigen.

5.40 Am 07.09.2011 wurde Block 8 (Landwirtschaft und Veterinärmedizin) abgehandelt.

5.41 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd.Nr.	Familiennamen	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Pro- tokollbeilage
1	WINKLER	Leopold, Bgm.	Gemeinde Klein- neusiedl	ja, ucla005
2	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	nein, verzichtet
3	SCHACHINGER	Wolfram Mag. RA	Stadt Wien	nein, verzichtet
4	PATSCH	Gottfried	BILEF	nein, nicht anwe- send (trotz zweima- ligem Aufruf)
5	HUTER	Erwin	NÖ UA	ja, uchg013
6	HUTTER	Hans-Peter, Prof.	NÖ UA	nein, verzichtet
7	HITTINGER	Franz	Österr. Bauernbund, Klein-Neusiedl	ja, uchg011
8	ANDRÄ	Norbert	Zwölfaxing	nein, nicht anwe- send (trotz zweima- ligem Aufruf)
9	NOVOTNY	Stefan, Mag. RA	Ing. Robert Bauer	ja, ucpb003
10	KRAUS	Josef, DI	LK NÖ/BBK Bruck	nein, verzichtet
	SCHMELZ	Christian Dr.RA	Flughafen Wien AG	Ja, uchg014

5.42 Auf Anfrage eines Redners wird von der Verhandlungsleitung darauf hingewiesen, dass gesetzlich die Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens nur in den Standortgemeinden bzw. der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung und bei der Behörde vorgesehen ist. Da Enzersdorf an der Fischa nicht Standortgemeinde ist, war das Gutachten hier auch nicht aufzulegen.

5.43 Von der Verhandlungsleitung wird darauf hingewiesen, dass das Thema Geruchsbelästigung im Teilgutachten Luftreinhalte-technik behandelt wurde.

5.44 Am 07.09.2011 wurde auch Block 9 (Forstwirtschaft, Jagdwirtschaft, Naturschutz und Ornithologie) abgehandelt.

5.45 Zu diesem Block haben sich in der Redeliste folgende Personen eingetragen. Diejenigen, welche tatsächlich eine mündliche Stellungnahme abgegeben haben, sind in der Liste gekennzeichnet.

lfd. Nr.	Familienname	Vorname	als Vertreter für	hat gesprochen Protokollbeilage
1	SCHÜLLER	Ernst	Gemeinde Rauchenwarth	ja
2	HINTEREGGER	Johann	BI Lärmschutz Laaerberg	ja, ucla007
3	HECHT	Michael Dr. RA	Stadt Wien	nein, verzichtet
4	SCHACHINGER	Wolfram Mag, RA	Stadt Wien	nein, verzichtet
5	KRENN	Brigitte	BI Plattform gegen 3. Piste	ja, ucla008
6	PATSCH	Gottfried	BILEF	nein, nicht anwesend trotz zweimaligen Aufruf
7	OBERKOFLER	Anja, Dr. RA	BI Plattform gegen 3. Piste	nein, nicht anwesend trotz zweimaligen Aufruf
8	FRAUENBERGER	Gerhard	Schwechat	ja, uchg012
9	HUTER	Erwin	NÖ UA	ja, uchg013
	WOBORSKY	Christian	ACG	Ja, uchi002
	SCHMELZ	Christian Dr.RA	Flughafen Wien AG	Ja, uchg014

5.46 Auf die Stellungnahme gerichtet an den forsttechnischen Sachverständigen, dass das Vorhaben nicht im öffentlichen Interesse im Sinn des Forstgesetzes liege, wird von der Verhandlungsleitung dazu ausgeführt, dass es sich bei der Abwägung

der öffentlichen Interessen um eine Rechtsfrage handelt. Diese Abwägung wird durch die Behörde, insbesondere unter Berücksichtigung des forsttechnischen Teilgutachtens, aber auch unter Berücksichtigung der anderen vorgelegten Gutachten und Stellungnahmen erfolgen. Weiters wurde klargestellt, dass die Vorgaben der §§ 17ff Forstgesetz betreffend die entsprechenden Verfügungsrechte an den zur Rodung bewilligten Flächen eingehalten werden.

5.47 Für den Fall dass der Wilddurchlass in Form einer „gleichwertigen Alternativlösung“ geregelt wird, weist die Verhandlungsleitung darauf hin, dass die Gleichwertigkeit selbstverständlich von Sachverständigen beurteilt wird.

5.48 Zur Forderung der NÖ Umwelthanwaltschaft, dass auch im Bereich des Katharinenhofs ökologische Ausgleichsflächen nach dem Stand der agrarökologischen Flurplanung wie im Verfahren nach dem NÖ Flurverfassungsgesetz vorgesehen werden sollten, wird von der Verhandlungsleitung darauf hingewiesen, dass es sich bei diesen Agrarflächen um Bereiche zwischen den beiden Flugpisten handelt. Deshalb ist bei Anlage dieser Flächen besonderes Augenmerk auf die Flugsicherheit zu legen und wurde bereits im Vorfeld von der Sachverständigen für Wildlife Hazards darauf hingewiesen, dass keinesfalls Flächen geschaffen werden dürfen, die Vögel anziehen (z.B. Feuchtfelder).

5.49 Nach der Erläuterung der Gutachten und Diskussion der Fragen der Anwesenden sowie nach Abschluss des Blockes werden von den Sachverständigen die jeweiligen Stellungnahmen zu Protokoll gegeben.

5.50 Zu den oben genannten Rednern, die keine persönliche Stellungnahme zu Protokoll gegeben haben, wird von der Verhandlungsleitung folgendes zusammenfassend festgehalten:

Block 1, Herr Franz Therner von der Wirtschaftskammer Niederösterreich: Betonung der Wichtigkeit des Flughafens für die Wirtschaft, der Redner spricht sich zusammenfassend für die Umsetzung des Vorhabens aus.

Block 3, Bürgermeister Ernst Schüller, Gemeinde Rauchenwarth: Die Behörde muss sicherstellen, dass die im Projekt vorgesehenen Lärm- und Sichtschutzdämme auch gebaut werden. Von der Gemeinde wird weiters angeregt, dass die Lärmmessstelle verlegt wird.

Block 3, Wilhelm Pavicsits, Region Forchtenstein: Auch in weiterer Entfernung vom Flughafen entsteht eine Belastung der Bevölkerung, insbesondere aufgrund der Wolkenbildung durch den Flugverkehr, erhöhte UV-Strahlung aufgrund der Seitenreflexion der Sonnenstrahlung an den Wolken. Zum Themenbereich Lärm/Medizin wird vom Redner darauf hingewiesen, dass eine Abstimmung auf den normal empfindlichen Menschen nicht richtig sei, da auch empfindliche Menschen berücksichtigt werden sollten. Weiters wird auf die negativen Folgen auf den Tourismus der Region aufgrund des Fluglärms hingewiesen.

Block 4, RA Dr. Michael Hecht für die Stadt Wien: Frage an die Behörde, ob sich aufgrund der Projektmodifikation vom 24. August 2011 an der Fläche der Deponie bzw. an der Kubatur etwas geändert hat (Antwort des Flughafens: nein).

Block 9, Bürgermeister Ernst Schüller, Gemeinde Rauchenwarth: Frage, ob entlang der B12 ein Wildzaun geplant ist (Antwort des Flughafens: ja). Eine zweite Frage bezog sich darauf, ob in Hinblick auf den Schutz der Großtrappe auch Maßnahmen auf dem Großen bzw. Kleinen Feld möglich sind.

5.51 Die Diskussion erstreckt sich im Wesentlichen auf die schriftlich eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen.

6 Stellungnahmen der Sachverständigen inkl der vorgeschlagenen Auflagen

6.1	Abfallchemie	31
6.2	Abwassertechnik	33
6.3	Anlagentechnischer Brandschutz	43
6.4	Bautechnik inkl. bautechnischer Brandschutz	50
6.5	Befeuerung	54
6.6	Deponietechnik	58
6.7	Elektrotechnik	87
6.8	Eisenbahntechnik	93
6.10	Flugmeteorologie	95

6.11	Flugsicherungsbetrieb	96
6.12	Flugsicherungstechnik	99
6.13	Flugsicherungsverfahren.....	100
6.14	Flugverkehrsprognose.....	103
6.15	Forst- und Jagdwirtschaft.....	105
6.16	Geohydrologie	109
6.17	Geologie	113
6.18	Gewässerökologie.....	113
6.19	Kulturgüter	116
6.20	Lärmschutz	120
6.21	Landwirtschaft	158
6.22	Luftfahrttechnik allgemein.....	159
6.23	Luftfahrt Security.....	166
6.24	Luftreinhaltetechnik	166
6.25	Maschinenbautechnik	174
6.26	Meteorologie	176
6.27	Naturschutz.....	178
6.28	Optische Störwirkungen, Tageskennzeichnungen, Visual Aids, Schutzmaßnahmen für in Betrieb befindliche Pisten und Rollwege..	187
6.29	Ornithologie	190
6.30	Raumordnung/Landschaftsbild.....	195
6.31	Umwelthygiene	195

6.32	Verkehrsplanung	211
6.33	Verkehrstechnik	215
6.34	Veterinärmedizin	217
6.35	Wildlife Hazards	217

6.1 Abfallchemie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird zu der Eingabe der Rechtsvertreter der Antragsteller vom 24. August 2011 ausgeführt:

Zu Auflage 2:

In der Eingabe vom 24. August 2011 wurde unter Punkt 2. eine Präzisierung des Vorhabens in Bezug auf die anfallenden Bodenaushubmaterialien, welche einerseits einer Verwertung am gegenständlichen Vorhabensareal und andererseits einer Deponierung in der Bodenaushubdeponie zugeführt werden, vorgelegt. Dieses Detailuntersuchungsprogramm umfasst die Vorgangsweise zur Voruntersuchung der anfallenden Bodenaushubmaterialien und wurde im Wesentlichen auf die Bestimmungen des aktuellen Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 zurückgeführt. Die konkrete Vorgangsweise bei der Analyse des Aushubmaterials wird von der Antragstellerin in einer weiteren Beilage /.1 näher beschrieben, welche bereits vom ASV für Deponietechnik positiv beurteilt wurde und in seinem Auflagenkatalog berücksichtigt wurde.

Aus diesem Grund kann diese (ursprüngliche) Auflage 2 ersatzlos gestrichen werden.

Zur ursprünglichen Auflage 4:

Durch den ASV für Deponietechnik wurde in seiner Auflage 31 die Beprobung der im Zuge des Rückbaus von Verkehrsflächen und sonstigen Anlagen anfallenden Bau- restmassen festgelegt und weiters festgestellt, dass diese als Recyclingmaterialien im gesamten Projekt verwendet werden können. Da diese Beprobung auf eine Pro- bemenge von jeweils 1.500 Tonnen Recyclingmaterial abgestimmt ist, kann auch die

ursprüngliche Auflage 4 (Abfallchemie) ersatzlos gestrichen werden, da diese nur eine Probemenge von 7.500 m³ an verwertbaren Baurestmassen umfasst.

Zur ursprünglichen Auflage 5:

Zu dieser Auflage wurden vom ASV für Deponietechnik in der Auflage 31 gleichartige Vorschriften zur Untersuchung von anfallenden Baurestmassen, welche im Zuge des Rückbaus von vorhandenen Verkehrsflächen anfallen, formuliert. In diesem Sinne kann die (ursprüngliche) Auflage 5 wie folgt abgeändert werden:

„Die im Zuge des Rückbaues von Verkehrsflächen anfallenden Baurestmassen (z.B. Asphaltbruch, Betonausbruch) sind nach Voruntersuchung einer entsprechenden Verwertung innerhalb oder außerhalb des Vorhabensbereiches zuzuführen. Eine Zwischenlagerung dieser Baurestmassen innerhalb des Vorhabensareals ist nur auf gedichteten Flächen oder in dichten Großbehältern zulässig.“

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung der unten genannten Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.1.1 Für die Erkundung von Flächen mit Bodenbelastungsbedarf, auf denen eine nachfolgende Baumaßnahme stattfindet, sind nach den Bestimmungen der ÖNORM S 2121 von einer befugten Fachperson oder Fachanstalt rasterförmig zu beproben und anschließend auf die in der ÖNORM S 2088-1 angeführten relevanten Parameter (Schadstoffgesamtgehalte, Schadstoffgehalte im Eluat) zu analysieren.

6.1.2 Aushubmaterial von gestörten Böden oder von Böden aus Flächen mit Bodenbelastungsverdacht aus dem Baustellenbereich, die einer Verwertung im Baustellenbereich zugeführt werden, sind je 7.500 m³ von einer befugten Fachperson oder Fachanstalt auf die für die Klasse A2 des Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2006 genannten Parameter zu analysieren.

6.1.3 Die im Zuge des Rückbaues von Verkehrsflächen anfallenden Baurestmassen (z.B. Asphaltbruch, Betonausbruch) sind nach Voruntersuchung einer entsprechenden Verwertung innerhalb oder außerhalb des Vorhabensbereiches zuzuführen. Eine

Zwischenlagerung dieser Baurestmassen innerhalb des Vorhabensareals ist nur auf gedichteten Flächen oder in dichten Großbehältern zulässig.

6.2 Abwassertechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Stellungnahme zur Eingabe der Schönherr Rechtsanwälte GmbH für die Flughafen Wien AG bzw. das Land NÖ (Abt. Landesstraßenbau), eingelangt bei der Behörde am 25. August 2011:

Im Rahmen der Verhandlung wurde die gegenständliche Stellungnahme von der Behörde übergeben und um Beurteilung ersucht.

In der gegenständlichen Stellungnahme wurde unter Punkt 1.2.2. um eine Präzisierung der Auflage 5 hinsichtlich der Erforderlichkeit von Dichtriegeln ersucht. Vom Vertreter der Flughafen Wien AG wird darauf hingewiesen, dass lediglich der Ableitungskanal zur Donau im Grundwasserschwankungsbereich liegt. Diesbezüglich wird um Präzisierung der Auflage ersucht.

Der Wortlaut der Auflage wurde im Rahmen der Verhandlung neuerlich geprüft und eine fachliche Koordination mit dem ASV für Geohydrologie durchgeführt. Für die Kanäle, die außerhalb des Grundwasserschwankungsbereichs liegen ist die Auflage nicht zutreffend. Der Ableitungskanal zur Donau liegt im Grundwasserkörper parallel zur Donau, der als Porengrundwasserkörper gewertet wird. Eine Änderung der Grundwasserverhältnisse nach Baufertigstellung des Ableitungskanals ist daher nicht zu erwarten. Der Einbau von Dichtriegeln ist daher nicht erforderlich.

Aus abwassertechnischer Sicht kann die (ursprüngliche) Auflage 6 „Kanalbauarbeiten im Grundwasserschwankungsbereich“ entfallen.

Stellungnahme zur Eingabe der Galanda.Oberkofler Rechtsanwälte für die Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg vom 26. August 2011

Im Rahmen der Verhandlung wurde die gegenständliche Stellungnahme von der Behörde übergeben und um Beurteilung ersucht.

Unter Punkt 3 „Auswirkungen auf das Ökosystem (Wasser, Grundwasser, Vögel) erfolgen diverse Anmerkungen zu meiner bisherigen Beurteilung, die in der Folge kursiv gedruckt angeführt und anschließend beurteilt werden.

Niederschlagswasser von den Rollwegen wird als Mischwasser bezeichnet, was laut AAEV nicht korrekt ist.

Das Niederschlagswasser von den Pisten wurde in meinen Stellungnahmen in der Regel nicht als Mischwasser bezeichnet und wird als Niederschlagswasser gewertet. Der Begriff Mischwasser wurde lediglich bei der Erklärung der Systematik der Abwasseremissionsverordnungen verwendet. Es wird neuerlich darauf hingewiesen, dass derzeit für die Beurteilung der Einleitung von Niederschlagswässern der Entwurf der AEV Niederschlagswasser gegenüber der AAEV eine wesentliche Präzisierung darstellt und daher für die Beurteilung als Grundlage herangezogen wurde.

Vorschlag für die Ergänzung der Auflage betreffend der Einleitung von Spül- bzw. Reinigungswässer (Auflage 20)

Aus wasserbautechnischer Sicht wird angemerkt, dass die Formulierung der Auflage 20 sinngemäß den Anregungen in der gegenständlichen Stellungnahme entspricht. Demnach ist die Einleitung der Reinigungswässer erst bei nachweislicher Einhaltung der vorgeschriebenen Parameter zulässig. Dies entspricht einer Freimessung für die Einleitung. Der Vorschlag zur Ergänzung der Vorschreibung betreffend die Vorlage bei der Behörde wird zur Kenntnis genommen und folgende Ergänzung der (ursprünglichen) Auflage 20 vorgeschlagen:

„Das Ergebnis der Messungen ist gemeinsam mit dem Bericht zur Fremdüberwachung der Behörde vorzulegen.“

Hinweis auf TOC-Analyser mit wesentlich kürzeren Analysenzeiten

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und folgend beurteilt. Aus wasserbautechnischer Sicht besteht weiterhin eine relativ große Trägheit im Zusammenspiel aller Komponenten der Abwasserweiche, was mit einer detaillierten Beschreibung der Vorgänge bei einem Niederschlagsereignis erläutert wird.

Eingangs wird darauf hingewiesen, dass für die repräsentative Probenahme aus dem Abwasser ein gewisser Abfluss im Kanalsystem vorhanden sein muss. Diesbezüglich

ist das Anlaufen des Abflusses im Kanal abzuwarten. Wenn die Probenahme möglich ist, kommt die bereits beschriebene Trägheit der Online-Analyse des TOC zum Tragen. Diesbezüglich kann gegenüber den bestehenden Systemen eine um etwa 5 Minuten verkürzte Analysezeit angesetzt werden. In der Folge müssen elektrisch betriebene Absperrorgane geöffnet bzw. geschlossen werden um den Weg der Abwässer umzuleiten, was bei den gegebenen Größenordnungen ebenso mehrere Minuten in Anspruch nimmt. Zusammenfassend ergibt sich gegenüber dem Bestand eine Verbesserung in der Größenordnung von 5 Minuten. Damit ist bei Wahl eines niedrigen Grenzwertes weiterhin die Gefahr geringfügig verunreinigtes Abwasser zu speichern und damit Speicherkapazität und Behandlungskapazität für die verunreinigten Abwässer zu verlieren.

Zusätzliche Auflage betreffend die Einleitung des Abwassers aus der Wasserhaltung:

Von Rechtsanwalt Vana wird als Vertreter der Stadtgemeinde Fischamend und Stadtgemeinde Schwechat die Befürchtung der Fischereiberechtigten bekannt gegeben, dass die projektierte Ableitung des Wassers aus der Wasserhaltung über Absetzmulden nicht als ausreichend erachtet wird. Aus abwassertechnischer Sicht wird diesbezüglich zur Qualitätssicherung folgende zusätzliche Auflage vorgeschlagen:

„Das in den Vorfluter eingeleitete Wasser aus der Wasserhaltung darf nur jenen Schwebstoffgehalt aufweisen, der nach einer 30-minütigen Absetzzeit erreichbar ist.“

zur Beilage ucbs012, Mag. Brigitte Krenn, für die BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien

Zur gegenständlichen Frage wird aus wasserbautechnischer Sicht auf folgendes hingewiesen:

Beim derzeit vorliegenden flussbaulichen Gesamtprojekt handelt es sich um ein generelles Projekt. Im zugehörigen UVP-Verfahren wird generell beurteilt, ob die angedachten wasserbaulichen Maßnahmen als umweltverträglich einzustufen sind. Bei positiver Beurteilung erfolgt eine zusätzliche Beurteilung von Detailprojekten. In diesen Detailprojekten werden aktuell vorhandene oder geplante Auslaufbauwerke in die Donau aufgenommen und entsprechende Maßnahmen geplant. Zum heutigen Zeitpunkt erscheint eine Berücksichtigung des flussbaulichen Gesamtprojektes bei den Planungen im Zusammenhang mit der 3. Piste nicht zweckmäßig, da offen ist,

ob das flussbauliche Gesamtprojekt entsprechend dem vorliegenden generellen Projekt überhaupt umgesetzt wird.

Konsensvorschlag

Wasserrechtliche Bewilligung für

- A) Behandlung des Abwasseranfalls in der Bauphase für die 3. Piste samt Rollwegen und Nebenanlagen

Einleitung des bei den Wasserhaltungsmaßnahmen beim Bau des geplanten Ableitungskanals zur Donau geförderten Grundwassers nach Behandlung in einer Absetzmulde in die Donau im Bereich des geplanten Einlaufbauwerks

Oberflächenentwässerung in der Bauphase durch Versickerung des Niederschlagswassers im Bereich des Baufeldes

- B) Behandlung des Abwasseranfalls in der Betriebsphase für die 3. Piste samt Rollwegen und Nebenanlagen

Folgende Maßnahmen zur Erweiterung der bestehenden Abwasserbeseitigungsanlage des Flughafens Wien:

Schmutzwasserbeseitigung

- Errichtung und Betrieb einer Schmutzwasserkanalisation samt Schmutzwasserpumpwerk S1 zur Entsorgung von Abwässern, die in den geplanten Bodeneinrichtungen im Betriebsbereich der 3. Piste anfallen und die auf Basis der Inhaltsstoffe kommunalen Abwässern entsprechen.
- Einleitung des anfallenden Schmutzwassers im Ausmaß von 2,5 m³/d in die geplante umgelegte Transportleitung des AWV Schwechat von Schwadorf zur Verbandskläranlage Schwechat. (In der Verbandskläranlage Schwechat erfolgt die mechanisch-biologische Reinigung des Schmutzwassers im Rahmen des Konsenses der Verbandskläranlage.)

Oberflächenentwässerung

- Errichtung und Betrieb folgender Anlagenteile:

- Kanalisation samt Ablaufleitung in die Donau und Auslaufbauwerk in die Donau im Hochwasserabflussbereich der Donau, Pumpwerke R1 und R2 (jeweils mit Sedimentationsanlage ausgestattet) für die Entwässerung der geplanten Piste 11R/29L und der geplanten Rollwege (abgesehen von den Schulterflächen) sowie Pumpwerk R3 zur Entwässerung der Unterführungen Wirtschaftsweg und Betriebsstraße
- Einrichtungen zur Abtrennung von durch Enteisungsmittel verunreinigtes Niederschlagswasser (TOC-Messung, Verzweigungsbauwerk, Steuerung)
- Speicherbecken für die Sammlung von durch Enteisungsmittel verunreinigte Niederschlagswässer der geplanten Piste 11R/29L samt Rollwegen mit einem nutzbaren Volumen von zumindest 178.600 m³, mit einer Verbindungsleitung samt Schmutzwasserpumpwerk S2 zu der bestehenden Abwasserdruckleitung von den bestehenden Speicherbecken zur Verbandskläranlage und einer Entleerungsleitung in den Ablaufkanal zur Donau,
- Schneelagerplatz.
- Biologische Reinigung von zumindest 90 % der Jahresfracht an CSB aus dem Niederschlagswasserabfluss im Winterhalbjahr durch Speicherung und Ableitung des durch enteisungsmittel verunreinigten Niederschlagswassers in die Verbandskläranlage Schwechat. (In der Verbandskläranlage Schwechat erfolgt die mechanisch-biologische Reinigung des verunreinigten Niederschlagswassers im Rahmen des Konsenses der Verbandskläranlage)
- Ableitung von Niederschlagswasser mit einem CSB kleiner 200 mg/l eines Einzugsgebietes von 139,1 ha in den Vorfluter Donau im Ausmaß von max. 5 m³/s. (Beschränkung der Abwassermenge durch die Förderleistung des Pumpwerkes R1)
- Versickerung des Niederschlagswassers (samt durch Wind oder bei der Ausbringung unbeabsichtigt verfrachteten Flächenenteisungsmitteln im Winterbetrieb) des Schulterbereichs der Piste 11R/29L und der geplanten Rollwege im parallel zu den Pisten und Rollwegen vorgesehenen Humusfiltern mit Sickerkörpern

- Versickerung des Niederschlagswassers vom internen Wegenetz und externen Wegenetz großflächig über die Dammschulter oder über parallel zum Wegenetz angelegte Mulden,
- Regenwasserkanalisation mit Versickerungsanlage für Dachflächenwässer der Werkstatt, LFZ Einstellhalle, Bodenenteisungsmittellager und der Einstellhallen für die Winterdienstfahrzeuge.

Abwasser aus der Flugzeugenteisung

- Errichtung und Betrieb von 2 Speicherbecken mit je ca. 750 m³ im Bereich der Enteisungspositionen und einer Transportkanalisation samt Pumpwerken S3 und S4 für Abwasser aus der Flugzeugenteisung von den geplanten Speicherbecken zum bestehenden System für Abwasser aus der Flugzeugenteisung.
- Ableitung des Abwassers aus der Flugzeugenteisung für die Behandlung im Faulturm der Verbandskläranlage. (In der Verbandskläranlage Schwechat erfolgt die Behandlung der Abwässer in der Schlammfäulung im Rahmen des Konsenses der Verbandskläranlage)

Wasserversorgung

- Erweiterung der Wasserversorgungsanlage des Flughafens Wien durch Errichtung und Betrieb von Wasserleitungssträngen und 2 Drucksteigerungsanlagen für die Trink- und Löschwasserversorgung für den Betrieb der 3. Piste und die Befeuchtungsmaßnahmen im Rahmen des Baubetriebes.

Oberflächenentwässerung der neu trassierten B10

- Versickerung des Niederschlagswassers von der neu trassierten B10 flächig parallel zur Straße angelegt Humusmulden mit Sickerrigolen.

Rückhaltebecken B10

- Errichtung und Betrieb eines Retentionsbeckens im Bereich des Wilddurchlasses unter der B10

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.2.1 In der Frachtbilanz für den CSB-Rückhalt im Winterhalbjahr (15. Oktober – 15. April) für die Speicherbeckenbemessung müssen die Abflüsse in den Vorfluter mit einem CSB < 200 mg/l berücksichtigt werden. Das Speicherbecken ist entsprechend dem Ergebnis der korrigierten Berechnung auszuführen. Die korrigierte Berechnung ist bei der Abnahme vorzulegen.

Abwasserentsorgung in der Bauphase:

6.2.2 Der Boden in der Halle für die Wartung der Baufahrzeuge muss flüssigkeitsdicht und mineralölbeständig ausgeführt werden.

6.2.3 Im Baustellenbereich sind mindestens 500 l Ölbindemittel während der gesamten Dauer der Bauarbeiten vorrätig zu halten.

6.2.4 Das Niederschlagswasser von Baustellenbereichen ist möglichst großflächig zu versickern.

6.2.5 Bei Austritt einer wassergefährdenden Substanz aus einem Baufahrzeug ist das verunreinigte Bodenmaterial abzugraben und entsprechend seines Verunreinigungsgrades nachweislich ordnungsgemäß zu entsorgen.

Kanalisationsanlagen

6.2.6 Vor Inbetriebnahme sind die Abwasserkanäle einschließlich der Schächte sowie der sonstigen abwasserführenden Anlagenteile (Pumpwerke, etc.) gemäß den ÖNORMEN EN 1610 und B 2503 einer Dichtheitsprobe zu unterziehen. Die Ergebnisse der Dichtheitsproben sind schriftlich festzuhalten.

6.2.7 Der Kanalbetreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass:

- in Schmutzwasserkanäle keine Einbringung von Wässern, die nicht als Abwasser gelten (Niederschlagswasser, Drainagewasser, Quellwasser sowie nur thermisch belastetes Kühlwasser), erfolgt.
- in Oberflächenwasserkanäle keine Einbringung von Schmutzwasser erfolgt.

6.2.8 Eine Betriebsvorschrift für die Kanalisation ist durch einen einschlägigen Fachmann ausarbeiten zu lassen. Diese Vorschrift hat zu enthalten:

- eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile
- Angaben über die Wartung und Kontrolle der Kanalisationsbauwerke (Kanalstränge, Schächte, Pumpwerke) mit den dafür notwendigen Zeitintervallen
- Vorgangsweise bei Störfällen

Dem Wartungsorgan ist eine Ausfertigung der Betriebsvorschrift auszuhändigen. Der Betrieb der Anlage hat entsprechend der Betriebsvorschrift zu erfolgen. Die Betriebsvorschrift ist im Bedarfsfall zu aktualisieren.

6.2.9 Die Durchführung der nach der Betriebsvorschrift erforderlichen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Kanalisation betreffenden Vorkommnisse sind in einem Wartungsbuch zu vermerken.

6.2.10 Mit der Wartung bzw. dem Betrieb der Kanalisation ist geschultes Wartungspersonal (z.B. Kanalwärtergrundkurs beim ÖWAV) zu betrauen. Das Wartungspersonal ist durch den Projektwerber in Zweck und Funktion der Anlage einzuführen.

6.2.11 Die Kanalisation ist max. 5 Jahre nach Inbetriebnahme mittels Kanalfernsehen (ausgenommen beschließbare Kanäle, Druck- und Unterdruckleitungen) auf Bestand, Funktionsfähigkeit und Fehlanlüsse durch eine Fachfirma überprüfen zu lassen. Auf diesen Prüfergebnissen aufbauend ist durch einen befugten Fachmann mit einschlägiger, mindestens 5-jährlicher Erfahrung auf dem Gebiet der Kanalplanung und Kanalüberprüfung ein Bericht zu erstellen. Festgestellte Schäden und Mängel sind zu beheben und die Mängelbehebung durch diesen oder einen anderen befugten Fachmann zu dokumentieren.

Der Bericht über die Kanalüberprüfung bzw. die Mängelbehebung ist durch den Betreiber der Kanalisation aufzubewahren.

In weiterer Folge ist in Abhängigkeit von Bauzustand und Alter der Kanalisation die Überprüfung zu wiederholen und sind allenfalls festgestellte Mängel zu beheben, wobei das Untersuchungsintervall 10 Jahre nicht überschreiten darf. Die Dokumentation der Prüfergebnisse und der Mängelbehebung hat in gleicher Weise wie bei der Erstüberprüfung zu erfolgen.

Flächen wo Fahrzeuge betankt, gewaschen und repariert werden:

6.2.12 Die Flächen, die für die Betankung oder Reparatur von Fahrzeugen vorgesehen werden, einschließlich der Manipulationsbereiche für die Mineralölanlieferung sind rissfrei, flüssigkeitsdicht und mineralölbeständig (z.B. Beton gem. ÖNORM B 4710, Betonqualität C25/30 B11 XC3; kein Asphalt oder Bitukies) herzustellen.

Bei Verwendung von Betonverbundsteinen muss der Unterbau den obigen Anforderungen entsprechen.

Bei Betonflächen in Segmentbauweise mit Trennfugen sind die Trennfugen dauerhaft, flüssigkeitsdicht und mineralölbeständig (kein Bitumen) zu versiegeln.

Ein schriftlicher Nachweis über die bauliche auflagengemäße Ausführung ist bei der Überprüfung vorzuweisen.

6.2.13 Alle Flächen, auf denen Fahrzeuge gewaschen werden, sind rissfrei und flüssigkeitsdicht (z.B. Beton gem. ÖNORM B 4710, Betonqualität C25/30 B11 XC3) herzustellen.

6.2.14 Die über Mineralölabscheideanlagen entwässerten Flächen sind durch bauliche Maßnahmen so abzugrenzen, dass Flüssigkeitsübertritte von bzw. auf benachbarte Flächen wirksam unterbunden werden.

Versickerungsanlagen:

6.2.15 Eine Betriebsvorschrift für die Versickerungsanlagen ist durch einen einschlägigen Fachmann ausarbeiten zu lassen. Diese Vorschrift hat zu enthalten:

- eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile
- Angaben über die Wartung und Kontrolle der Versickerungsanlagen mit den dafür notwendigen Zeitintervallen
- Vorgangsweise bei Störfällen

Dem Wartungsorgan ist eine Ausfertigung der Betriebsvorschrift auszuhändigen. Der Betrieb der Anlage hat entsprechend der Betriebsvorschrift zu erfolgen. Die Betriebsvorschrift ist im Bedarfsfall zu aktualisieren.

6.2.16 Die Durchführung der nach der Betriebsvorschrift erforderlichen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Kanalisation betreffenden Vorkommnisse sind in einem Wartungsbuch zu vermerken.

6.2.17 Mit der Wartung bzw. dem Betrieb der Versickerungsanlagen ist geschultes Wartungspersonal (z.B. Kanalwärtergrundkurs beim ÖWAV) zu betrauen. Das Wartungsorgan ist durch den Projektwerber in Zweck und Funktion der Anlage einzuführen.

6.2.18 Der Wasserstand im Speicherbecken ist in redundanter Form in die Steuerung der Abwasseranlage einzubinden. Vor Anspringen des Notüberlaufes muss die Beschickung des Speicherbeckens eingestellt werden. Im Bereich des Notüberlaufes ist ein Freibord zum geplanten maximalen Füllvolumen von zumindest 50 cm erforderlich.

6.2.19 Die Einleitung der Abwässer aus der Reinigung des Speicherbeckens ist nur zulässig, wenn die Grenzwerte der AAEV für folgende Parameter nachweislich eingehalten werden: Abfiltrierbare Stoffe, CSB, NH₄-N, Ges.-P. Das Ergebnis der Messungen ist gemeinsam mit dem Bericht zur Fremdüberwachung der Behörde vorzulegen.

Abwasseranfall in der Betriebsphase

6.2.20 Vor Inbetriebnahme der 3. Piste ist der Behörde der technische Nachweis vorzulegen, dass die Kläranlage des AV Schwechat eine ausreichende Auslegung für die Übernahme der durch die 3. Piste bedingten zusätzlichen Abwässer des Flughafens Wien (Schmutzwasser, Oberflächenwasser, Luftfahrzeugenteisung) aufweist.

6.2.21 Mineralölabscheider sind mit selbsttätigem Abschluss auszuführen und mit einer Warneinrichtung gemäß ÖNORM EN 858 auszustatten.

6.2.22 Im Rahmen der Eigenüberwachung sind folgende Daten zu erfassen:

- Abwassermengen, die zum Abwasserverband, in die Donau bzw. das Speicherbecken geleitet werden.
- CSB-Fracht, die im Winterbetrieb (15. Oktober bis 15. April) zum Abwasserverband, in die Donau bzw. das Speicherbecken geleitet wird.

6.2.23 Im Rahmen der Fremdüberwachung sind von unbefangenen und geeigneten Fachleuten jährlich folgende Prüfungen durchzuführen:

- Funktionsprüfung der TOC- Messung und der damit verbundenen Regeltechnik
- Plausibilitätsprüfung der Aufzeichnungen der Eigenüberwachung
- Funktionsprüfung der Mineralölabscheider

Die Dokumentationen der Überprüfungen sind jährlich der Behörde vorzulegen.

Allgemein:

6.2.24 Abwasseranlagen sind gegen den Zutritt betriebsfremder Personen zu sichern.

6.2.25 Bei Gefahr von Hochwasser in der Bauphase sind unverzüglich die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen einzuleiten. Dazu sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien aus dem Hochwasserabflussbereich zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.

6.2.26 Die Schachtbauwerke des Ableitungskanals zur Donau sind im HQ100-Abflussbereich tagwasserdicht auszuführen bzw. abzudecken.

6.2.27 In der Betriebsvorschrift für die Kanalanlagen sind wegen der Lage des Ableitungskanals zur Donau im Hochwasserabflussbereich entsprechende organisatorische Festlegungen zu treffen.

6.2.28 Das in den Vorfluter eingeleitete Wasser aus der Wasserhaltung darf nur jenen Schwebstoffgehalt aufweisen, der nach einer 30-minütigen Absetzzeit erreichbar ist.

6.3 Anlagentechnischer Brandschutz

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011

Betreffend die Auflage 6.3.22:

Dazu wird festgestellt, dass sich das Funksystem in Niederösterreich derzeit in Umstellung von Analog- auf Digitalfunk befindet. Für den Einsatzbereich der VIE-Betriebsfeuerwehr ist diese Umstellung bereits abgeschlossen. In der Auflage 6.3.22 wurde eine Objektfunkanlage auf Basis der Richtlinie TRVB S 159 vorgeschrieben, diese Richtlinie sieht vor, dass die Anlage auf das jeweils verwendete Funksystem auszurichten ist. Eine Änderung der Auflage 6.3.22 ist daher nicht erforderlich.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.3.1 In der Feuerwache sind folgende Räume als eigene Brandabschnitte auszuführen:

- Batterieraum
- Elektrotechnikraum
- Betriebsmittellager
- Ersatzteile und Materiallager
- Öle und Schmiermittellager
- Küche

Im Radarturm SMR West ist das Stiegenhaus als eigener Brandabschnitt auszubilden und mit einer Brandrauchentlüftung nach den Vorgaben der TRVB S 111 auszustatten.

6.3.2 Bei Durchtritt von Leitungen durch Brandabschnittswände sind Brandschutzklappen EI90 einzubauen oder ist die entsprechende Leitung durch den Brandabschnitt EI90 zu verkleiden. Die Bestimmungen über den vertikalen bzw. horizontalen Einbau sind gemäß ÖNORM EN 13501 Teil 3 einzuhalten. Hierüber sind Einbaunachweise und zugehörige Prüfberichte vorzulegen.

6.3.3 Kabel- und Rohrdurchführungen durch Brandsabschnittswände sind in der Qualifikation EI90 abzuschotten. Hierüber sind Einbaunachweise und zugehörige Prüfateste vorzulegen.

6.3.4 Für Wand und Deckenbeläge, die nicht der Klassifizierung A1 oder A2 entsprechen, sind zumindest in der Qualifikation C, s1, d0 herzustellen. Hierüber sind Einbau- oder Verlegenachweise und zugehörige Prüfatteste vorzulegen

6.3.5 Für Bodenbeläge (aus Kunststoffe, Holz, Teppich, usw.), die nicht der Klassifizierung A1fl oder A2fl entsprechen, sind zumindest in der Qualifikation Cfl, s1, d0 herzustellen. Hierüber sind Einbau- oder Verlegenachweise und zugehörige Prüfatteste vorzulegen.

6.3.6 Für Bodenbeläge (Kunststein) sind bei der Klassifizierung A1fl, s1, d0 oder A2fl, s1, d0 Einbau- oder Verlegenachweise und zugehörige Prüfatteste vorzulegen.

6.3.7 Doppelböden, die nicht der Klassifizierung A1 oder A2 entsprechen, sind zumindest in der Qualifikation Cfl, s1, d0 herzustellen. Doppelbodenplatten einschließlich ihrer Konstruktion, die einer Klassifizierung EI30 entsprechen, sind ebenfalls zulässig. Hierüber sind Einbau- oder Verlegenachweise und zugehörige Prüfatteste vorzulegen

6.3.8 Für Brandschutztüren und -tore in der Klassifizierung EI2-30C bzw. EI2-90C sind Einbaunachweise und zugehörige Prüfatteste (Übereinstimmungserklärung einschließlich zugehörigen Prüfattests) vorzulegen.

6.3.9 Bei Einbau von Rauchschutztüren in der Qualifikation E2-30C sind Einbaunachweise und zugehörige Prüfatteste (Übereinstimmungserklärung einschließlich zugehörigen Prüfattests) vorzulegen.

6.3.10 Bei Einbau von Brandschutzverglasungen EI30 bzw. E30 sind Einbaunachweise (inklusive Ausführungsskizzen) und zugehörige Prüfatteste vorzulegen.

6.3.11 Lichtkuppeln und Lichtbänder sowie Lüfter von Rauch- und Wärmeabzugsanlagen müssen zumindest der Klassifizierung C,s2,d0 entsprechen. Einbau- oder Verlegenachweise und zugehörige Prüfatteste sowie Konformitätserklärungen und – zertifikate sind vorzulegen.

6.3.12 Über die Ausgestaltung von Brandabschnittsbildungen zur Verhinderung des vertikalen und horizontalen Brandüberschlags sind Einbaunachweise einschließlich planlicher Darstellung vorzulegen.

6.3.13 Bei Verbauung von Foliendächern ist ein Verbauungsnachweis bzw. ein Nachweis über die Resistenz gegen Flugfeuer und Wärmestrahlung in der Qualifikation BROOF gemäß ÖNORM EN 13501 Teil 5 vorzulegen

6.3.14 Es sind grundsätzlich Dämmstoffe in der Klassifizierung A1 zu verbauen. Hierüber ist ein entsprechender Nachweis vorzulegen.

6.3.15 Rohrisolierungen müssen, wenn sie nicht der Klassifizierung A1 oder A2 entsprechen, zumindest eine Klassifizierung von B, s1, d0 entsprechen. Verbauungsnachweise und zugehörige Atteste sind vorzulegen.

6.3.16 Über die geplanten Container in der Qualifikation REI 30 sind entsprechende Prüfatteste vorzulegen.

6.3.17 Die vorgesehene Brandmeldeanlage ist für alle Objekte und begehbaren Kollektoren gemäß der technischen Richtlinie TRVB S 123 in der letztgültigen Fassung unter Berücksichtigung der brandschutztechnischen Richtlinien für Neu-, Zu- und Umbauten am Flughafen Wien: Ausgabe 11/2003 im Schutzzumfang Vollschutz zu projektieren und zu errichten. Das Projekt ist der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vor Errichtung der Anlage vorzulegen und freigeben zu lassen. Die Vorgaben der abnehmenden Stelle sind hierbei einzuhalten. Die fertig gestellte Anlage ist nach Einhaltung eines zumindest 6-wöchigen Probetriebes und unter Vorlage von Brandschutzplänen von der abnehmenden Stelle überprüfen zu lassen und ein Überprüfungsbericht vorzulegen. Die Brandmeldeanlage ist an das Brandmeldesystem einschließlich Einsatzleitsystem der VIE- Betriebsfeuerwehr anzuschließen bzw. einzubinden.

6.3.18 Brandfallsteuerungen (wie z.B.: Brand- und Rauchschutztüren, Rauch- und Wärmeabzugsanlagen, Druckbelüftungen, Lüftungsanlagen einschließlich Brandschutzklappen, usw.) sind grundsätzlich von der Brandmelderzentrale aus anzusteuern. Diese Ansteuerungen sind gemäß der Richtlinie TRVB S 151 in der letztgültigen Fassung unter Berücksichtigung der brandschutztechnischen Richtlinien für Neu-, Zu- und Umbauten am Flughafen Wien: Ausgabe 11/2003 zu errichten. Hierüber ist entweder ein eigener Bericht der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen oder im Überprüfungsbericht der Brandmeldeanlage einzubinden und vorzulegen.

6.3.19 Brandfallsteuerzentralen, die von der Brandmelderzentrale aus angesteuert werden und in Folge Brandfallsteuerungen vornehmen, müssen der ÖNORM F 3001 entsprechen. Entsprechende Prüfberichte sind vorzulegen.

6.3.20 Für den Zutritt der Hilfskräfte in die Objekte ist entweder ein einheitliches, flughafeninternes Schließsystem vorzusehen oder bei den Zutritten in die Objekte sind Schlüsseltresore, die von der Brandmelderzentrale aus angesteuert werden, zu montieren. Entsprechende Nachweise sind vorzulegen.

6.3.21 Die Evakuierungsanlage (ELA) ist entsprechend TRVB S 158 in der letztgültigen Fassung zu errichten und von einer abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr überprüfen zu lassen. Vorgaben der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) sind einzuhalten. Ein Überprüfungsbericht der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) ist vorzulegen.

6.3.22 In Objekten, Objektteilen, Kollektoren und Unterführungen in denen Funkanlagen der Hilfskräfte nur eingeschränkt bzw. gar nicht funktionsfähig sind, sind Objektfunkanlagen gemäß der Richtlinie TRVB S 159 in der letztgültigen Fassung im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu projektieren und zu errichten. Das diesbezügliche Detailprojekt ist vor Errichtung einer abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen. Vorgaben dieser Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) sind zu erfüllen. Nach Fertigstellung der Anlagen ist ein Überprüfungsbericht einer abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen.

6.3.23 Die geplanten Rauch- und Wärmeabzugsanlagen (RWA) in allen Objekten bestehend aus statisch wirkenden Brandrauchentlüftungen sind in Räumen ab 800 m² gemäß der Richtlinie TRVB S 125 in der letztgültigen Fassung, ÖNORM EN 12101 und unter Berücksichtigung der brandschutztechnischen Richtlinien für Neu-, Zu- und Umbauten am Flughafen Wien: Ausgabe 11/2003 und den Vorgaben der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) zu planen und zu errichten. Für Räume ab 200 m² bis 800 m² sind Lichtkuppeln als Brandrauchentlüftung nutzbar einzurichten. Als aerodynamisch wirksame Öffnungsfläche wird 1,5 % der Grundfläche des Raumes angenommen. Nach Fertigstellung der Anlagen ist ein Überprüfungsbericht durch die abnehmende Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen.

6.3.24 Für die Brandrauchentlüftungen der Stiegenhäuser ist eine geometrische Öffnungsfläche von mindestens 5 % der Stiegenhausgrundfläche vorzusehen. Die Richtlinie TRVB S 111 ist für die Errichtung einzuhalten. Bereits das diesbezügliche Detailprojekt ist der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) nachweislich vorzulegen und nach Fertigstellung ist ein Überprüfungsbericht durch diese Stelle vorzulegen.

6.3.25 Bei Errichtung von mechanischen Brandentrauchungsanlagen sind diese entsprechend der ÖNORM H 6029 zu projektieren und zu errichten. Das diesbezügliche Detailprojekt ist einer abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) nachweislich vorzulegen. Vorgaben der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) sind einzuhalten. Nach Fertigstellung der Anlagen ist ein Überprüfungsbericht einer abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen

6.3.26 In der Feuerwache sind Räume, die unmittelbar einen Zugang zu den Fahrzeugeinstellhallen haben (Flur 1 und 2 und Garderoben), mit der geplanten Druckbelüftungsanlage auszustatten. Diese Druckbelüftungsanlage ist entsprechend der Richtlinie TRVB S 112 in der letztgültigen Fassung zu projektieren und zu errichten. Das diesbezügliche Detailprojekt der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) vorzulegen und unter Vorgaben dieser zu errichten. Die fertig gestellte Anlage ist von der abnehmenden Stelle (akkreditierte Inspektionsstelle) überprüfen und befunden zu lassen. Ein Überprüfungsbericht ist vorzulegen.

6.3.27 Die Anzahl und Art der Mittel der ersten und erweiterten Löschhilfe sind gemäß den Richtlinien TRVB F 124 und TRVB F 128 seitens des Errichters im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu projektieren und von dieser nachweislich freigeben zu lassen. Ebenfalls sind im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr die Standorte nachweislich festzulegen.

6.3.28 Nach Montage der Mittel der ersten Löschhilfe sind die Montageorte gemäß Kennzeichnungsverordnung gut sichtbar und dauerhaft zu kennzeichnen.

6.3.29 Die geplanten Wandhydranten (Ausführung 2 gemäß TRVB F 128) sind durch die Errichterfirma im Beisein der Flughafenbetriebsfeuerwehr gemäß der Richtlinie TRVB F 128 in der letztgültigen Fassung einer Erstüberprüfung einschließlich einer

Druckprobe zu unterziehen. Darüber ist ein Befund der Errichterfirma gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr vorzulegen.

6.3.30 Es sind für jedes Objekt Brandschutzpläne gemäß der Richtlinie TRVB O 121 unter Berücksichtigung der brandschutztechnischen Richtlinien für Neu-, Zu- und Umbauten am Flughafen Wien: Ausgabe 11/2003, in der Form Grundrisspläne und Lagepläne vorzulegen. Diese Pläne sind von der Flughafenbetriebsfeuerwehr zu validieren und bei dieser zur Einsichtnahme aufzulegen.

6.3.31 Die geplanten Außenhydranten (Fallmantelhydranten) sind auf einer mindestens NW 200 Ringleitung zu montieren. Die Anzahl und die Standorte der Hydranten sind im Einvernehmen mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr nachweislich (abgezeichneter Plan) festzulegen. Seitens der Errichterfirma ist gemeinsam mit der Flughafenbetriebsfeuerwehr einer Erstüberprüfung mit Druckprobe zu unterziehen. Hierüber ist ein Nachweis der Errichterfirma, gegengezeichnet von der Flughafenbetriebsfeuerwehr vorzulegen.

6.3.32 Die geplanten Aufstell- und Bewegungsflächen für die Feuerwehr sind entsprechend der TRVB F 134 in der letztgültigen Fassung zu planen (Kurvenradien, Wegbreiten, Durchfahrtshöhen, usw.), zu gestalten und entsprechend zu kennzeichnen. Bei der Festlegung der Standorte der Aufstellflächen ist nachweislich die Flughafenbetriebsfeuerwehr mit einzubeziehen. Entsprechende Hinweisschilder oder Bodenkennzeichnungen sind auf- und herzustellen.

6.3.33 Über die Besetzung und Ausrüstung der Flughafenbetriebsfeuerwehr am neuen Standort ist entsprechend der einschlägigen ICAO-Richtlinie nach CAT 10 ein entsprechender Nachweis vorzulegen. Insbesondere sind hier auch die Einsatzzeiten nach ICAO nachzuweisen. Ebenfalls ist ein Nachweis über Besetzung und Ausrüstung in Bezug auf den Gebäudebrandschutz vorzulegen.

6.3.34 Die bestehende Brandschutzordnung für den gesamten Flughafen ist entsprechend der Richtlinie TRVB O 119 und TRVB O 120, jeweils in der letztgültigen Fassung, anzupassen und vorzulegen.

6.3.35 Während der Bauzeit ist der Baustellenbrandschutz gemäß TRVB A 149 in der letztgültigen Fassung nachweislich einzuhalten (durch internes oder externes Personal). Es ist ein Brandschutzbuch beim Baustellenverantwortlichen zur steten Ein-

sichtnahme aufzulegen. Allfällige Kontrollen können auch von der Flughafenbetriebsfeuerwehr durchgeführt werden.

6.3.36 Nach Fertigstellung der Bauvorhaben sind der Genehmigungsbehörde die in den Auflagen 1. bis 35. genannten Unterlagen und Nachweise zur Einsichtnahme im Rahmen der Fertigstellungsanzeige iSd § 20 UVP-G 2000 vorzulegen.

Sämtliche Nachweise, die vor der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen sind, müssen so geführt und aufgelistet werden, dass eine eindeutige und nachvollziehbare Zuordnung zu den einzelnen, im Befund angeführten Objekten, gegeben ist.

6.4 Bautechnik inkl. bautechnischer Brandschutz

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen, bzw. auf die in der Verhandlung vorgestellte Änderung der Auflage 6.4.27 (aufgrund einer Änderung der entsprechenden Norm).

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011 wird aus fachlicher Sicht der vorgeschlagenen Ergänzung der Auflage zugestimmt.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Pisten und Rollwege

6.4.1 Das gesamte Projekt ist entsprechend den vorgelegten Unterlagen plan-, sach- und fachgemäß von hiezu befugten Unternehmen und Personen auszuführen.

6.4.2 Während der Bauausführung sind sämtliche Gütwerte ungebundener tragender und lastverteilender Schichten des Unter- und Oberbaues mittels ÖNORM- bzw. RVS-gemäßer Versuche zu überprüfen.

6.4.3 Hinsichtlich der Kornzusammensetzung, des Einbaues und der Verdichtung des Frostschutzmaterials sowie der zementstabilisierten, mechanisch stabilisierten Tragschichten sind die Bestimmungen der Forschungsgemeinschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (RVS- Richtlinien) einzuhalten.

6.4.4 Bei der Herstellung des Asphaltbetons bzw. der bituminösen Tragschichten sowie bei der Herstellung der Betondecken sind die Bestimmungen der Forschungsgemeinschaft für das Verkehrs- und Straßenwesen (RVS- Richtlinien) einzuhalten.

6.4.5 Über die im Pkt. 2–4 geforderten Kontroll-, Eignungs- und Güteprüfungen ist ein zusammenfassender Bericht eines hierzu Befugten (z.B. Ziviltechniker einschlägiger Fachrichtung) vorzulegen. Die dazugehörigen Atteste sind zur Einsichtnahme bereitzuhalten. In diesen Attesten muss die jeweils zur Anwendung gelangte RVS- Richtlinie eindeutig hervorgehen. Von den Vorgaben gem. Pkt. 2-4 kann dann abgesehen werden, wenn das zumindest gleichwertige Abweichen im Hinblick auf die Gebrauchstauglichkeit, die Dauerhaftigkeit und die Tragsicherheit mit Gutachten und dazugehörigen Einbaunachweisen nachgewiesen wird.

6.4.6 Schächte haben eine der Abdeckung entsprechende Tragfähigkeit aufzuweisen. Für Schachtabdeckungen aller Art sind nach ÖNORM, insbesondere ÖNORM EN 124 und B 5110 geprüfte Abdeckungen mit der im technischen Bericht angegebenen Tragfähigkeit zu verwenden. Der Nachweis darüber ist vorzulegen. Ebenso ist ein Nachweis darüber vorzulegen, dass die Entwässerungsrinnen den auftretenden Belastungen durch Luftfahrzeuge, entsprechend der zu attestierenden Tragfähigkeit der Bewegungsfläche, standhalten.

6.4.7 Die Fundamente sind bis auf tragfähigem Boden in frostfreie Tiefe zu führen und so zu bemessen, dass die zu erwartenden Belastungen aufgenommen werden können. Ein entsprechender Nachweis ist zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Die Fundamente sind bodeneben auszuführen.

6.4.8 Über die fachgerechte und standsichere Herstellung der Böschungen und Einschnitte sind Nachweise vorzulegen. Die Berechnungen unter Beachtung der einschlägigen gültigen ÖNORMEN sind von hierzu Befugten (z.B. Ziviltechniker einschlägiger Fachrichtung) zu erstellen. Die den Berechnungen zu Grunde gelegten bodenmechanischen Parameter sind durch Einbaunachweise zu bestätigen.

Hochbauten, Schachtbauwerke, Maste, Brücken und Rollwegunterführung:

6.4.9 Die Bauwerke (Gebäude und bauliche Anlagen) sind entsprechend den statischen Erfordernissen unter Berücksichtigung der ständigen, veränderlichen, seismischen und außergewöhnlichen Einwirkungen sowie der anstehenden Boden- und

Grundwasserverhältnisse unter Beachtung der einschlägigen gültigen ÖNORMEN und technischen Richtlinien zu bemessen und standsicher herzustellen. Die statischen Berechnungen und die Konstruktionspläne sind von hierzu Befugten (z.B. Ziviltechniker einschlägiger Fachrichtung) zu erstellen und zur Einsichtnahme durch die Behörde bereitzuhalten.

Bei statischen Berechnungen, die nicht nach österreichischen oder europäischen Normen (z.B. DIN) erstellt wurden, ist eine Bestätigung von einem hierzu Befugten vorzulegen, dass durch diese Berechnungen den österreichischen Normen, speziell im Hinblick auf Schnee-, Eis-, Wind- und Erdbebenbelastungen, das Schwingungsverhalten sowie bezüglich Bemessung, Rechnung getragen wird.

6.4.10 Zur ausreichenden Erkundung des Trag- und Setzungsverhaltens sind Bodenuntersuchungen durchführen zu lassen. Vor Beginn der Fundamentherstellung müssen die zur Lastabtragung erforderlichen Bodenkennwerte und Einbaukriterien nachweislich erfüllt sein und die Gründungssohlen sind von einer hierzu fachlich qualifizierten Person abzunehmen und freizugeben (Bodenbeschau). Bodenverbesserungs- bzw. Bodenaustauschmaßnahmen sind zu dokumentieren. Hierüber sind Aufzeichnungen zu führen und Bestätigungen auszustellen.

6.4.11 Vor den Betonierarbeiten an tragenden Bauteilen ist von einer fachlich qualifizierten Person die Bewehrung abzunehmen; die plan- und fachgemäße Verlegung der Bewehrung ist in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen.

6.4.12 Über die Qualität des eingebauten Betons für sämtliche tragenden Beton- und Stahlbetonteile sind normgemäße Qualitätsprüfungen durchzuführen. Die entsprechenden Prüfatteste, ausgestellt von einer hierzu akkreditierten Prüfstelle, sind zur Einsichtnahme durch die Behörde bereit zu halten.

6.4.13 Bau- und Anlagenteile im Grundwasserbereich (Bemessungsgrundwasserspiegel) sind unter Berücksichtigung der ungünstigen Lastkombination gegen Aufschwimmen (Auftrieb) sicher herzustellen. Die Nachweise sind den statischen Berechnungen anzuschließen.

6.4.14 Statisch tragende Stahlteile sind in der im Brandschutzkonzept festgelegten Klassifikation herzustellen. Diese ist entweder durch eine Bemessung entsprechend Eurocode, durch Ummantelung oder durch einen Brandschutzanstrich nachzuwei-

sen. Bei Verwendung eines Brandschutzanstriches sind Überprüfungsintervalle und/oder Angaben über die Dauer der Wirksamkeit anzugeben.

6.4.15 Bei der Feuerwache sind die Umfassungsbauteile (Wände, Decken) inkl. Türen des Ganges zwischen Fahrzeugeinstellhalle und den angrenzenden Bereichen (Ruheräume, Lehrgangszimmer udgl.) mit Ausnahme der Bereiche, die bereits als Brandabschnitte ausgewiesen sind, zumindest in der Klassifikation REI/EI 30 und Ei230-C herzustellen.

6.4.16 Über die Abgasanlagen sind unter Angabe der Betriebsweise Dichtheitsbefunde, ausgestellt von hierzu Befugten (z.B. Ziviltechniker einschlägiger Fachrichtung), vorzulegen.

6.4.17 Bezüglich allfälliger Einbauten ist rechtzeitig vor Baubeginn das Einvernehmen mit den Einbautenträgern herzustellen.

6.4.18 Einlaufgitter und Schachtabdeckungen für Entwässerungsanlagen sind tragischer für schwere Verkehrslasten entsprechend den ÖNORMEN EN 124 und B 5110, zumindest für die Lastklasse D 400, auszulegen.

6.4.19 Die Lehrgerüste sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu errichten, von einem befugten Fachmann abzunehmen und zu dokumentieren.

6.4.20 Die Bauabschnitte sind so festzulegen, dass die Standsicherheit der Konstruktionen zu jedem Zeitpunkt gegeben ist. Die erforderlichen Hilfs- und Stützmaßnahmen sind entsprechend den statischen Erfordernissen zu bemessen und zu errichten, von einem befugten Fachmann abzunehmen und zu dokumentieren.

6.4.21 Statisch tragende Stahlteile sind mit einem ausreichenden Korrosionsschutz zu versehen. Darüber ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.4.22 Trapezbleche im Dachbereich sind als Durchlaufsystem (mind. über 2 Felder) auszuführen. Hierüber ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.4.23 Es ist eine Bestätigung vorzulegen, dass die Bauelemente entsprechend den objektbezogenen bauphysikalischen Vorgaben ausgeführt wurden.

6.4.24 Über feuerbeständige Bauteile, die nicht in massiver Bauweise errichtet wurden, sind Prüfatteste und Einbaunachweise vorzulegen.

6.4.25 Stützen in Bereich von Verkehrswegen sind entweder auf einen Anprallstoß zu bemessen oder es ist ein wirksamer Anfahrerschutz anzubringen.

6.4.26 Die ordnungsgemäße Befestigung und Dimensionierung der Fassadenverkleidungen nach den statischen Erfordernissen sind in einem Abnahmeprotokoll zu bestätigen.

6.4.27 Verglasungsflächen in Türen von Fluchtwegen sowie Glaswände oder Fensterwände sind jeweils bis zu einer Höhe von 1,50 m über dem Fußboden (Standfläche) und sonstige Verglasungen unterhalb der Brüstungshöhe aus Sicherheitsglas oder aus sicherheitstechnisch gleichwertigem Material herzustellen. Gleiches gilt für Überkopfverglasungen, Glasdächer/Lichtkuppeln entsprechend. Hierüber sind Atteste und Einbaunachweise vorzulegen.

6.4.28 Es ist ein Abnahmebefund eines befugten Fachmannes vorzulegen, dass die Maste inklusive der Befestigung an die Fundamente entsprechend der statischen Berechnung hergestellt wurden.

6.4.29 Auffangwannen sind flüssigkeitsdicht und medienbeständig herzustellen und so zu bemessen, dass die im Gebrechensfall maximal austretende Menge aufgenommen werden kann. Dies ist durch Bestätigungen zu belegen.

6.4.30 Absturzgefährdete Stellen sind mit einer standsicheren und mindestens 1m hohen Absturzsicherung (z.B. Geländer, Brüstung) abzusichern. Auf Dachflächen kann die Absturzsicherung auch durch das Anbringen von Anschlagpunkten für Seilsicherungen erfolgen.

6.4.31 Stiegen mit mehr als 4 Stufen sind zumindest an einer Seite mit einem festen und griffsicheren Handlauf auszustatten.

6.4.32 Nach Fertigstellung der Bauvorhaben sind der Genehmigungsbehörde die in den Auflagen 1. bis 31. genannten Unterlagen und Nachweise zur Einsichtnahme im Rahmen der Fertigstellungsanzeige iSd § 20 UVP-G 2000 vorzulegen.

Diese Nachweise müssen so geführt und aufgelistet werden, dass eine eindeutige und nachvollziehbare Zuordnung zu den einzelnen im Befund angeführten Objekten gegeben ist.

6.5 Befeuerung

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24. August 2011 betreffend Auflagenänderungen:

Zu Auflage 1:

Dem Änderungswunsch kann aus fachlicher Sicht teilweise entsprochen werden (siehe unten, Auflage 6.5.1-neu).

Zu Auflage 4:

Dem Änderungswunsch kann aus fachlicher Sicht teilweise entsprochen werden (siehe unten, Auflage 6.5.4-neu).

Zu Auflage 7:

Dem Änderungswunsch kann aus fachlicher Sicht entsprochen werden (siehe unten, Auflage 6.5.7-neu).

Zu Auflage 8:

Dem Änderungswunsch kann aus fachlicher Sicht teilweise entsprochen werden (siehe unten, Auflage 6.5.8-neu).

Zu Auflage 9:

Dem Änderungswunsch kann aus fachlicher Sicht teilweise entsprochen werden (siehe unten, Auflage 6.5.9-neu).

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.5.1 Mit der Ausführungsplanung sind die Lichtleistungen der einzelnen Feuer zu berechnen und zu dokumentieren und sind die Ergebnisse im Zuge der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

6.5.2 Die PAPI sind für das zum Ausführungszeitpunkt maßgebliche Luftfahrzeugmuster zu berechnen und zu verorten. Die PAPI Schutzfläche ist nachzurechnen, zu dokumentieren und sind die Ergebnisse im Zuge der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

6.5.3 Die Befeuerungsanlagen sind so auszulegen, dass zu einem späteren Zeitpunkt die Einführung eines Rollführungssystems (A-SMGCS Advanced Surface Movement Guidance and Control System) möglich ist. Die Vorbereitungsmaßnahmen sind zu dokumentieren und sind die Ergebnisse im Zuge der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

6.5.4 Die meteorologische Sichtweite ist mit den Operationen festzulegen und die daraus erforderliche Lichtleistung der Feuer für die verschiedenen Hintergrundleuchtdichten (Tag, Dämmerung, Nacht) zu berechnen und festzulegen (ICAO-Aerodrome design manual part 4, Table 5-1, 5-2 und 5-3).

6.5.5 Zum Schutz gegen unbeabsichtigtes auf die Piste Zurückkehren eines Flug- oder Fahrzeuges sind die Befeuerungen und Bodenmarkierungen der zwischen Stoppbalken und Pistenrand liegenden Rollweg-Kreuzungen (Schnellabrollwege C6 mit C7 und C8 mit C9) klar zu gestalten, so dass ein Abbiegen – und damit verbunden ein Wiedereinbiegen in die Piste - ausgeschlossen werden kann.

6.5.6 Das Befeuerungssystem auf den Enteiseflächen ist gemäß Annex 14, Vol 1, Kapitel 5.3.21 zu planen und auf die operationellen Bedürfnisse abzustimmen.

6.5.7 Als Leuchtmittel sind ökologisch unbedenkliche, langlebige, recycelbare Leuchtmittel zu verwenden.

6.5.8 Bei der Ausführung der Beschilderung ist die jeweils aktuelle Ausgabe des Annex 14, Vol. 1 maßgebend. Abweichend zu ICAO Annex 14 sind die Rollwegweiser mit 600 mm Schriftfeldhöhe gemäß ÖE Norm zulässig. An den Intersection Take-off Positionen sind TORA (Take-off run available) Schilder vorzusehen oder die für jede Intersection Take-off Position verfügbaren Startrollstrecken im AIP klar zu dokumentieren. Für die Bodenmarkierungen sind umweltgerechte, lösungsmittelfreie Stoffe einzusetzen.

6.5.9 Hochbauten und Strukturen, welche die Hindernisebenen durchragen, sind zu befeuern. Die Ausführungsunterlagen sind auf die aktuelle Ausgabe des Annex 14, Vol. 1 anzupassen.

6.5.10 Die Serienstromkreise sind nach der Norm IEC 61821 auszuführen. Die Konstantstromregler sind in Anlehnung an die Norm IEC 61822 auszuführen. Mit Bedacht auf die Umwelt sind beim Bau der Befeuungsanlagen durchwegs recycelbare Stoffe und halogenfreie Kabel zu verwenden.

6.5.11 Die Lampentrafos sind IP68 abgedichtet und entsprechend IEC 61823 auszuführen.

6.5.12 Die Sekundärkabel sind beständig gegenüber der eingesetzten Flächenentseungsmitteln auszuführen.

6.5.13 Die Kabelschirme der Serienstromkreiskabel sind bei jedem Anschlussstecker sowie beim Speisetrafo an Erde zu legen.

6.5.14 Mit der Ausführungsplanung ist ein gesamtheitliches Blitz- und Erdungskonzept der Behörde vorzulegen. Die Qualität der Erdungs-Maßnahmen ist am Bau zu überprüfen und zu dokumentieren.

6.5.15 Die Speisetransformatoren der Serienstromkreise sind nach der Norm IEC 61822 auszuführen.

6.5.16 Der Messbereich der Isolationsüberwachung der Serienstromkreise muss bis 30 MOhm ausgelegt sein und sind die Kreise dauernd zu überwachen.

6.5.17 Für den Bau der Befeuungssteuerung einschließlich der Bedienstelle im Kontrollturm ist ein Safety Case durchzuführen. Die Arbeiten sind gemäß Wartungs- und Modifikationshandbuch des Herstellers auszuführen und zu dokumentieren. Die Anlagen sind vor Betriebsübergabe von einem befugten Gutachter zu prüfen. Die Schaltgeschwindigkeit gemäß ICAO ADM 4 ist einzuhalten. Die Schaltzeit eines Stoppbalkens darf ab Befehlseingabe HMI Tower bis zur Einschaltung des Feuers 2s nicht übersteigen. Die echte Rückmeldung muss spätestens 2s nach Erreichen des Schaltzustandes auf dem HMI TWR dargestellt sein.

6.5.18 Die Befeuerungsanlagen sind vor Betriebsübergabe im Feld auf alle Funktionen zu überprüfen. Zudem sind die Lichtwerte der Feuer im Feld nachzumessen und die Farbcodierungen zu überprüfen. Die Überprüfung ist zu dokumentieren. Außerdem ist eine Blendungsbeurteilung auf der Bundesstrasse B10 von der Bahnlinie und von nahe gelegenen Wohnhäusern durchzuführen und zu dokumentieren.

6.5.19 Die Beleuchtungsanlagen sind vor Betriebsübergabe im Feld zu überprüfen. Zudem sind die errechneten Beleuchtungswerte im Feld nachzumessen, eine Blendungsbeurteilung auf Platz, vom Tower und der Bundesstrasse B10, von der Bahnlinie und von nahe gelegenen Wohnhäusern durchzuführen und zu dokumentieren.

6.6 Deponietechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

A) Bodenaushubdeponie – ergänzende Projektsbeschreibung:

Mit Schreiben der Schönherr Rechtsanwälte GMBH vom 24.08.2011 wird das überarbeitete und ergänzte Kapitel 18.07.03 der Vorhabensbeschreibung eingereicht.

Als Grundlage für diese Ergänzung dient das „Gutachten über die Untergrundverhältnisse und Verwertung des Bodenaushubmaterials beim Vorhaben Piste 11R/29L am Flughafen Wien-Schwechat“ der Geotechnik Adam ZT GmbH vom 26.05.2011.

Im ergänzten Kapitel 18.07.03 erfolgt die Beschreibung des Untersuchungsprogramms zur Analyse des Bodenaushubmaterials.

Das auf der Deponie abzulagernde Material teilt sich in drei Bodenkategorien:

Kategorie 1: Im wesentlichen natürlich gewachsener Boden ohne mehr als geringfügige Verunreinigungen

Kategorie 2: Gestörte Böden mit Hinweisen auf mehr als geringfügige Verunreinigungen

Kategorie 3: Flächen mit Bodenbelastungsverdacht (z.B. Erdmassen aus Rückbau von Feuerwehrübungsplatz, Verkehrsflächen, Kompostieranlage)

Es ist davon auszugehen, dass die Böden der Kategorie 1 den überwiegenden Anteil darstellen.

Untergeordnet vertreten sind die Böden der Kategorien 2 und 3.

Aufgrund der Menge sowie der zu erwartenden Unbedenklichkeit und Homogenität des Bodenaushubmaterials soll dessen Analytik auf eine von der Deponieverordnung 2008 abweichende Weise erfolgen.

Das Vorhaben definiert die Abtragsbereiche Piste und Parallelrollweg, Mittelrollweg, Betriebsbereich, Perimeterrollweg und Towerausschlitzfläche mit einer Gesamtfläche von ca. 4.613.000 m².

In den Abtragsbereichen wurden im Zuge von Untergrunderkundungen im Wesentlichen folgende Bodenschichten angetroffen:

Humus: mittlere Mächtigkeit ca. 0,7 m; max. Mächtigkeit ca. 1,3 Meter.

Deckschicht (Löss u. Lösslehme) mittlere Mächtigkeit ca. 1,2 – 6,1 m; max. Mächtigkeit ca. 11,9 Meter.

Quartär (quartäre Sande und Kiese, Sandstein/Schluff/Sand) mittlere Mächtigkeit ca. 8,5 m; max. Mächtigkeit ca. 23,4 Meter.

Tertiär bestehend aus Schluff/Sand/Sandstein/Tonstein/Kalkstein/Tertiärem Kies

Der anstehende Humus wird im Zuge der Oberflächengestaltung wieder verwendet. Überschüssiges Material wird bei der Bodenaushubdeponie eingebaut.

Die Bodenschichten der Deckschicht, des Quartär und des Tertiär werden in Abhängigkeit ihrer qualitativen und bautechnischen Eignung entweder im Projektsareal verwertet oder auf der Bodenaushubdeponie abgelagert.

Im Hinblick auf eine grundlegende Charakterisierung des Aushubmaterials zur Sicherstellung einer ordnungsgemäßen Ablagerung ist ein „zweistufiges Untersuchungsprogramm“ – Erstuntersuchung und eine daraus resultierende Detailuntersuchung vor Aushub (der gesamten 49,5 Mio. m³) – in Anlehnung an die ÖNORM S 2126 (2010-12-01) vorgesehen. Ziel ist die richtige Zuordnung des Aushubs zu den jeweiligen Aushubqualitäten, eine schadstoff- bzw. grenzwertrelevante Bewertung

sowie eine Kubaturermittlung. Hierzu ist zunächst, unter Berücksichtigung der Geologie des Standortes und der geplanten Aushubtiefe, eine Erstuntersuchung mit einem groben Untersuchungsrastrer vorgesehen. Die Erstuntersuchung berücksichtigt die Parameter der Deponieverordnung 2008. Zugrunde gelegt werden hierfür die Ergebnisse zu den Untergrundschichtungen aus den im Jahr 2010 durchgeführten 16 geotechnischen Erkundungsbohrungen sowie den darin berücksichtigten und bewerteten früheren Erkundungen. Im Rahmen dieser Erstuntersuchung soll neben einer evtl. Schadstoffbelastung im Wesentlichen aus den Ergebnissen abgeleitet werden, inwieweit die Parameter der Deponieverordnung 2008 umfänglich noch untersuchungsrelevant sind bzw. ggfs. nur Hauptschadstoffparameter (grenzwertrelevante Parameter) zu untersuchen sind. Ergänzend erfolgt eine Bewertung der Ergebnisse im Hinblick auf eine einheitliche Qualität der Böden (Einstufung in die Bodenkategorien 1 bis 3 und Bewertung der Analytik). Die Bewertung der Ergebnisse soll eine Grundlage für den Umfang der Entnahmeprüfungen bieten. Beim Vorliegen einer einheitlichen Qualität der Böden kann der Analytikumfang pro angefangene 30.000 t bzw. darüber hinaus gehende Mengen reduziert werden. Ggfs. können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.

Zusätzlich zur Erstuntersuchung ist im Vorfeld zur Baumaßnahme – d.h. vor Beginn von Erdaushub- und Wiedereinbaumaßnahmen eine Detailuntersuchung des Bodenmaterials vorgesehen. Die Vorgehensweise hierfür basiert auf den Ergebnissen der Erstuntersuchung.

Im Zuge der Erstuntersuchung ist folgendes Erkundungskonzept vorgesehen:

Abtragsbereiche	Fläche [m ²]	Raster [m ²]	Anzahl Aufschlüsse [Stk.]	Anzahl Schurfe bis ca. 6 m	Anzahl Aufschlussbohrungen [Stk.] /Bohrtiefe	Anzahl der Stichproben Bohrungen
Piste und Parallelrollweg	2.331.000 m ²	50.000	47	27	20 davon 15 bis 10 m 5 bis 35 m	... 150 175
Mittelrollweg Teil 2	371.000 m ²	30.000	13	6	7 davon 3 bis 10 m 4 bis 15 m	30 60
Betriebsbereich	111.000 m ²	30.000	2	2	2 bis 25 m	50
Perimeterrollweg	985.000 m ²	50.000	20	20	-	
Tower Ausschlitzfläche	815.000 m ²	50.000	17	9	8 davon 6 bis 10 m 2 bis 20 m	60 40
Summe			101	62	39	565

Es ist beabsichtigt, im Zuge der Ersterkundung die o.g. Schürfe bzw. Bohrungen durchzuführen. Dabei wurde ein Raster von 30.000 m² bzw. 50.000 m² bei größeren zusammenhängenden Abtragsbereichen zu Grunde gelegt.

Das Erkundungskonzept versteht sich als vorläufiges Untersuchungskonzept und kann somit an örtliche Gegebenheiten bzw. geänderte Vorgaben angepasst werden. Das Konzept wird zeitnah - vor dem Aushub - umgesetzt. „Flächen mit Bodenbelastungsverdacht“ bleiben hiervon ausgenommen, weil diese in einem gesonderten Untersuchungsprogramm ebenfalls vor Aushub einer Untersuchung unterzogen werden.

Das Untersuchungsprogramm berücksichtigt die Entnahme von Stichproben und deren Analytik auf die in der Deponieverordnung Anhang 1 Tabelle 1 und 2 genannten, relevanten Schadstoffparameter. Im Zuge der Erstuntersuchung ist eine Entnahme je Entnahmestelle in Abhängigkeit von der jeweiligen Schichtenfolge / Schichtwechsel

vorgesehen. Derzeit berücksichtigt das Erstuntersuchungskonzept die Entnahme von ca. 565 Stichproben aus den Aufschlussbohrungen zzgl. ca. 360 Proben aus den Schürfen, von denen eine repräsentative Auswahl chemischanalytisch untersucht wird. Es werden zunächst die oberflächennahen Bodenproben auf die Parameter der Deponieverordnung chemisch untersucht. Anschließend erfolgt die stichprobenartige Analytik der tiefer liegenden Schichten.

Die Untersuchungsergebnisse sind gemäß dem Untersuchungsziel mit vorgegebenen Grenzwerten der Deponieverordnung bzw. Bundes-Abfallwirtschaftsplan zu vergleichen und zu beurteilen.

Im Rahmen der Beurteilung erfolgt eine Charakterisierung des Aushubmaterials verbunden mit einer Massenermittlung (Aushubteilmenge) bezogen auf die jeweiligen Aushubkategorien. Bei einer Einhaltung der vorgegebenen Grenzwerte bzw. einer eindeutigen flächenbezogenen Abgrenzung kann bei zu erwartenden gleichartigen Qualitäten für darunter liegende Bodenschichten – dokumentiert durch Profilaufnahmen – ggfs. auf eine weitere Analytik verzichtet werden.

Grundsätzlich ist durch die Entnahme von Rückstellproben eine darüber hinausgehende chemische Analytik gewährleistet. Bei Bedarf können an den genommenen Stichproben chemischanalytische Untersuchungen vorgenommen werden.

Die Ergebnisse werden in Form eines Probenahmeberichts dokumentiert.

Im Vorfeld zur Baumaßnahme – d.h. vor Beginn von Erdaushub- und Wiedereinbaumaßnahmen – ist eine Detailuntersuchung des Bodenmaterials vorgesehen. Die Vorgehensweise basiert auf den Ergebnissen der Erstuntersuchung.

Überschreiten die Ergebnisse der Erstuntersuchung punktuell die Grenzwerte nach Bundes-Abfallwirtschaftsplan bzw. Deponieverordnung, ist ein engmaschiges Untersuchungsraaster – Teilflächen bezogen – im Sinne einer Detailerkundung durchzuführen. Die Analytik der Schadstoffparameter kann jedoch auf die relevanten Schadstoffparameter reduziert werden. Auch ist bei einer Einhaltung der Grenzwerte, jedoch mit einem grobmaschigeren Untersuchungsraaster, Teilflächen bezogen und in Abhängigkeit von der Vorgabe der Entnahmeprüfungen – eine Detailuntersuchung angezeigt. Ggfs. kann jedoch die Analytik der Schadstoffparameter auf die relevanten Schadstoffparameter reduziert werden. In beiden Fällen ist die Detailerkundung

in horizontaler und vertikaler Erstreckung durchzuführen. Das Raster basiert auf den Ergebnissen der Ersterkundung. Sollten im Zuge der Erstuntersuchung Flächen mit Bodenbelastungsverdacht angetroffen werden, so sind die in ihrer horizontalen und vertikalen Ausdehnung einzugrenzen. Auf der Grundlage der Ergebnisse der Detailerkundung erfolgt eine abschließende Bewertung der zulässigen Ablagerungskategorien verbunden mit einer abschließenden Massenermittlung.

Nach Beendigung der Untersuchungen erfolgt eine Dokumentation der Ergebnisse gemäß ÖNORM S 2126 Pkt.7.

A) Gutachten zur Bodenaushubdeponie – ergänzende Projektsbeschreibung:

Laut Angabe im Projekt wird das in der Deponie abzulagernde Material in 3 Kategorien geteilt:

Kategorie 1: Im wesentlichen natürlich gewachsener Boden ohne mehr als geringfügige Verunreinigungen

Kategorie 2: Gestörte Böden mit Hinweisen auf mehr als geringfügige Verunreinigungen

Kategorie 3: Flächen mit Bodenbelastungsverdacht (z.B. Erdmassen aus Rückbau von Feuerwehrübungsplatz, Verkehrsflächen, Kompostieranlage)

Mit dem mit Schreiben der Schönherr Rechtsanwälte GmbH vom 24.08.2011 nachgereichten ergänzten Kapitel 18.07.03 der Vorhabensbeschreibung erfolgt die Beschreibung des Untersuchungsprogramms zur Analyse des Bodenaushubmaterials.

Aufgrund der großen Menge von insgesamt 49,5 Mio. m³ Bodenabtrag (davon sollen ca. 19,8 Mio. m³ bautechnisch verwertet und ca. 29,7 Mio. m³ auf der Bodenaushubdeponie abgelagert werden) auf einer Abtragsfläche von ca. 461 Hektar sowie der zu erwartenden Unbedenklichkeit und Homogenität des Bodenaushubmaterials soll dessen Analytik auf eine von der Deponieverordnung 2008 abweichende Weise erfolgen.

Im Wesentlichen ist ein „zweistufiges Untersuchungsprogramm“ – Erstuntersuchung und eine daraus resultierende Detailuntersuchung vor Aushub (der gesamten 49,5 Mio. m³) – in Anlehnung an die ÖNORM S 2126 (2010-12-01) vorgesehen. Ziel ist

die richtige Zuordnung des Aushubs zu den jeweiligen Aushubqualitäten, eine schadstoff- bzw. grenzwertrelevante Bewertung sowie eine Kubaturermittlung.

Die Bewertung der Ergebnisse der Erstuntersuchung soll eine Grundlage für den Umfang der Entnahmeprüfungen der Detailuntersuchungen bieten. Beim Vorliegen einer einheitlichen Qualität der Böden soll der Analytikumfang pro angefangene 30.000 t bzw. darüber hinaus gehende Mengen reduziert werden. Ggfs. können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.

Gemäß DVO 2008 Anhang 4 Abfallannahme ist bei der Deponierung von nicht kontaminiertem, nicht verunreinigtem Bodenaushubmaterial grundsätzlich eine analytische Untersuchung je 7.500 t (vor Aushub) bzw. eine analytische Untersuchung je 1.500 t (nach dem Aushub) vorgeschrieben. Der Parameterumfang hat sich nach den Tabellen 1 und 2 im Anhang 1 zu richten.

Dieser in der DVO 2008 abgebildete Untersuchungsumfang zielt auf den Regelfall beim Betrieb einer Bodenaushubdeponie ab, wo Aushubmaterialien aus unterschiedlichsten Anfallstellen (z.B. auch infrastruktur- und städtischer Bereich) von überwiegend oberen Bodenschichten, welche einer vermehrten anthropogenen Beeinflussung unterliegen, zur Ablagerung gelangen können.

Bei der gegenständlichen Deponie handelt es sich um eine betriebseigene Deponie, wo ausschließlich das im Baustellenbereich anfallende bautechnisch nicht verwertbare „Überschussmaterial“ zur Ablagerung gelangt.

Aufgrund der großen Eingriffstiefen im Projektsareal (bis zu max. 25 m im Bereich Piste und Rollweg) kommt es zum umfangreichen Abtrag von natürlich gewachsenen geologischen Bodenschichten welche eine Homogenität und qualitative Unbedenklichkeit erwarten lassen.

Mit dem nunmehr eingereichten „zweistufigen Untersuchungsprogramm“ wird der gemäß DVO 2008 vorgegebene Untersuchungsumfang an diese Gegebenheiten angepasst und erscheint das öffentliche Gewässer am Boden und Gewässerschutz durch die beschriebenen Maßnahmen aus fachlicher Sicht jedenfalls gewahrt.

Das nunmehr mit Schreiben der Schönherr Rechtsanwälte GMBH vom 24.08.2011 eingereichte „zweistufige Untersuchungsprogramm“ kann somit für das gegenständ-

liche Großbauvorhaben aus fachlicher Sicht als eine gleichwertige Maßnahme zum Abfallannahmeverfahren nach DVO 2008 im Sinne des § 43 Abs. 5 AWG 2002 beurteilt werden.

B) Gutachten zur Stellungnahme der Antragstellerin zu den im UVGA vorgeschlagenen Nebenbestimmungen:

Mit Schreiben der Schönherr Rechtsanwälte GMBH vom 24.08.2011 werden Bezugnehmend auf das UVGA vom Mai 2011 Fachbereich Deponietechnik folgende Anträge gestellt:

Zu Hinweis 1:

„Der Hinweis 1 hat zu entfallen....“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag stattgegeben werden. Der Hinweis 1 ist somit ersatzlos zu streichen.

Zu Hinweis 2:

„Zur Sicherung einer gleich bleibenden Ausführungsqualität aller Herstellungsarbeiten ist ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anhang 3 Punkt 5.1 der DVO 2008 zu betreiben.“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag stattgegeben werden. Der Hinweis 2 ist somit wie beantragt zu konkretisieren.

Zu Hinweis 4:

„Der Hinweis 4 hat zu entfallen oder ist alternativ wie folgt zu formulieren: Zur Ablagerung darf nur Material gelangen, das aufgrund des vorgesehenen Abfallannahmeverfahrens in Anlehnung an Anhang 4 DVO 2008 der Deponieklasse Bodenaushubdeponie zugeordnet wurde. Nicht dem Konsens entsprechendes Material ist aus dem Deponiebereich (§ 3 DVO 2008) unverzüglich zu entfernen.“

Aus fachlicher Sicht kann der alternativen Umformulierung zugestimmt werden.

Zu Auflage 17:

Aus fachlicher Sicht ist der gesamte Wortlaut dieser Auflage beizubehalten.

Betreffend die Ausgleichsschicht gemäß Anhang 3 Punkt 4.1 wird angemerkt, dass diese über dem Deponieschüttgut einer Bodenaushubdeponie zu errichtende Schicht in einer Stärke von 0,5 Meter der Herstellung einer ebenen Oberfläche dient. Die Ausgleichsschicht kann bei Bodenaushubdeponien aus dem Konsens entsprechendem Material hergestellt werden.

Zu Auflage 19:

„Die Anlage ist, ungeachtet gesonderter Baukontrollen (z.B. Herstellung des Rohplans etc.), mindestens 1x monatlich auf ihre vorschriftgemäße Errichtung und den Betrieb zu kontrollieren.

Für jede Kontrolle ist ein internes Überprüfungsprotokoll anzulegen; zu überprüfen sind die Projekt- und Bescheidinhalte; dies hat in Anlehnung an die DVO 2008 zu erfolgen.“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag nicht stattgegeben werden. D.h. der gesamte Wortlaut dieser Auflage ist beizubehalten und lautet somit wie folgt:

„Die Anlage ist, ungeachtet gesonderter Baukontrollen (z.B. Herstellung des Rohplans etc.), mindestens 1x monatlich auf ihre vorschriftgemäße Errichtung und den Betrieb zu kontrollieren.

Für jede Kontrolle ist ein internes Überprüfungsprotokoll anzulegen; zu überprüfen sind die Projekt- und Bescheidinhalte sowie die Einhaltung der DVO 2008 (nach §§ und Anhängen gegliedert).“

Die Beibehaltung des Wortlautes dieser Auflage lässt sich damit begründen, dass sämtliche bewilligte Ausnahmen von der DVO 2008 Bestandteil des Bescheides sind.

Für sämtliche nicht im Bescheid als Ausnahmen angeführte Regelungsinhalte gelten die Vorgaben der DVO 2008 verbindlich und ist deren Einhaltung nach §§ und Anhängen gegliedert auch vom Deponieaufsichtsorgan zu überprüfen und zu dokumentieren.

Zu Auflage 25:

„Für den Fall, dass Missstände bei den Nachweisen zur Eignung des Deponiegutes entsprechend dem projektsgemäß vorgesehenen Abfallannahmeverfahren in Anleh-

nung an die DVO 2008 oder sonstige Zweifel vorliegen, ist vom Deponieaufsichtsorgan eine Beprobung des zweifelhaften Materials durch ein befugtes Unternehmen (befugt nach § 2 AWG 2002) zu veranlassen; dies ist unabhängig davon, ob sich das Material noch auf einem Zwischenlager befindet oder bereits eingebaut wurde; die Beprobung ist zu koordinieren und durch einen gemeinsamen Ortsbefund zu dokumentieren.“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag stattgegeben werden. Die Auflage 25 ist somit wie beantragt abzuändern.

Zu Auflage 39:

„Für die Geländeanpassungsmaßnahmen darf ausschließlich Bodenaushubmaterial verwendet werden (Schlüsselnummer 31411 (30, 31, 32) nach ÖNORM S2100, das für diesen Zweck geeignet ist und die Grenzwerte und Anforderungen nach dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 (Kapitel 7.15.2) nachweislich einhält. Dazu gilt:

Die Anschüttung darf nur mit Material hergestellt werden, das zumindest den Schadstoffgrenzwerten der Klassen A1 oder A2 gemäß Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 entspricht und die Anforderungen an die beitragsfreie Rekultivierungsschicht gemäß ALSAG (§ 2 Abs. 15, § 3 Abs. 3, Anlage 1, BGBl. Nr. 299/1989 idF BGBl. I Nr. 40/2008) erfüllt.

Das Material muss in den übrigen Inhaltsstoffen aufgrund einer Untersuchung in Anlehnung an die Anlage 4 DVO 2008 der Deponieklasse Bodenaushubdeponie zugeordnet werden können.

Im Grundwasserbereich gelten zusätzlich die Grenzwerte der Klasse A2-G nach dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011.“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag stattgegeben werden. Der Auflage 39 ist somit wie beantragt abzuändern.

Zu Auflage 48:

- „Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S 2121/ ÖNORM S 2123 durchzuführen“

- „Bei der Durchführung der Grundlegenden Charakterisierung – vor Aushub – ist abweichend von der DVO 2008 ein zweistufiges Untersuchungsprogramm in Anlehnung an die Tabelle 1 im Anhang 4 Teil 2 DVO 2008 durchzuführen. Lassen die Ergebnisse der Erstuntersuchung eine einheitliche Verwertungsqualität (A1, A2 oder A2G nach Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011) erkennen, kann für die weitere grundlegende Charakterisierung die Anzahl der qualifizierten Stichproben sowie der Parameterumfang auf die Leitparameter reduziert werden. Dann kann die grundlegende Charakterisierung auf eine Entnahmeprüfung pro 30.000 t bzw. darüber hinausgehende Mengen erfolgen. Gegebenenfalls können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.“
- „Für Aushubmaterial der Kategorien 1 und 2 gilt zunächst ein Beurteilungsmaßstab von 7.500 t vor Aushub. Stammt das Aushubmaterial aus einem zusammenhängenden Aushubbereich und zeigen die Ergebnisse der Ersterkundung das Vorliegen einer einheitlichen Verwertungsqualität (A1, A2 oder A2G nach Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011) der Böden, kann der Untersuchungsumfang für das Material der Kategorie 1 und 2 durch die befugte Untersuchungsanstalt auf eine Entnahmeprüfung pro angefangene 30.000 t bzw. darüber hinausgehende Mengen erweitert werden. Gegebenenfalls können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.“
- „Das Ergebnis der Grundlegenden Charakterisierung ist im Beurteilungsnachweis darzustellen. Dieser hat einerseits die Dokumentation aller relevanten Informationen und Untersuchungsergebnisse und andererseits alle Beurteilungen, Schlussfolgerungen und Begründungen für die Zulässigkeit der Verwertungsmaßnahmen zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat die im Kapitel 9 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat sich an den in Kapitel 9 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu orientieren.“

Aus fachlicher Sicht kann diesem Antrag stattgegeben werden. Die eben angeführten Unterpunkte sind wie beantragt abzuändern. Die nicht angeführten Unterpunkte bleiben unverändert bestehen.

Gutachten zu Gesetzesänderungen und zur Änderung von Richtlinien und Normen:

Aufgrund der Tatsache, dass sich seit der Erstellung des Teilgutachtens Deponietechnik (Zeitraum 16.09.2008 bis 06.02.2009) Änderungen in Gesetzen, Richtlinien und Normen ergeben haben, sind in der UVGA im Fachbereich Deponietechnik folgende Adaptierungen vorzunehmen:

Auflage 4:

Die ÖNORM S 2121 wurde zurückgezogen und wird durch die ÖNORM S 2126 ersetzt.

In der Auflage 4 ist somit der Verweis auf die ÖNORM S 2121 zu streichen.

Der Klammerausdruck lautet somit:.....(Faktor 1,5 t/m³ für lockeres Material, Faktor 2,0 t/m³ für gewachsenes Material)

Auflage 17:

Aufgrund des Inkrafttretens des Altlastensanierungsgesetzes 2011 und des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 sind folgende Textänderungen vorzunehmen:

„.....sowie aus dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 Kapitel 7.15 nachweislich einhält.“

Der Verweis auf die beitragsfreie Rekultivierungsschicht gemäß ALSAG 2008 hat zu entfallen.

Auflage 18:

Aufgrund des Inkrafttretens des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 ist folgende Textänderung vorzunehmen:

„....und diese über dem (weiteren) Schüttgut darunter 1,2 m stark ist.“

Auflage 25:

Aufgrund der Zurückziehung der ÖNORM S 2121 ist folgende Änderung vorzunehmen:

„- Probengewinnung und –herstellung nach ÖNORM S 2126 oder S 2123

Auflage 29:

Aufgrund der Neuauflage der Richtlinie für Recycling- Baustoffe ist folgende Änderungen vorzunehmen:

„...(BRV, 8. Auflage September 2009)“

Auflage 31:

Aufgrund der Neuauflage der Richtlinie für Recycling- Baustoffe ist folgende Änderungen vorzunehmen:

„Die Analyse der Gesamtmischprobe hat zumindest auf die Schlüsselparameter der Tabellen G2 bzw. R2 der Richtlinie für Recyclingbaustoffe zu erfolgen. Bei Verdacht auf eine Kontamination mit anderen Schadstoffen, sind diese zusätzlich zu den Parametern der Tabellen G2 bzw. R2 in den“

Auflage 38:

Aufgrund der Zurückziehung der ÖNORM S 2121 ist folgende Änderung vorzunehmen:

„- Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S 2126 durchzuführen, ...“

„...in einem von der Anschüttungsfläche abhängigen Rastermaß gemäß ÖNORM S 2126....“

Auflage 39:

Aufgrund des Inkrafttretens des Altlastensanierungsgesetzes 2011 und des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 sind folgend Textänderungen vorzunehmen:

„... nach dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 Kapitel 7.15 nachweislich einhält.“

Der Verweis auf die beitragsfreie Rekultivierungsschicht gemäß ALSAG 2008 hat zu entfallen.

Auflage 40:

Aufgrund des Inkrafttretens des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 ist folgende Textänderung vorzunehmen:

„... und über dem vorhandenen Schüttgut darunter 1,2 m stark ist.“

Auflage 48:

Aufgrund des Inkrafttretens des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 und der Zurückziehung der ÖNORM S 2121 sind folgende Änderungen vorzunehmen:

„- Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S 2126/ÖNORM S 2123 durchzuführen, ...“

„... Die oberste 1,2 m starke Bodenschicht bei einer Schüttung über 1,2 m ist wie folgt gesondert zu untersuchen ...“

Auflage 49:

Aufgrund des Inkrafttretens des Altlastensanierungsgesetzes 2011 ist diese Auflage ersatzlos zu streichen.

Gutachten zur Sicherstellungsleistung:

Gemäß § 39 Abs.2 Zi.6 AWG sind dem Antrag auf eine Genehmigung eines Deponieprojektes Angaben über die Art und Höhe der Sicherstellung anzuschließen.

Gemäß § 48 Abs. 2 AWG hat die Behörde mit der Erteilung der Genehmigung die Leistung einer angemessenen Sicherstellung zur Erfüllung der mit der Genehmigung verbundenen Auflagen und Verpflichtungen, insbesondere für die ordnungsgemäße Erhaltung und Stilllegung oder Schließung der Deponie einschließlich der Nachsorge aufzuerlegen. Als Leistung einer Sicherstellung gilt eine finanzielle Sicherheitsleistung oder etwas gleichwertiges, wie z.B. eine ausreichende Haftungserklärung einer Gebietskörperschaft oder eines Wasser- oder Abfallverbandes. Für den Fall, dass die Maßnahmen betreffend die Einhaltung der Auflagen und Verpflichtung gemäß dem ersten Satz nicht vom Deponiebetreiber gesetzt werden, einschließlich für den Fall der Insolvenz des Deponieinhabers, muss die Sicherstellung der Behörde als Vermögenswert für die Durchführung der erforderlichen Maßnahmen zur Verfügung stehen.

Gemäß § 44 Abs. 1 DVO 2008 hat die Behörde bei der Genehmigung einer Deponie, ausgenommen Bodenaushubdeponie unter 100.000 m³, dem Deponieinhaber eine angemessene Sicherstellung zur Erfüllung der mit der Genehmigung verbundenen Auflagen und Verpflichtungen aufzuerlegen.

Die Sicherstellung ist gemäß Anhang 8 zu berechnen. Seitens des BMLFUW wurde die „Richtlinien zur Berechnung von finanziellen Sicherstellungen für Deponien vom April 2010“ veröffentlicht und ist diese anzuwenden.

Ein Vorschlag gemäß § 39 Abs. 2 Z. 6 AWG betreffend Art und Höhe der Sicherstellungsleistung wurde seitens des Antragstellers nicht eingereicht.

Gemäß Einreichunterlagen ist die in der Richtlinie des BMLFUW definierte „maximal offene Schüttfläche“ mit 380.000 m² (Ausbaustufe 1, Bauphase 2) anzunehmen.

Nachfolgend erfolgt die Berechnung einer angemessenen Sicherstellungsleistung unter Anwendung der seitens des BMLFUW zur Verfügung gestellten excel - Tabellenkalkulation.

Für die Berechnung der Sicherstellungsleistung werden die in der „Richtlinien zur Berechnung von finanziellen Sicherstellungen für Deponien vom April 2010“ seitens des BMLFUW empfohlenen Mindestkostenansätze für die einzelnen Berechnungspositionen herangezogen.

Bei der nachfolgenden Ermittlung der Sicherstellungsleistung werden folgende Annahmen getroffen:

-) die „maximal offene Schüttfläche“ beträgt 380.000 m² (Ausbaustufe 1, Bauphase 2)
-) die Rekultivierung der Deponieoberfläche erfolgt mit vor Ort verfügbarem Material
-) für die Grundwasserbeweissicherung werden die beiden Sonden 15,10 und 15,12 der AHP herangezogen, welche vierteljährlich beprobt werden.

Bei Anwendung der excel Tabellenkalkulation des BMLFUW errechnet sich für die gegenständliche Bodenaushubdeponie ein Sicherstellungsbetrag innerhalb der Ablagerung- und Stilllegungsphase von € 839.350,-

Als Sicherstellung innerhalb des verbleibenden Nachsorgezeitraumes wird ein Betrag von € 19.800,- ermittelt.

Hinweis: die excel Tabellenkalkulation wird als Beilage A angefügt.

Zur Beilage uchi001 – HUTER Erwin Dipl.-Ing., NÖ Umweltschutz

Die Durchführung und Überwachung der Gefährdungsabschätzung durch eine unabhängige, fachkundige und befugte Fachanstalt ist Projektbestandteil.

Auf Anregung der NÖ Umweltschutz kann die externe Überwachung der Gefährdungsabschätzung auch in einer Auflage abgebildet werden.

Die Auflage 6.6.37 wird entsprechend ergänzt und lautet somit wie folgt:

„Die Flächen mit Bodenbelastungsverdacht VF 2,3,5,6,7 und 10 sind rechtzeitig vor Inangriffnahme von Baumaßnahmen einer Gefährdungsabschätzung nach ÖNORM S 2088-1 bzw. S 2088-2 zu unterziehen. Die korrekte Durchführung der Gefährdungsabschätzung ist durch eine unabhängige, fachkundige und befugte Fachanstalt zu überwachen und zu dokumentieren. Nach Durchführung der Erkundungsmaßnahmen ist ein Bericht zur Gefährdungsabschätzung gemeinsam mit einem Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise an die Behörde zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu übermitteln. Der Bericht zur Gefährdungsabschätzung hat sämtliche Angaben gemäß Kapitel 7 der ÖNORM S 2088-1 bzw. S 2088-2 zu enthalten.“

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Bodenaushubdeponie – ALLGEMEINE HINWEISE:

1. Zur Sicherung einer gleich bleibenden Ausführungsqualität aller Herstellungsarbeiten ist ein Qualitätssicherungssystem gemäß Anhang 3 Punkt 5.1 der DVO 2008 zu betreiben.
2. Für die Erstellung der geforderten Untersuchungen, Nachweise und Unterlagen sowie für die Bauarbeiten dürfen nur befugte Unternehmen (§2 AWG 2002) eingesetzt werden.
3. Zur Ablagerung darf nur Material gelangen, das aufgrund des vorgesehenen Abfallannahmeverfahrens in Anlehnung an Anhang 4 DVO der Deponiekategorie Bodenaushubdeponie zugeordnet wurde. Nicht dem Konsens entsprechendes Material ist aus dem Deponiebereich (§ 3 DVO 2008) unverzüglich zu entfernen.

4. Mit der Ablagerung darf erst nach Vorliegen eines positiven Überprüfungsbescheides für den jeweiligen Deponieabschnitt (Deponieteilfläche) inkl. der dazugehörigen Anlagenteile begonnen werden. Dazu ist der Behörde im Wege des Deponieaufsichtsorgans eine Fertigstellungsmeldung unter Anschluss eines Kollaudierungsoperates zu übermitteln.

5. Der Abschluss eines Deponieabschnittes (Deponieteilfläche) ist der Behörde jeweils unter Anschluss eines Kollaudierungsoperates (Beschreibung, Lage-/Höhenplan, charakteristische Schnitte, Details, allfälliges Standsicherheitsgutachten) und der tatsächlichen Nachsorgemaßnahmen (Dauer mind. 5 Jahre) anzuzeigen. Allfällige Änderungen zum bewilligten Projekt sind besonders hervorzuheben.

Auflagen:

Bodenaushubdeponie – DEPONIETECHNISCHE AUSSTATTUNG:

6.6.1 Vor Beginn der Herstellung der Deponieaufstandsfläche ist jegliches organisches Material (z.B. aufgekommener Bewuchs, Humus, Oberboden) zu entfernen und fachgerecht für die Rekultivierung in Haldenform zwischen zu lagern.

6.6.2 Das Deponierohplanum ist so herzustellen, dass es jeweils mindestens 1 m über dem lokal gültigen RHHGW liegt.

Das fertige Rohplanum ist von einem unabhängigen Fachkundigen vermessen zu lassen und vom Aufsichtsorgan abzunehmen (Plan und Abnahmeprotokoll sind Bestandteile des Kollaudierungsoperates).

6.6.3 Für die ökonomische Erstellung von Vermessungen (z.B. zur Kontrolle des Planums, Höhenlage der Schütteebenen) sind innerhalb des Areals (jedoch außerhalb von Verfüllzonen) an 12 gleichmäßig verteilten Stellen standhafte Fixpunkte zu errichten (Einmessung durch einen Fachkundigen). Diese Fixpunkte sind dauerhaft zu erhalten und in einem Lage-/Höhenplan darzustellen. Dieser Plan ist der Behörde im Wege des Aufsichtsorgans vor Betriebsbeginn unaufgefordert vorzulegen.

Bodenaushubdeponie – EINRICHTUNG DER DEPONIE:

6.6.4 Die in den Deponiebereich eingebrachten Abfälle sind durch geeignete Messeinrichtungen zu verwiegen, das Messergebnis ist aufzuzeichnen.

Anstelle einer Waage kann die Masse der abzulagernden Abfälle durch Umrechnung

aus dem Volumen ermittelt werden (Faktor 1,5 t/m³ für lockeres Material, Faktor 2,0 t/m³ für gewachsenes Material), das Messergebnis ist aufzuzeichnen.

6.6.5 Während aller Arbeiten ist darauf zu achten, dass Wasser gefährdende Stoffe nicht in den Untergrund gelangen. Geräte und Maschinen dürfen am Areal nur dann verwendet werden, wenn sie sich in einem einwandfreien Betriebszustand befinden.

6.6.6 Die Betankung der Fahrzeuge oder Geräte hat unter Anwendung von Schutzmaßnahmen gegen Tropfverluste zu erfolgen.

6.6.7 In einem Betriebscontainer sind mindestens 200 Liter Ölbindemittel vorrätig zu halten. Tropfverluste bzw. Ölverunreinigungen sind umgehend zu beseitigen, kontaminiertes Material (Ölbinder, Bodenkörper o.ä.) ist nachweislich als gefährlicher Abfall entsorgen zu lassen.

6.6.8 Der Ablagerungsbereich ist derart abzugrenzen, dass ein Zufahren für Unbefugte auszuschließen ist (Zaun, Wall). Die Absicherungsmaßnahmen sind deshalb auch auf eine entsprechende Länge (umfahrssicher) entlang der Begrenzungen des Areals fortzusetzen und zu erhalten.

6.6.9 Die Einfahrt ist durch ein abspergbares Tor oder einen absperrbaren Schranken abzusichern. Die Einfahrt ist während der Zeit, in der die Anlage unbewacht ist, gesperrt zu halten.

6.6.10 Bis zur vollständigen Verfüllung und Rekultivierung ist das von außerhalb des Ablagerungsbereiches zufließende Oberflächenwasser in geeigneter Weise durch Gräben oder Erdwälle derart abzuleiten, dass es einerseits nicht in die Deponie einfließen kann und andererseits keine angrenzenden Grundstücke beeinträchtigt werden.

Bodenaushubdeponie – BETRIEB UND KONTROLLE

6.6.11 Für den Betrieb der Deponie sind der Behörde eine verantwortliche Person (Leiter der Eingangskontrolle) und deren Stellvertreter namhaft zu machen. Diese nachweislich entsprechend geschulten (z.B. einschlägig anerkannte Ausbildungskurse [WIFI, ÖWAV, ...]) und befähigten Aufsichtspersonen müssen insbesondere informiert sein, welche Materialien unter welchen Auflagen und Randbedingungen in der Deponie endgelagert werden dürfen. Namen und Anschriften dieser Personen

sind der Behörde (auch im Falle eines Personenwechsels) unaufgefordert bekannt zu geben.

6.6.12 Sämtliche Ablagerungsvorgänge sind unter Aufsicht der verantwortlichen Person durchzuführen (Anwesenheitspflicht während der Betriebszeiten).

6.6.13 Allfällig abgelagertes oder angeliefertes unzulässiges Material ist vom Deponiebereich unverzüglich und unaufgefordert laufend zu entfernen und auf eine zur Entsorgung derartiger Abfälle genehmigte Anlage zu verbringen. Aussortierte Abfälle sind bis zur Abfuhr in vor Niederschlägen geschützten, flüssigkeitsdichten Containern zwischen zu lagern. Solche Container sind vor Betriebsbeginn einzurichten.

6.6.14 Die Einbringung des Deponiegutes hat in Lagen von max. 2 m bzw. nach Maßgabe des ASV für Bautechnik zu erfolgen. An geeigneter Stelle ist dazu eine Zu- bzw. Abfahrtsrampe anzulegen.

6.6.15 Die Eigenüberwachung des Deponiekörpers gemäß § 39 DVO 2008 ist wie folgend tabellarisch dargestellt vom Leiter der Eingangskontrolle wahrzunehmen bzw. ist ein Fachkundiger zu beauftragen. Diese Kontrollen sind zumindest monatlich zu dokumentieren.

Betriebsphase:	
Maßnahmen *	Häufigkeit*
Zusammensetzung des Grundwassers	vierteljährlich
Grundwasserspiegel	vierteljährlich
Struktur und Zusammensetzung des Deponiekörpers	jährlich
Geodätische Erfassung und Auswertung der Lage-, Höhen und Formveränderungen des Deponiekörpers	halbjährlich

* im Übrigen gelten die Bestimmungen gem. DVO 08, Anhang 3, Kapitel 6.4, Tabelle 1

Nachsorgephase:	
Maßnahmen *	Häufigkeit*
Zusammensetzung des Grundwassers	jährlich
Grundwasserspiegel	jährlich
Setzungsverhalten des Deponiekörpers	jährlich

* im Übrigen gelten die Bestimmungen gem. DVO 08, Anhang 3, Kapitel 6.4, Tabelle 2

Technische Überprüfung:

Maßnahmen *	Häufigkeit*
Kontrolle der Deponieoberfläche/Rekultivierung	jährlich
Kontrolle der Außenanlagen, Verkehrswege, Umzäunung	jährlich
Grundwassersonden (Spülung)	alle 5 Jahre

* im Übrigen gelten die Bestimmungen gem. DVO 08, Anhang 3, Kapitel 6.4, Tabelle 3

6.6.16 Die Aufzeichnungen nach § 41 DVO 2008 sind fortlaufend in elektronisch auswertbarer Form zu führen; sie sind dem Aufsichtsorgan zur Überprüfung und Auswertung sowie auf Verlangen auch der Behörde bzw. seinen Organen vorzulegen.

Bodenaushubdeponie – REKULTIVIERUNG

6.6.17 Nach Beendigung der Ablagerungstätigkeit in einem Deponieabschnitt ist nach Anhang 3 DVO 2008 eine Ausgleichsschicht (rd. 0,5m) herzustellen und ist eine der widmungsgemäßen Nutzung angepasste bewuchsfähige Rekultivierungsschicht aufzubringen. Die Mindeststärke dieser Rekultivierungsschicht hat 0,5m zu betragen, die bewilligte Maximalstärke liegt bei 0,7m.

Für die Rekultivierungsmaßnahmen mit zugeführtem Material darf ausschließlich Bodenaushubmaterial verwendet werden (Schlüsselnummer 31411 Spezifikationen 30, 31, 32), das für diesen Zweck geeignet ist und die Vorgaben aus dem Anhang 3 DVO 2008 sowie aus dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 Kapitel 7.15 nachweislich einhält. Dazu gilt:

Die Anschüttung darf nur mit Material hergestellt werden, das zumindest den Schadstoffgrenzwerten der Klasse A2 entspricht. Das Material muss in den übrigen Inhaltsstoffen aufgrund einer Untersuchung nach Anhang 4 DVO 2008 der Deponieklasse Bodenaushubdeponie zugeordnet werden können.

6.6.18 Eine landwirtschaftliche Folgenutzung mit Produkten für die Nahrungskette ist nur dann zulässig, wenn die oberste Bodenschicht Klasse A1 einhält und diese über dem (weiteren) Schüttgut darunter 1,2 m stark ist.

TÄTIGKEITSUMFANG DES AUFSICHTSORGANES (§ 42 DVO)

6.6.19 Die Anlage ist, ungeachtet gesonderter Baukontrollen (z.B. Herstellung des Rohplanums etc.), mindestens 1x monatlich auf ihre vorschriftgemäße Errichtung und den Betrieb zu kontrollieren.

Für jede Kontrolle ist ein internes Überprüfungsprotokoll anzulegen; zu überprüfen sind die Projekt- und Bescheidinhalte sowie die Einhaltung der DVO 2008 (nach §§ und Anhängen gegliedert).

6.6.20 Dem Jahresbericht ist eine Zusammenfassung mit Darstellung der relevanten Geschehnisse und der nicht oder nur teilweise erfüllten Auflagen, Projekt- und DVO-Inhalte im Berichtsjahr voranzustellen. Das jährliche Ablagerungsvolumen und das noch freie Verfüllvolumen sind aufgrund einer Geländeaufnahme zu Jahresende zu ermitteln und auszuweisen.

6.6.21 Die bei den jeweiligen Kontrollen vorliegenden Verfüllstände sind zumindest alle 2 Monate in einen Lage- und Höhenplan einzutragen (staatliches Höhen- und Koordinatensystem, Gesamtübersicht). Die Eintragung der Ausdehnung der Verfüllung kann auf einfachen Vermessungen (Sperrmaße) beruhen.

6.6.22 In der Folge hat der Bericht eine detaillierte Darstellung zu den gesamten Vorschriften zu enthalten, wobei auf leichte Lesbarkeit des Berichtes durch Verwendung z.B. der Auflagen im Volltext Wert zu legen ist. Die ordnungsgemäße Ausführung bzw. Nichterfüllung von Bestimmungen kann mit der Anmerkung „erfüllt“ bzw. „nicht erfüllt“ beschrieben werden.

Vorschreibungen, die nicht oder nur teilweise erfüllt wurden, sind mit einer näheren Begründung zu versehen, aus der sich der Grad der Abweichung ergeben muss.

6.6.23 Bei Missständen, die nicht unmittelbar behoben werden können, ist der Behörde umgehend ein Sonderbericht zu legen; unabhängig davon sind sämtliche Missstände zu dokumentieren.

Werden Abweichungen bzw. Missstände vom Betreiber beseitigt, ist dies bei der folgenden Überprüfung zu bestätigen.

6.6.24 Jedes vom Konsensträger vorgelegte Kollaudierungsoperat ist vom Aufsichtsorgan durch einen Kollaudierungsbericht auf die Einhaltung der Vorschriften hin zu überprüfen; dieser Bericht ist der Behörde mit der Fertigstellungsmeldung je Bauteil vorzulegen.

6.6.25 Für den Fall, dass Missstände bei den Nachweisen zur Eignung des Deponiegutes entsprechend dem projektsgemäß vorgesehenen Abfallannahmeverfahren in Anlehnung an die DVO 2008 oder sonstige Zweifel vorliegen, ist vom Deponieaufsichtsorgan eine Beprobung des zweifelhaften Materials durch ein befugtes Unternehmen (befugt nach § 2 AWG 2002) zu veranlassen; dies ist unabhängig davon, ob sich das Material noch auf einem Zwischenlager befindet oder bereits eingebaut wurde; die Beprobung ist zu koordinieren und durch einen gemeinsamen Ortsbefund zu dokumentieren.

Das Material ist wie folgt prüfen zu lassen:

- Probengewinnung und -herstellung nach ÖNORM S2126 oder S2123
- Analyse der Gesamtmischproben zumindest auf folgende Parameter:
im Gesamtgehalt: As, Pb, Cd, Cr, Co, Cu, Ni, Hg, Zn, TOC, Kohlenwasserstoff-Index und Summe der polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK) sowie
im Eluat: pH-Wert, elektrische Leitfähigkeit, Ammonium (als N), Nitrat (als N), Nitrit (als N), CSB, TOC, Kohlenwasserstoff-Index, EOX, anionenaktive Tenside, BTX und Gesamtphenole.
Der weitere Umfang der Analyse und der weitere Befund haben dem Anhang 4 der DVO 2008 zu entsprechen.
- Dokumentation der Aufschlüsse durch Ortsbefund, Fotos und Eintrag der Ausdehnung der untersuchten Schüttlage in Lage- und Höhenplan.

6.6.26 Für alle durchgeführten Materialuntersuchungen und die Untersuchungen des Grundwassers ist jeweils eine tabellarisch fortzuführende Auswertung anzufertigen; Überschreitungen der Trinkwasservorgaben (GrundwasserschwellenwertVO und TrinkwasserVO) für das Grundwasser sind gesondert zu kennzeichnen.

6.6.27 Der Aufsichtsbericht ist der Behörde bis spätestens 30.4. des Jahres unter Anschluss der Überprüfungsprotokolle, der Lagepläne, der Jahresgeländeaufnahme sowie der tabellarischen Auswertung der Untersuchungsbefunde analog und auch digital (pdf-Format) vorzulegen.

Rückbaumaßnahmen

Bei der Verwendung von mineralischen Recycling-Baurestmassen im Zuge der Errichtung der 3. Landepiste sind nachfolgende Anforderungen einzuhalten:

6.6.28 Es dürfen nur qualitätsgeprüfte Baurestmassen eingesetzt werden (Anmerkung: auch zum Nachweis der Beitragsfreiheit nach ALSAG).

6.6.29 Die bautechnischen Eigenschaften und die stoffliche Zusammensetzung der Baustoffe sind entsprechend den Vorgaben der Richtlinie für Recyclingbaustoffe des Österreichischen Recyclingverbandes (BRV, 8. Auflage, September 2009) nachzuweisen.

6.6.30 Das Recyclingmaterial darf nur im unbedingt erforderlichen bautechnischen Ausmaß verwendet werden. (entsprechend ALSAG § 3 Abs. 1a Z. 6)

6.6.31 Die Umweltverträglichkeit ist je begonnene 1500 t Recyclingmaterial durch Vorlage einer Grundlegenden Charakterisierung nach Anhang 4 DVO 2008 nachzuweisen. Die Probennahme hat nach ÖNORM S 2123 zu erfolgen. Beprobung und Analyse sind durch ein befugtes Unternehmen (nach § 2 AWG 2002) durchführen zu lassen.

Die Analyse der Gesamtmischprobe hat zumindest auf die Schlüsselparameter der Tabellen G2 bzw. R2 der Richtlinie für Recyclingbaustoffe zu erfolgen. Bei Verdacht auf eine Kontamination mit anderen Schadstoffen, sind diese zusätzlich zu den Parametern der Tabellen G2 bzw. R2 in den Untersuchungsumfang mit einzubeziehen und ist für diese Schadstoffe die Einhaltung der Grenzwerte für den Deponietyp Bodenaushubdeponie (Tabellen 1 und 2 im Anhang 1 DVO 2008) nachzuweisen. Anmerkung: Bei bitumengebundenem Recyclingmaterial sind bindemittelbedingte Überschreitungen der Gesamtgehalte bei TOC und Kohlenwasserstoffindex nicht relevant.

Bei einem einheitlichen Anfallsort mit zu erwartender gleicher Schadstoffbelastung (z.B. Asphaltfräsgut der B10) kann der Untersuchungsumfang auf eine Analyse je begonnene 7500 t erstreckt werden.

6.6.32 Die Qualitätsklasse A+, A oder B nach der Richtlinie des BRV in Verbindung mit der hydrogeologischen Sensibilität bestimmen die umwelttechnischen Einsatzbereiche bzw. Anwendungsformen (ungebunden/gebunden, Deckschicht oder keine).

6.6.33 Eine Verwendung im Grundwasserschwankungsbereich (unterhalb des Niveaus höchster Grundwasserspiegel HHGW + 1 m) ist untersagt.

6.6.34 Der Einbau der Recyclingmaterialien ist anhand von Aufzeichnungen und Fotos zu dokumentieren (Orte, Materialarten, -qualitäten, -mengen)

6.6.35 Sämtliche Abfälle, die im Zuge der Rückbaumaßnahmen anfallen und einer Entsorgung zugeführt werden, sind entsprechend den Vorgaben der Abfallnachweisverordnung zu dokumentieren. Aufzuzeichnen sind insbesondere Art, Menge und Verbleib der entsorgten Abfälle.

6.6.36 Die geforderten Nachweise sind der Behörde spätestens im Rahmen des Überprüfungsverfahrens vorzulegen.

Erkundung und Behandlung von Flächen mit Bodenbelastungsverdacht

6.6.37 Die Flächen mit Bodenbelastungsverdacht VF 2,3,5,6,7 und 10 sind rechtzeitig vor Inangriffnahme von Baumaßnahmen einer Gefährdungsabschätzung nach ÖNORM S2088-1 bzw. S2088-2 zu unterziehen. Die korrekte Durchführung der Gefährdungsabschätzung ist durch eine unabhängige, fachkundige und befugte Fachanstalt zu überwachen und zu dokumentieren. Nach Durchführung der Erkundungsmaßnahmen ist ein Bericht zur Gefährdungsabschätzung gemeinsam mit einem Vorschlag zur weiteren Vorgehensweise an die Behörde zwecks Festlegung weiterer Maßnahmen zu übermitteln. Der Bericht zur Gefährdungsabschätzung hat sämtliche Angaben gemäß Kapitel 7 der ÖNORM S 2088-1 bzw. S 2088-2 zu enthalten.

6.6.38 Für die Erkundung der Flächen mit Bodenbelastungsverdacht ist wie folgt vorzugehen:

Das Material ist zu Zwecken der Beweissicherung und zur Kontrolle seiner Umweltverträglichkeit (Boden- und Gewässerschutz) von einem befugten Unternehmen (Nachweis der Voraussetzungen nach § 2 Abs. 6 lit. 6 AWG 2002) wie folgt prüfen zu lassen:

- Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S2126 durchzuführen, wobei zusätzlich die Vorgaben der Kapiteln 3.1 und 3.2 Anhang 4 Teil 1 DVO zu beachten sind.

- Für die Probenahme sind Aufschlüssen über die Gesamthöhe der Schüttung bis zum ursprünglichen und gewachsenen Untergrund (z.B. durch Bagger) in einem von der Anschüttungsfläche abhängigen Rastermaß gemäß ÖNORM S2126 herzustellen (Probeschurf zentral in jedem Rasterfeld).
- Die Probenahme ist in einem Probeahmebericht zu dokumentieren, welcher die Angaben gemäß Kapiteln 3.4 Anhang 4 Teil 1 DVO zu enthalten hat. (Probenahmeplan, Probenahmeprotokolle und Probennahmeskizze)
- Liegt ein Teil des aufgeschlossenen Materials im Grundwasserschwankungsbereich (unterhalb des höchsten Grundwasserspiegels zuzüglich eines Sicherheitsabstandes von 1 m) ist eine getrennte Untersuchung (Probennahme und Analyse) des Materials ober- und unterhalb dieser Grenze erforderlich.
- Bei der Durchführung der Grundlegenden Charakterisierung sind die Vorgaben der Tabelle 1 im Anhang 4 Teil 2 DVO zu berücksichtigen (Mindestanzahl der qualifizierten Stichproben, Parameterumfang, Zuordnungswerte, zugeordnete Deponieklassen).
- Gemäß Tabelle 1 Anhang 4 Teil 2 DVO gilt für kontaminiertes Anschüttungsmaterial ein maximaler Beurteilungsmaßstab von 1.500 t vor Aushub bzw. 500 t nach Aushub (bei Verdacht auf eine gefährliche Kontamination ist der Beurteilungsmaßstab gemäß Tabelle 1 mit 500 t bzw. 50 t zu wählen).
- Bei Überschreitungen von Zuordnungswerten bei einzelnen Abfallteilmengen, sind Detailuntersuchungen gemäß den Vorgaben im Kapitel 1.2.1 Anhang 4 Teil 2 DVO 2008 zu veranlassen.
- Das Ergebnis der grundlegenden Charakterisierung ist im Beurteilungsnachweis darzustellen. Dieser hat einerseits die Dokumentation aller relevanten Informationen und Untersuchungsergebnisse und andererseits alle Beurteilungen, Schlussfolgerungen und Begründungen für die Zulässigkeit der Ablagerung auf einem Deponiekompartement bzw. die Zulässigkeit für eine Verwertungsmaßnahme zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat die im Kapitel 9 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu enthalten.

- Die Messergebnisse der Grundlegenden Charakterisierung sind den Prüf- und Maßnahmenschwellenwerten der ÖNORM S 2088-1 bzw. S 2088-2 gegenüberzustellen.

Geländeanpassung:

6.6.39 Für die Geländeanpassungsmaßnahmen darf ausschließlich Bodenaushubmaterial verwendet werden (Schlüsselnummer 31411 (30, 31, 32) nach ÖNORM S2100, das für diesen Zweck geeignet ist und die Grenzwerte und Anforderungen nach dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 (Kapitel 7.15) nachweislich einhält. Dazu gilt:

Die Anschüttung darf nur mit Material hergestellt werden, das zumindest den Schadstoffgrenzwerten der Klassen A1 oder A2 gemäß Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011 entspricht.

Das Material muss in den übrigen Inhaltsstoffen aufgrund einer Untersuchung in Anlehnung an Anlage 4 DVO der Deponieklasse Bodenaushubdeponie zugeordnet werden können.

Im Grundwasserbereich gelten zusätzlich die Grenzwerte der Klasse A2-G nach dem Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011.

6.6.40 Eine landwirtschaftliche Folgenutzung ist nur dann zulässig, wenn die oberste Rekultivierungsschicht Klasse A1 einhält und über dem vorhandenen Schüttgut 1,2 m stark ist.

6.6.41 Allfällig abgelagertes oder angeliefertes unzulässiges Material ist vom Standort der Verwertungsmaßnahme unverzüglich und unaufgefordert laufend zu entfernen und auf eine zur Entsorgung derartiger Materialien genehmigte Anlage zu verbringen. Aussortierte Materialien sind bis zur Abfuhr in vor Niederschlägen geschützten, flüssigkeitsdichten Containern oder gleichwertig (eine Beeinträchtigung des Bodens und des Gewässers muss auszuschließen sein) zwischen zu lagern. Solche Container bzw. ein gleichwertiges Zwischenlager sind vor Anlieferungsbeginn einzurichten.

6.6.42 Während der Arbeiten ist darauf zu achten, dass wassergefährdende Stoffe nicht in den Untergrund gelangen. Geräte und Maschinen dürfen am Standort der Verwertungsmaßnahme nur dann verwendet werden, wenn sie sich in einem ein-

wandfreien Betriebszustand befinden.

Die Betankung der Fahrzeuge oder Geräte hat unter Anwendung von Schutzmaßnahmen gegen Tropfverluste zu erfolgen.

6.6.43 In einem Betriebscontainer sind mindestens 200 l Ölbindemittel vorrätig zu halten. Tropfverluste bzw. Ölverunreinigungen sind umgehend zu beseitigen, kontaminiertes Material (Ölbinder, Bodenkörper o.ä.) ist nachweislich als gefährlicher Abfall entsorgen zu lassen.

6.6.44 Der Ablagerungsbereich ist derart abzugrenzen, dass ein Zufahren für Unbefugte auszuschließen ist (Zaun, Wall). Die Absicherungsmaßnahmen sind deshalb auch auf eine entsprechende Länge (umfahrssicher) entlang der Begrenzungen des Areals fortzusetzen und zu erhalten.

6.6.45 Vor Beginn der Schüttung ist jegliches organisches Material (z.B. aufgekommener Bewuchs, Humus, Oberboden) von den Schüttbereichen zu entfernen, fachgerecht aufzubereiten und für die spätere Rekultivierung in Haldenform zwischen zu lagern.

6.6.46 Für den Betrieb der Anlage ist der Behörde eine verantwortliche Person und soweit innerbetrieblich erforderlich auch ein Stellvertreter namhaft zu machen. Diese Personen müssen insbesondere informiert sein, welche Materialien und unter welchen Auflagen und Randbedingungen abgelagert werden dürfen. Namen und Anschriften dieser Personen sind der Behörde (auch im Falle eines Personenwechsels) unaufgefordert bekannt zu geben.

6.6.47 Sämtliche Ablagerungsvorgänge sind unter Aufsicht der verantwortlichen Person durchzuführen (Anwesenheitspflicht während der Betriebszeiten).

Diese Person hat Aufzeichnungen über Datum der Anlieferung, Herkunft (Anfallsort) und Menge der Schüttungen zu führen (Aufzeichnungen der Mengen gemäß § 9a Abs. 2 ALSAG gegliedert nach Abfallbesitzer und Abfallart (Bezeichnung, Abfallschlüsselnummer)).

Die Aufzeichnungen sind in einem Betriebsbuch fortlaufend zu führen und der Behörde auf Anforderung vorzulegen.

6.6.48 Das Ablagerungsmaterial ist zu Zwecken der Beweissicherung und zur Kontrolle seiner Umweltverträglichkeit (Boden- und Gewässerschutz) von einem befug-

ten Unternehmen (Nachweis der Voraussetzungen nach § 2 Abs. 6 lit. 6 AWG 2002) prüfen zu lassen. Für diese Untersuchung ist wie folgt vorzugehen:

- Die Probenahmeplanung ist gemäß ÖNORM S2126/ÖNORM S2123 durchzuführen.
- Die Probenahme ist in einem Probenahmebericht zu dokumentieren, welcher die Angaben gemäß Kapiteln 3.4 Anhang 4 Teil 1 DVO zu enthalten hat. (Probenahmeplan, Probenahmeprotokolle und Probennahmeskizze)
- Bei der Durchführung der grundlegenden Charakterisierung – vor Aushub – ist abweichend von der DVO 2008 ein zweistufiges Untersuchungsprogramm in Anlehnung an die Tabelle 1 im Anhang 4 Teil 2 DVO 2008 durchzuführen. Lassen die Ergebnisse der Erstuntersuchung eine einheitliche Verwertungsqualität (A1, A2 oder A2G nach Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011) erkennen, kann für die weitere grundlegende Charakterisierung die Anzahl der qualifizierten Stichproben sowie der Parameterumfang auf die Leitparameter reduziert werden. Dann kann die grundlegende Charakterisierung auf eine Entnahmeprüfung pro 30.000 t bzw. darüber hinausgehende Mengen erfolgen. Gegebenenfalls können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.
- Für Aushubmaterial der Kategorien 1 und 2 gilt zunächst ein Beurteilungsmaßstab von 7.500 t vor Aushub. Stammt das Aushubmaterial aus einem zusammenhängenden Aushubbereich und zeigen die Ergebnisse der Ersterkundung das Vorliegen einer einheitlichen Verwertungsqualität (A1, A2 oder A2G nach Bundes-Abfallwirtschaftsplan 2011) der Böden, kann der Untersuchungsumfang für das Material der Kategorie 1 und 2 durch die befugte Untersuchungsanstalt auf eine Entnahmeprüfung pro angefangene 30.000 t. bzw. darüber hinausgehende Mengen erweitert werden. Gegebenenfalls können für tiefer liegende Bodenschichten analytische Untersuchungen entfallen.
- Für Aushubmaterial der Kategorie 3 gilt ein maximaler Beurteilungsmaßstab von 1.500 t vor Aushub und 500 t nach Aushub (bei Verdacht einer gefährlichen Kontamination ist der Beurteilungsmaßstab gemäß Tabelle 1 mit 500 t bzw. 50 t zu wählen).

- Bei Überschreitungen von Zuordnungswerten bei einzelnen Abfallteilmengen, sind Detailuntersuchungen gemäß den Vorgaben im Kapitel 1.2.1 Anhang 4 Teil 2 DVO zu veranlassen.
- Untersuchung bei landwirtschaftlicher Folgenutzung mit Einbringung der Produkte in die Nahrungskette:
Die oberste 1,2 m starke Bodenschicht bei einer Schüttung über 1,2 m ist wie folgt gesondert zu untersuchen:
Das Schüttgut muss der Klasse A1 gemäß Bundes-Abfallwirtschaftsplan und der Deponieklasse Bodenaushubdeponie gemäß DVO entsprechen und ist gesondert zu dokumentieren.
- Das Ergebnis der grundlegenden Charakterisierung ist im Beurteilungsnachweis darzustellen. Dieser hat einerseits die Dokumentation aller relevanten Informationen und Untersuchungsergebnisse und andererseits alle Beurteilungen, Schlussfolgerungen und Begründungen für die Zulässigkeit der Verwertungsmaßnahme zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat die im Kapitel 9 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu enthalten. Der Beurteilungsnachweis hat sich an den in Kapitel 9 des Anhangs 4 Teil 1 DVO 2008 aufgelisteten Angaben zu orientieren.

6.6.49 Die korrekte Umsetzung des Vorhabens (Projekt, Konsens, Auflagen) ist durch eine unabhängige, befugte Aufsichtsperson zumindest monatlich begleitend überprüfen und dokumentieren zu lassen.

Durch diese Aufsichtsperson ist der Behörde 1x jährlich sowie mit der Fertigstellungsmeldung ein zusammenfassender Bericht (inkl. periodischer Prüfprotokolle, Fotos, Untersuchungsergebnisse etc.) vorzulegen.

Prüfbefunde, aus denen die Einbringung von konsenswidrigem Material hervorgeht, sind von der Aufsichtsperson unmittelbar nach Erhalt vorzulegen.

Bei nicht korrekter Umsetzung des Vorhabens ist der Behörde umgehend ein Sonderbericht vorzulegen; die Abweichungen sind nach Aufforderung durch die Behörde umgehend zu beseitigen.

6.6.50 Der Abschluss der Arbeiten ist der Behörde unter Anschluss von Ausführungsunterlagen (Lage-/Höhenplan, charakteristische Schnitte, Details) sowie der Messprotokolle, der Aufzeichnungen und der Prüfbefunde in gesammelter Form an-

zuzeigen.

Allfällige Änderungen zum bewilligten Projekt sind besonders hervorzuheben; diese nachträglich zu genehmigenden Änderungen sind planlich und verbal darzustellen. Solche Änderungen sind vor Durchführung mit der Behörde abzusprechen.

6.6.51 Nach Abschluss der Arbeiten sind alle technischen Einrichtungen und Einbauten zu entfernen.

Ableitungskanal zur Donau Bereich Deponie

6.6.52 Vor der Errichtung des Ableitungskanals ist im Bereich der Kanaltrasse bei der Deponie (Bodenaushub-, Baurestmassen-, Reststoff- und Massenabfalldeponie der Bauer Deponieerschließungs- und Verwertungsgesellschaft m.b.H.) eine Baugrunderkundung durchzuführen. Die Standsicherheit der Stützböschung der Deponie ist für Bau- und Betriebsphase mit den ermittelten, aktuellen Bodenkennwerten nachzuweisen und ist dieser Nachweis an die Behörde zu übermitteln.

6.6.53 Die während der Bauphase an der Böschung anfallenden Oberflächenwässer sind gemeinsam mit dem Baugrubenwasser zu fassen und abzuleiten.

6.6.54 Nach Errichtung des Kanalstranges ist die Entwässerungseinrichtung der Deponie am Böschungsfuß (Entwässerungsmulde) wieder herzustellen.

6.6.55 Einmal jährlich ist der Kanal zu reinigen und einer Sichtprüfung durch Begehung zu unterziehen. Erkennbare Schäden sind mit Video und Fotos zu dokumentieren und umgehend zu sanieren.

6.6.56 Vor Inbetriebnahme und anschließend alle 5 Jahre ist der Kanalstrang einer Dichtheitsprüfung von einem befugten Fachkundigen mit dem Medium Wasser entsprechend ÖNORM B 2503 bzw. EN 1610 zu unterziehen. Festgestellte Undichtheiten sind umgehend zu sanieren.

6.6.57 Das Ergebnis der Jährlichen Kontrolle, die Dokumentation sämtlicher durchgeführten Sanierungsarbeiten und die Dichtheitsatteste der 5 – jährlichen Prüfung sind umgehend an die Abteilung Umweltrecht (Deponieaufsichtsbehörde) zu übermitteln.

6.7 Elektrotechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.7.1 Die ordnungsgemäße Ausführung der elektrischen Mittelspannungsanlagen, insbesondere die Prüfung der Schutzmaßnahmen und ordnungsgemäße Erdung aller inaktiven Metallteile, ist von der ausführenden Elektrofachfirma zu bescheinigen. Die Anwendung der Vorschriften ÖVE/ÖNORM E8383 und der Umfang der getätigten Arbeiten sind ausdrücklich anzugeben sowie der gemessene Erdübergangswiderstand ist anzuführen.

6.7.2 Eine Bestätigung zur ausreichenden Dimensionierung der Ölauffangwannen in den Traforäumen und die mineralöldichte Ausführung der Wannen ist im Betrieb zur Einsicht aufzubewahren.

6.7.3 Die Räume, worin sich Mittelspannungsanlagen befinden, müssen mit derartigen Schlössern ausgestattet sein und versperrt gehalten werden, dass ein Zutritt unbefugter Personen verhindert wird. Die Zugangstüren sind deutlich sichtbar mit Hochspannungswarnschildern zu kennzeichnen.

6.7.4 Die Trafozellen sind hinter den Zugangstüren durch einen weiteren Schutz gegen direktes Berühren gemäß ÖVE/ÖNORM E8383 (z.B. Holzschutzleiste) vom begehbaren Bereich unter Einhaltung der geforderten Mindestabstände zu trennen. Auf die Gefahr der Hochspannung ist hinzuweisen.

6.7.5 Es ist nachzuweisen, dass die Aufstellungsräume der Schaltanlage ausreichend dimensionierte Lüftungsöffnungen besitzen. Im Weiteren ist das Volumen bei eingesetzten SF₆-Gasmengen bei atmosphärischem Druck und Raumtemperatur anzugeben.

6.7.6 Es ist bei den Mittelspannungsschaltanlagen nachzuweisen, dass die Kriterien eines Schaltlichtbogens einhalten werden und die Aufstellungsräume dafür geeignet sind.

6.7.7 Die Kabelabgänge, Schalter und Trafos sind in korrespondierender und dauerhafter Form zu beschriften, dass eine Zuordnung eindeutig möglich ist. Ein Übersichtsschaltbild der Anlagen ist zu erstellen und in den Schaltanlagenräumen zu situieren.

6.7.8 Die Verlegung von Hochspannungskabel nach den Bestimmungen der ÖVE L20 ist zu bestätigen. Die Lage der Hochspannungskabel ist in einem Lageplan festzuhalten (Bereiche in denen mechanischer Schutz bzw. Schutzrohre verwendet werden, sind im Plan erkenntlich zu machen) und zur Einsichtnahme im Betrieb aufzubewahren. Tragsysteme, in denen 20 kV Kabel geführt werden, sind als solche zu kennzeichnen. Soweit sie auf Kabeltassen angeordnet sind, sind entsprechende Warnhinweise gemäß ÖVE/ÖNORM EN 50110 anzubringen. Eine entsprechende Bestätigung ist vorzulegen.

6.7.9 Der Betreiber der 20 kV-Anlagen hat für die Betreuung, regelmäßige Reinigung, Wartung und Instandhaltung eine fachlich geeignete Person im Sinne des Elektrotechnikgesetzes heranzuziehen. Die Erdungsanlage ist erstmals 3 Jahre nach Inbetriebnahme und danach in periodischen Zeiträumen zu überprüfen. Hierüber sind Aufzeichnungen zu führen.

6.7.10 Für Arbeiten an der Hochspannungsanlage, wie z.B. Behebung von Störungen, dürfen nur Fachleute im Sinne des Elektrotechnikgesetzes herangezogen werden. Personen, die Schaltheilungen ausführen, müssen zumindest nachweislich unterwiesen worden sein.

6.7.11 Für die Durchführung von Arbeiten gem. Pkt. 8 und 9 müssen eine Erdungsgarnitur und eine Einrichtung zum Feststellen der Spannungsfreiheit verfügbar sein. Für Rettungsmaßnahmen sind entsprechende Vorkehrungen gem. ÖVE/ÖNORM E 8351 vorzusehen. Die Hinweise auf die 5 Sicherheitsregeln nach ÖVE/ÖNORM EN50110 sowie die Anleitungen nach ÖVE/ÖNORM E8350 müssen in den Schaltanlagenräumen vorhanden sein

6.7.12 Über die Ausführung der elektrischen Niederspannungsanlagen ist ein Prüfbericht, in dem die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind (ÖVE/ÖNORM E 8001 sowie ÖVE EN 1) und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind, im Be-

trieb zur Einsichtnahme aufzulegen. Der Umfang der durchgeführten Überprüfung ist anzuführen, die durchgeführten Kontrollen auf Sicht bzw. das Erproben der Anlage sind zu dokumentieren, durchgeführte Messungen sind nachvollziehbar zu beschreiben. Sämtliche nicht spannungsführenden Metallteile sind in einen Potentialausgleich einzubeziehen. Hierüber ist eine Aussage im Prüfbefund zu treffen.

6.7.13 Einrichtungen zur Verteilung (Schaltschränke) sind derart zu situieren bzw. zu errichten, dass die Gefahr einer mechanischen Beschädigung (z.B. durch Staplerverkehr) vermieden wird.

6.7.14 Alle Bauwerke sind mit Blitzschutzanlagen gemäß ÖVE/ÖNORM EN62305 auszustatten.

6.7.15 Sämtliche Feuer sind blitzschutzmäßig zu erden bzw. in die Erdungsanlage einzubeziehen. Hierüber sind Bestätigungen mit Skizzen vorzulegen.

6.7.16 Über die Ausführung der Blitzschutzanlagen ist ein Prüfprotokoll gemäß ÖVE-ÖNORM E 8049 samt Plan der Blitzschutzanlagen zur Einsichtnahme aufzubewahren. Die ausgeführte Blitzschutzklasse ist anzugeben.

6.7.17 Bei den elektrischen Verteileranlagen sind einpolige Übersichtsschaltbilder auszuhängen und sind die einzelnen Schaltorgane und Schaltschränke entsprechend zu beschriften.

6.7.18 Die elektrischen Anlagen, insbesondere die elektrischen Installationen innerhalb von explosionsgefährdeten Bereichen, die zur Verhütung von elektrischen Aufladungen notwendigen Maßnahmen, sowie die Blitzschutz- und Erdungsanlagen sind zumindest jährlich einmal nachweislich auf ihre ordnungsgemäße Funktionsfähigkeit zu überprüfen.

6.7.19 Die Sicherheitsbeleuchtungsanlagen sind in elektrotechnischer Hinsicht entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM E 8002 auszuführen. Hierüber ist eine Aussage im jeweiligen Sicherheitsprotokoll zu treffen.

6.7.20 Über die Instandhaltung der Notbeleuchtungsanlagen entsprechend § 10 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 und über die Wiederholungsprüfungen gemäß § 10.2 sind Aufzeichnungen in der Betriebsstätte aufzubewahren und zur Einsichtnahme bereitzuhalten. Insbesondere sind Angaben über die vorhandene Restkapazität der

Akkuanlage, welche einmal jährlich festzustellen ist, in diesen Unterlagen auszuweisen.

6.7.21 In der Betriebsstätte und in den Verteilern sind Planunterlagen gemäß § 8 der ÖVE/ÖNORM E 8002 Teil 1 zur Einsichtnahme aufzubewahren.

6.7.22 In lichttechnischer Hinsicht ist die Notbeleuchtungsanlage nach den Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 herzustellen. Insbesondere ist sie als Sicherheitsbeleuchtungsanlage für Rettungswege und als Antipanikbeleuchtung auszuführen. Über diese Ausführung ist der Behörde eine Bestätigung vorzulegen.

6.7.23 Durch die Sicherheitsbeleuchtungsanlage in Dauerlicht müssen sämtliche Stufen, Rampen und Ausgänge erkennbar ausgeleuchtet sein. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.

6.7.24 Hinweiszeichen auf den Fluchtwegen müssen mittels Dauerschaltung beleuchtet sein.

6.7.25 Die Sicherheitsbeleuchtungen in Bereitschaftsschaltung müssen sich einschalten, sobald der betroffene Bereich der Allgemeinbeleuchtung spannungslos ist. Hierüber ist eine Aussage im Sicherheitsprotokoll zu treffen.

6.7.26 Entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM EN 1838 Punkt 4.1, Abs. 3 lit. g, muss sich die Sicherheitsbeleuchtungsanlage auch auf Bereiche außerhalb und nahe jedem letzten Ausgang erstrecken. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.7.27 Die Verkabelung entsprechend der Bestimmungen der ÖNORM DIN 41202-12 hat soweit zu erfolgen, dass bei einem Brandereignis nachfolgende Betriebsstättenbereiche der Sicherheitsbeleuchtung nicht ausfallen können. Über diese Ausführung ist eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.

6.7.28 Batterieräume sind als eigener Brandabschnitt auszuführen. Diese sind direkt ins Freie zu entlüften. Der Einbau von Brandschutzklappen in diese Lüftungsleitungen ist nicht zulässig. Die erforderliche Lüftungspoterie ist brandbeständig zu verkleiden. Der Behörde ist über die Ausführung eine diesbezügliche Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.

6.7.29 Gruppenbatterieanlagen sind so unterzubringen, dass sie als eigener Brandabschnitt angesehen werden können (EI90 Ausführung). Die Zugangs- bzw. Bedienungstüren sind als EI₂ 30-C Türe auszubilden. Die Aufstellungsräume sind direkt ins Freie zu entlüften. Eventuell notwendige Lüftungspoterien sind brandbeständig zu ummanteln. Der Einbau von Brandschutzklappen ist nicht zulässig. Der Behörde ist über die Ausführung eine diesbezügliche Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.

6.7.30 Die Lüftung der Akkuräume ist entsprechend der Bestimmungen der ÖVE/ÖNORM EN 50272 zu dimensionieren. Der Behörde ist über die Dimensionierung und die entsprechende Ausführung eine Bestätigung zur Einsichtnahme vorzulegen.

6.7.31 Sollten mechanische Lüftungsanlagen ausgeführt werden, so ist deren Funktion mittels Strömungswächter zu überwachen. Bei Ausfall der Lüftungsanlage ist der Ladevorgang automatisch zu unterbrechen und ist eine Meldung an eine ständig besetzte Stelle zu führen. Der Behörde ist über diese Ausführung eine Betätigung vorzulegen.

6.7.32 Die Böden von Akkuräumen bzw. die Aufstellungswannen für Akkus sind wannenförmig, medienbeständig und dicht auszubilden. Hierüber ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.7.33 Sämtliche Hochspannungs- und Niederspannungsräume sind als eigene Brandabschnitte auszubilden. Hierüber ist eine Ausführungsbestätigung vorzulegen.

6.7.34 Der Genehmigungsbehörde sind mit der Fertigstellungsmeldung die letztgültigen Ex-Zonenpläne für die Ex-Bereiche vorzulegen.

6.7.35 Der Behörde ist eine Bestätigung vorzulegen, aus der hervorgehen muss, dass gemäß den Bestimmungen der ExSV 1996 für Geräte und Schutzsysteme des betreffenden Anlagenteiles nur solche verwendet wurden, welche der Gerätegruppe 11 entsprechen und deren Auswahl nach dem Ex-Zonenplan für die jeweils zutreffende Kategorie vorgenommen wurde.

6.7.36 Für die Behörde ist das Explosionsschutzdokument für die betroffenen Bereiche (§ 5 der VEXAT BGB!. Teil 11, Nr. 309/2004) zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

6.7.37 Der Behörde sind die entsprechenden Bestätigungen über die durchgeführten Prüfungen gemäß § 7 der VEXAT zur Einsichtnahme vorzulegen.

6.7.38 Über die Ausführung der elektrischen Anlage ist ein bundeseinheitliches Sicherheitsprotokoll in dem die der Überprüfung zugrunde liegenden Bestimmungen einzeln anzuführen sind und in dem eine Aussage über die Art und den Zustand der elektrischen Schutzmaßnahme zu treffen sind der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Die fachgerechte sowie normgerechte Installation der eingesetzten elektrischen Anlagen nach Herstellerangaben ist zu bestätigen. Der Umfang der getätigten Arbeiten ist anzuführen. Messungen sind nachvollziehbar zu dokumentieren.

6.7.39 Die Dokumentation für die Erstprüfung der elektrischen Anlage gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-61 und §9 der ÖVE/ÖNORM E 8002-1 ist zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

6.7.40 Für die elektrischen Anlagen ist ein Anlagenbuch gemäß ÖVE/ÖNORM E 8001-6-63 Ausgabe 2003-01-01 anzulegen und in der Betriebsstätte zur Einsichtnahme aufzubewahren.

6.7.41 Sämtliche kraftbetätigten Türen und Tore sowie Hebezeuge sind einer Abnahmeprüfung unterziehen zu lassen. Die Prüfbücher mit den Abnahmebefunden und den Eintragungen der wiederkehrenden Prüfungen sind zur Einsichtnahme aufzubewahren.

6.8 Eisenbahntechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme rpgc012 – KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens

Bei der eisenbahntechnischen Beurteilung zur Erstellung des UVP-Gutachtens wurde die bestehenden ÖBB-Strecken 191 und 192, sowie die projektierte Bahnstrecke „Spange Götzendorf“ berücksichtigt. Damit verbundene eventuelle Auswirkungen durch die Spange Götzendorf wurden in das eisenbahntechnische Gutachten eingearbeitet.

Eine Erhöhung der derzeit bestehenden Zugfrequenzen auf der S7 ist auf der Bahnstrecke zwischen Wien-Rennweg und Schwechat-Flughafen aufgrund der Trassierung und der technischen Ausgestaltung gegeben, sodass auch die Einführung eines ¼-Stunden-Taktes auf der Schnellbahnstrecke unter Berücksichtigung der CAT-Trasse ermöglicht wird. Dies wird vor allem durch die Errichtung der Spange Götzendorf wesentlich verbessert.

Ebenfalls kann eine Erhöhung der Fahrgastfrequenzen durch längere Zugsgarnituren oder durch die Einführung von Doppelstockgarnituren erzielt werden, wobei dies vom jeweiligen Eisenbahnbetriebsunternehmen vorzunehmen ist.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.9 Emergency Planning / Rescue and Fire Fighting

Es wird auf die Ausführungen in Beilage ucsb008 zur Verhandlungsschrift im Hinblick auf die Abänderung der Auflagen verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.9.1 Sämtliche Adaptierungen im Bereich der Flughafenfeuerwehr (Mannschaftsstand, Organisation, Fuhrpark, ...) sind gemäß Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung i.d.g.F. unter Beilage eines neuen Betriebshandbuches Flughafenfeuerwehr vor Betriebsaufnahme der Behörde vorzulegen. Das Verzeichnis gemäß ZNV i.d.g.F. § 7 Abs. 3 Z. 6 ist gemäß ZNV i.d.g.F. § 7 Abs. 4 genehmigungspflichtig und ist daher vor Betriebsaufnahme bei der Behörde die Genehmigung zu beantragen.

6.9.2 Sämtliche Adaptierungen im Bereich der Sanitätsstelle (Mannschaftsstand, Organisation, Fuhrpark, ...) sind gemäß Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung i.d.g.F. unter Beilage eines neuen Betriebshandbuches Sanitätsstelle vor Betriebsaufnahme der Behörde vorzulegen.

6.9.3 Die Feuerwache 3 ist, bei einem Fahrzeugstand gemäß 1A/06.01 Feuerwache, Seite 4/75, rund um die Uhr mit mindestens 6 Mann zu besetzen (5 Mann Flugnot, 1 Mann Gebäudebrandschutz). Eine Reduktion des 6. Manns Gebäudebrandschutz in den Nachtstunden auf 0 Mann ist nicht möglich.

6.9.4 Die Schaumreserven im Bereich der Feuerwache 3 haben bei einer Zumischrate von 6 % bei drei Flugfeldlöschfahrzeugen á 12.000 l min. 8.640 l zu betragen.

6.9.5 Hinsichtlich der Verfügbarkeit der Hilfsfeuerwehr im Bereich der neu zu errichtenden Flächen und Gebäude ist ein Safety Assessment durchzuführen und dem Antrag auf Genehmigung des Betriebshandbuches Flughafenfeuerwehr anzuschließen.

6.9.6 Hinsichtlich der Verfügbarkeit der Sanitätsstelle im Bereich der neu zu errichtenden Flächen und Gebäude ist ein Safety Assessment durchzuführen und dem Antrag auf Genehmigung des Betriebshandbuches Sanitätsstelle anzuschließen.

6.9.7 Die Erweiterung des Flugplatzrettungsbereiches ist gemäß Zivilluftfahrt-Vorfall- und Notfall-Maßnahmen-Verordnung i.d.g.F. vor Betriebsaufnahme bei der Behörde zu beantragen.

6.9.8 Vor Beginn der 3. Ausbaustufe ist der Flughafenfeuerwehr in Absprache mit der Flughafenfeuerwehr ein adäquater Feuerwehrrübungsplatz zur Verfügung zu stellen.

6.9.9 Die Anzahl der Schlafräume in der Feuerwache 3 für das diensthabende Personal ist an den geänderten Mindestpersonalstand von 6 Mann anzupassen.

6.9.10 Das dem Einsatzplan Flugnot beiliegende Handbuch Bergeorganisation bzgl. der Bergung von bewegungsunfähigen Luftfahrzeugen ist rechtzeitig vor Betriebsaufnahme einer Revision zu unterziehen und gemeinsam mit dem Einsatzplan Flugnot vor Betriebsaufnahme bei der Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Dem Handbuch Bergeorganisation ist bei Überschreiten der tatsächlichen Größe der Luftfahrzeuge über die Größe der am Flughafen vorhandenen Bergegerätschaften ein Vertrag/Abkommen (o.ä.) zur Bereitstellung von entsprechenden Bergegerätschaften beizulegen.

6.10 Flugmeteorologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.11 Flugsicherungsbetrieb

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme von Herrn Viktor Horak:

Ad Verdreifachung der derzeitigen Start- und Zielwerte über Liesing:

Der Flughafen kann mit der 3. Piste auf einen Parallelbetrieb umstellen, der zweifelsfrei effizienter und sicherer gestaltet werden kann als der Betrieb mit sich kreuzenden Pistenachsen. Der Pistenverteilungsplan wird vor Inbetriebnahme der neuen Piste durch die Austro Control ausgefertigt werden (siehe untenstehende Auflage 6.12.4). Die Pistenbenützungsrichtung ist hauptsächlich von der vorherrschenden Windrichtung abhängig. Dem Gutachten wurden gemäß Einreichunterlagen zu 65% Westwind, zu 25% Ostwind und zu 10% Windstille zugrunde gelegt.

Zur Stellungnahme von Herrn Herbert Hofmann:

Ad Warum wurde die Belastung über den Südwesten Wiens in der Rev. 5 gegenüber der ersten Fassung Rev. 1 massiv erhöht?

Die Umstellung auf einen Parallelbetrieb bringt es mit sich, dass in den neuen Ein- und Ausflugschneisen der 3. Piste bisher unbetroffene Gebiete neu regelmäßig überflogen werden.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24. August 2011 betreffend Auflagenänderungen:

Zu Auflage 3: Optimierung des Rollverkehrs:

Das ASMGCS wurde als aktuelles Beispiel genannt. Welche zukünftigen Systeme zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme existieren werden, kann heute noch nicht abgeschätzt werden. Deshalb kann aus fachlicher Sicht die Auflage wie gewünscht abgeändert werden (siehe unten, gegenüber dem öffentlich aufgelegten Auflagenkatalog abgeänderte Auflage 6.12.3).

Zu Auflage 4: Betriebskonzept:

Diese Auflage wird aus fachlicher Sicht, wie im Gutachten ausgeführt, für notwendig erachtet (die rechtliche Umsetzung dieser fachlichen Notwendigkeit obliegt der Behörde).

Zu Auflage 6: Verhinderung von Runway Incursions:

Diese Auflage wird aus fachlicher Sicht, wie im Gutachten ausgeführt, für notwendig erachtet (die rechtliche Umsetzung dieser fachlichen Notwendigkeit obliegt der Behörde).

Zur Stellungnahme von Schweighart Manfred für die BI Gegenschall – Beilage: ucsg006

Wie vom Gutachter Beat Zimmermann erklärt, gibt es weltweit gekurvte Anflüge, allerdings mehrheitlich in Nordamerika. Die europäischen Verfahren sind in Planung und können nur begrenzt für Messungen herangezogen werden.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.11.1 Sicherheitsmassnahmen während der Bauphase

Um den sicheren Betrieb auf den bestehenden Pisten und Rollwegen zu gewährleisten, muss eine zentrale Bauaufsicht die Einhaltung der getroffenen Sicherheitsmassnahmen laufend überprüfen. Die Bauzonen und die Bauarbeiten sind vor Baubeginn zwischen den Operationen, der Flugsicherung, dem Bausicherheitsdienst und dem Bau abzustimmen. Baufelder sind im Gelände zu markieren und abzusichern.

6.11.2 Platzierung der Rollwege F, G, H und R (Mittelrollwege der 3. Bauphase)

Zur Steigerung der Sicherheit und der Effizienz ist rechtzeitig vor der Realisierung

der Rollwege F, G, H und R eine auf die betrieblichen Abläufe abgestützte Optimierung der Platzierung dieser Kreuzungspunkte vorzunehmen (Safety Case).

6.11.3 Optimierung des Rollverkehrs

Das Rollführungssystem ist so auszulegen, dass damit der Rollverkehr flüssig, effizient und damit umweltfreundlich abgewickelt werden kann.

6.11.4 Betriebskonzept

Rechtzeitig vor Inbetriebnahme muss ein umfassendes operationelles Konzept vorliegen. Darin müssen insbesondere folgende Punkte geregelt sein:

- Adäquate Verteilung der Flüge auf das Gesamtsystem (Pistenzuteilungsplan)
- Minimierung unnötiger Triebwerklaufzeiten
- Unabhängiger Simultanbetrieb der Parallelpisten bei Anwendung der Curved Approaches

6.11.5 Planungsanpassung PAPI

Die Planung der PAPI muss auf den bei Inbetriebnahme der 3. Piste relevanten Flugzeugtyp angepasst werden.

6.11.6 Verhinderung von Runway Incursions

Im Rahmen der Detailplanung der Rollwege ist mit einer umfassenden Risikoanalyse die optimale Absicherung der Piste gegen unbeabsichtigtes auf die Piste Zurückkehren von Flugzeugen und Fahrzeugen zu erarbeiten.

6.11.7 Rollwegbefeuerungssteuerung

Im Rahmen der Detailplanung der Rollwegbefeuerungssteuerung sind die Voraussetzungen dafür zu schaffen, dass die Fluglotsen einen Zugriff auf die einzelnen Befeuerungsabschnitte erhalten können.

6.11.8 Negative Hindernisse und bauliche Strukturen innerhalb des Sicherheitsstreifens

Damit bei einem Überrollen des Pistenrandes keine Beschädigungen an Fahrwerken entstehen, sind die Fundamente und die negativen Hindernisse innerhalb des Sicherheitsstreifens in geeigneter Weise anzulegen.

Die ICAO Richtlinien (Annex 14 und Aerodrome Design Manual Teil 6, Frangibility) sind zu befolgen.

6.12 Flugsicherungstechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme ucpm005 Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech/AFLG, BI gegen Fluglärm zu Frage Nr. 60:

In den Teilgutachten Flugsicherungstechnik Teil 1 Kommunikationsanlagen und Teil 2 Radaranlagen hat die Behörde die elektromagnetischen Abstrahlungen begutachtet. Darüber hinaus behandelt Teil 3 auch die Navigationsanlagen, weil es auch bei diesen Anlagen zur Abstrahlung elektromagnetischer Leistung kommt.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Auflagen Kommunikationsanlagen:

6.12.1 Für die jeweilige Bauphase ist im Sinne des Safety- Managements ein Konzept abgestimmt mit der Austro Control und dem BMVIT, das den störungsfreien Betrieb der bestehenden operationellen Kommunikationsanlagen sicherstellt, vorzulegen.

6.12.2 Die Feldstärke der elektromagnetischen Felder ist vor operationaler Inbetriebnahme im Nahbereich der Kommunikationsanlagen am Boden zu messen. Die Messergebnisse sind im Rahmen der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

6.12.3 Für Arbeiten an operationell genutzten Anlagen und in der Nähe der Antennenanlagen ist nur berechtigtes Flugsicherungsfachpersonal zu zulassen.

6.12.4 Für die zulässige Antennenhöhe ist neben der durch die operationellen Bedürfnisse geforderte Reichweite auch die Hindernisfreiheit gemäß ICAO Annex 14 Teil 1 Kapitel 4 zu respektieren

Auflagen Navigationsanlagen:

6.12.5 Für die jeweilige Bauphase ist im Sinne des Safety-Managements ein Konzept abgestimmt mit der Austro Control und dem BMVIT, das den störungsfreien Betrieb der bestehenden operationellen Navigationsanlagen sicherstellt, vorzulegen.

6.12.6 Präzisionslandehilfen, wie das ILS sind neben der periodisch zu überprüfenen Genauigkeit auch im Hinblick auf die Zuverlässigkeit und Integrität hin zu zertifizieren. Während der gesamten Lebensdauer sind die Anlagen anschließend von berechtigtem Flugsicherungsfachpersonal, entsprechend den oben genannten ICAO Vorschriften, in Stand zu halten.

6.12.7 Die im Standort - Systemgutachten angestellten Computersimulationen und Berechnungen sind messtechnisch mittels Boden- und Flugvermessungen zu verifizieren und nachvollziehbar darzustellen. Insbesondere sind die elektromagnetischen Interaktionen des anlässlich der Standortbegehung vom 5. Mai 2009 gesichteten Windparks im Osten der neuen Piste mit der Navigationsanlagen ILS 29L während der Inbetriebnahme flugmesstechnisch zu bewerten.

Dasselbe gilt für die vom Hersteller angegebenen Werte für die Zuverlässigkeit der ILS Anlagen. Die Feldstärke der elektromagnetischen Felder ist vor operationaler Inbetriebnahme im Nahbereich der Navigationsanlagen am Boden zu messen. Sämtliche Messergebnisse sind im Rahmen der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

Auflagen Radaranlagen:

6.12.8 Für die jeweilige Bauphase ist im Sinne des Safety-Managements ein Konzept, abgestimmt mit der Austro Control und dem BMVIT, das den störungsfreien Betrieb der bestehenden operationellen Radaranlagen sicherstellt, vorzulegen.

6.12.9 Die Feldstärke der elektromagnetischen Felder ist vor operationaler Inbetriebnahme im Nahbereich der Radaranlagen am Boden zu messen. Die Messergebnisse sind im Rahmen der Abnahmeprüfung der Behörde vorzulegen.

6.12.10 Für Arbeiten im Nahbereich der Radarantenne und an operationell genutzten Anlagen ist nur ordnungsgemäß berechtigtes Flugsicherungsfachpersonal zu zulassen.

6.13 Flugsicherungsverfahren

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Stellungnahme des Sachverständigen Ing. HTL Wipf zu Beilage rpgc006, Hofmann Herbert DI, BI Stop Fluglärm Wien Süd-West:

Continouos-Descent-Verfahren sind nicht gegenständlich. Gutachterlich gehen wir aber davon aus, dass die Projektwerberin mit der Flugsicherung neuere und lärm-mindernde Anflugverfahren wie den Continouos-Descent ins Operationsspektrum werden einfließen lassen.

Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Zimmermann zu Beilage rpgc006 von Herrn Dipl.-Ing. Herbert Hofmann:

Ad Existenz Curved Approach:

Die Aussage auf der Homepage Flughafen Wien AG ist veraltet und war nicht Gegenstand des Einreichprojekts. Die internationalen Normen für die Planung von RNP AR Verfahren (Curved Approaches) wurden im Jahr 2009 von der ICAO als Dokument 9905 publiziert. Lufttüchtigkeit für RNP AR wird durch EASA AMC 20-26 abgedeckt. Deshalb wird noch einmal nachdrücklich festgehalten, dass RNP AR Anflüge sich nicht mehr im Forschungsstadium befinden.

Ad Curved Approaches in Europa:

Da es sich um relativ neue Kriterien für Anflugverfahren handelt, ist es nicht möglich dass bereits sämtliche Luftfahrzeuge solche Anflüge fliegen können. In Europa sind jedoch mehrere Projekte in Arbeit, die auf eine Einführung von RNP AR Anflügen in den nächsten 2 bis 3 Jahren hinarbeiten. Zum heutigen Zeitpunkt kann man davon ausgehen, dass ungefähr 20% der Luftfahrzeuge RNP AR fliegen können und dafür zertifiziert sind. Der Gutachter hat eine interne Studie erstellt um zu erörtern, wie sich die Entwicklung der Luftfahrzeuge bezüglich RNP AR Fähigkeit verändern wird. Gemäß dieser Studie dauert es 10 Jahre, um von einer Durchdringung von 10% auf 90% zu gelangen und 13 Jahre um 95% zu erreichen.

Zur Stellungnahme von Herrn Viktor Horak:

Im Hinblick auf den Curved Approach wird auf die Ausführungen zur Stellungnahme von Herrn Dipl.-Ing. Herbert Hofmann verwiesen. Ergänzend sei erwähnt, dass der

Curved Approach so wie er im Projekt dargestellt wurde mit den im Teilgutachten Flugsicherungsverfahren erwähnten Vorbehalten als machbar eingestuft wird. Diesbezüglich ist nachstehende Auflage vorzuschreiben.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24. August 2011 betreffend Auflagenänderungen:

Zu Auflage 1:

zum Punkt 1.2.9

Zitat: "Flugsicherungsverfahren sind nicht Gegenstand des Vorhabens" [..]

Dieser Aussage muss ich widersprechen, denn ich hatte als Gutachter genau einen Auftrag, nämlich die im Projekt enthaltenen Flugsicherungsverfahren zu beurteilen.

Die Auflage wurde aus folgendem Grund formuliert:

Die NÖ Landesregierung hat mich als Experten beauftragt, ein Gutachten zum Thema der eingereichten Anflugverfahren zu formulieren. Um eine fachlich wirklich fundierte Aussage zu machen, braucht es aber zwingend ein vollständig ausgearbeitetes und validiertes Verfahren mit allen Eckdaten und einer Hindernisevaluation. Wenn ein solches fehlt, kann ich nur allgemeine Aussagen bezüglich gekurvter Anflüge, deren Machbarkeit und den anwendbaren internationalen Richtlinien äußern, wie dies am Verhandlungstag 2 der Fall war.

Die Auflage MUSSTE so gemacht werden, um die Glaubwürdigkeit von mir als international tätiger Experte nicht zu gefährden.

Ich stehe zu meiner Ansicht, dass ein glaubwürdiges und fundiertes Urteil über die Anflugverfahren aus verfahrensplanerischer Sicht - insbesondere den RNP AR Anflug auf die 11R, welcher im Volksmund Curved Approach genannt wird, nicht abschließend möglich ist, wenn das Verfahren nicht detailliert vorliegt. Genau dieses glaubwürdige Urteil wurde aber zweifellos von den Bürgerinnen und Bürgern, die die aufgelegten Unterlagen eingesehen haben und nun an den Verhandlungen anwesend sind, erwartet.

Mir ist klar, dass die Auflage allenfalls im Konflikt steht mit der Gesetzgebung in Österreich, wo Verfahren bzw. Routen von der ACG verfügt werden und deshalb nicht

zum jetzigen Zeitpunkt abschließend festgelegt werden. Es wurde auch mehrmals erwähnt, dass die Flugrouten nicht Gegenstand des Einreichprojektes seien. Gewisse Routen waren aber dennoch im Projekt enthalten und wurden begutachtet.

In diesem Sinne muss die Behörde entscheiden, ob die Auflage aus diesem (juristischen) Gesichtspunkt notwendig ist. Rein fachlich ist sie jedoch nicht anzuzweifeln.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.13.1 Berechnen und dokumentieren und validieren der Verfahren gemäß den Kriterien für RNP AR, ICAO Doc. 9905. sowie ICAO Doc. 9906 Vol. 1. Berücksichtigen der Auflagen für Airworthiness Certification gemäß EASA AMC 20-26.

6.14 Flugverkehrsprognose

Eingangsstatement des Sachverständigen:

Aufgabenstellung des Gutachtens zur Luftverkehrsprognose war es, die Plausibilität der in der Revision 05 vorgelegten Luftverkehrsprognose zu beurteilen. Dies bezog sich auf die eingereichte Unterlage „Verkehrsentwicklung Flughafen Wien“ (Kapitel 30.35), die von der Firma Intraplan GmbH (München) im Jahr 2009 erstellt wurde.

Sie beschreibt die Aufgabenstellung der Flugverkehrsprognose, die Vorgehensweise und die angewandte Prognosemethodik, die Prognoseprämissen, die unmittelbar damit erzielten Prognoseergebnisse sowie die daraus folgenden Konsequenzen hinsichtlich der Kapazitätsanforderungen.

Im Zentrum der Begutachtung standen die Prognosemethodik, die der Prognose zugrunde gelegten Prognoseprämissen und die damit erzielten Prognoseergebnisse. Die Prognosemethodik und die Prognoseprämissen wurden daraufhin untersucht, ob sie für die Aufgabenstellung geeignet und begründet sind. Die Prognoseergebnisse, die das Resultat von Methodik und Prämissen sind, wurden kommentiert und einer Bewertung hinsichtlich ihrer Plausibilität unterzogen. Die Begutachtung der Prognoseergebnisse konzentrierte sich auf den für die UVP relevanten Fall der so genannten „ungehemmten“ Entwicklung, d.h. auf den Ausbaufall, und das Prognosejahr

2020. Im Ergebnis erscheinen uns die Prognoseergebnisse plausibel und als Einganggröße für die Umweltverträglichkeitsprüfung geeignet.

Stellungnahme zu Herrn Herbert Hofmann:

Antwort auf Hofmann, Herbert (Nr. 7 Rednerliste)

Zur Frage nach der Maximalkapazität:

Gegenstand der Überprüfung der Flugverkehrsprognose war der Kapazitätsbedarf des Flughafens im Jahre 2020 (Dok 30.35).

Die Feststellung einer Maximalkapazität war nicht Gegenstand der Untersuchung des Fachgutachtens zur Flugverkehrsprognose. Die Flugverkehrsprognose ergibt einen Kapazitätsbedarf von 90 Bewegungen pro Stunde für das Jahr 2020 und 100 Bewegungen pro Stunde für das Jahr 2025.

Stellungnahme zu Herrn Manfred Schweighart:

Antwort auf Schweighart, Manfred (Nr. 10 Rednerliste)

Routenbelegung war nicht Gegenstand unserer Überprüfung. (Anmerkung: Die in der Verhandlung behaupteten Rechenfehler beziehen sich auf das Dokument 30.36 zur Routenbelegung und sind vermutlich Diskrepanzen unterschiedlicher Aufzeichnungen.)

Stellungnahme zu Herrn Rudolf Witt-Döring:

Antwort auf Witt-Döring, Rudolf (Nr. 13 Rednerliste)

Wirkung der Energiepreise auf die Prognose:

In der Prognose wird von konstanten Flugpreisen ausgegangen. In der Vergangenheit sind fallende Flugpreise beobachtet worden. Der Ölpreis ist nicht der einzige Faktor bei der Flugpreisbildung. So hat z. B. auch das jeweilige Geschäftsmodell der Fluggesellschaft einen erheblichen Einfluss. Steigende Flugpreise würden zu einer Verringerung der prognostizierten Flugbewegungen führen. Da die Prognose der Ölpreise unsicher ist, wurde die Prämisse konstanter Flugpreise und der damit verbun-

denen höheren Prognosewerte für eine Umweltverträglichkeitsprüfung als geeigneter angesehen.

(Anmerkung: Bei der Erstellung der Flugverkehrsprognose wird davon ausgegangen, dass im Prognosehorizont ausreichend Rohöl zur Verfügung steht. Dies wird seitens des Sachverständigen als wahrscheinlich angenommen und es gibt dazu auch fundierte Quellen, wie z.B. die International Energy Agency bei der OECD oder die Deutsche Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe.)

Insgesamt erscheinen die Prognoseergebnisse als Eingangsgrößen für die Umweltverträglichkeitsprüfung geeignet und es bestehen daher aus dieser fachlichen Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben.

6.15 Forst- und Jagdwirtschaft

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme uchg012, Frauenberger Gerhard, Vzbgm. Stadtgemeinde Schwechat:

Für die dauernden Rodeflächen sind Ersatzaufforstungen im Gesamtumfang von 55,99 ha erforderlich. Die Abweichung gegenüber dem im Gutachten angeführten Wert von 57,9 ha beruht auf einem redaktionellen Fehler und wurde korrigiert. Natürlich ist bei der Auswahl geeigneter Flächen grundsätzlich auf eine Situierung im unmittelbaren Nahbereich der Rodungsflächen zu achten. Jedoch stellt das Erfordernis der Erhaltung landwirtschaftlicher Produktionsflächen bzw. das Auftreten von Interessenkonflikten mit Werthaltungen des Naturschutzes einen wesentlichen Parameter für die Auswahl und Festlegung von Ersatzaufforstungsflächen dar. Der im Projekt dargestellte Flächenpool wird daher in Absprache, dem Sachverständigen für Naturschutz folgend, und vor allem den Ausgleich der verlorenen Funktionen des Waldes (Wohlfunktion, Schutzfunktion, Erholungsfunktion) zum Inhalt haben. Diesbezügliche Auflagen wurden bereits formuliert. Das Verhältnis des Ausgleiches von 1:3 entspricht nach dem Stand der Technik und ist unter Berücksichtigung der landschaftsräumlichen Rahmenbedingung als ausreichend zu betrachten. Ein Ausgleich im Verhältnis 1:6 wäre als überschießend einzustufen.

Zur Stellungnahme uchg013, Huter Erwin DI., NÖ Umwelthanwaltschaft:

Im Lichte der jüngsten Studie der BOKU Wien hat sich gezeigt, dass eine exakte Festlegung der Korridore für Wildwanderungen nicht möglich ist, bzw. orientieren sich diese an gegebenenfalls vorhandenen bzw. zu schaffenden Leitstrukturen. Wesentlich erscheint jedoch, dass die Funktionsfähigkeit der vorgesehenen Wildquerungshilfe in jedem Fall sichergestellt wird. Bezüglich des Nachweises der Funktionsfähigkeit der geplanten Wildquerungshilfe wurde eine diesbezügliche Auflage formuliert. Die Verwendung von Fotofallen stellt den Stand der Technik dar. Die Anwendung alternativer Monitoringverfahren, wie beispielsweise die Anlage von Sandteppichen oder Wildzählungen an der Wildquerungshilfe, sind aufgrund des Personaleinsatzes als wesentlich kostenintensiver einzustufen.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.August 2011:

Zum Schreiben der rechtsfreundlichen Vertretung der Flughafen Wien AG vom 24.8.2011 als Stellungnahme zum UVP Gutachten wird hinsichtlich der für die Fachgebiete Forst und Jagd relevanten Teile der Stellungnahme Folgendes festgestellt:

Zu Pkt. 1.2.10 (Forst- und Jagdwirtschaft)

Auflage 6

In den Einreichunterlagen für die Rodung (UVE, EL 17.01) wurde aufgrund eines redaktionellen Fehlers bei der Erstellung der UVE die Fläche für die Summe der Rodungsflächen mit einer dauernden Rodung mit 19,3 ha beziffert. Daraus resultiert bei Anwendung des Ausgleichsflächenfaktors von 3 eine Ersatzaufforstungsfläche von 57,93 ha. Im Zuge der Verhandlung (öffentliche Erörterung) konnte dieses Versehen aufgeklärt werden. Der korrigierte Wert für die Summe der dauernden Rodefleichen beträgt allerdings 18,66 ha (186.620 m²), wodurch sich der Bedarf an Ersatzaufforstungsflächen auf einen Wert von 55,99 ha reduziert. Dies bedeutet, dass die Auflage 6 des Teilgutachtens Forst- und Jagdwirtschaft hinsichtlich des korrigierten Wertes zu ändern ist. Die Auflage hat demnach wie folgt zu lauten:

„Zum Ausgleich der durch die Rodungen verlorenen Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen gem. §18 Abs.2 Forstgesetz 1975 im Ausmaß von zumindest 55,99 ha durchzuführen. Die Begründung (Auspflanzung) der Ersatzaufforstungen hat spätestens bis zum Abschluss der Umsetzung des technischen Projektes zu erfolgen.“

Auflage 16

Folgt man der Literatur (Völk, Kostenersparnis bei Grünbrücken) beruht die Dimensionierung von Grünbrücken und Durchlässen auf Erfahrungswerten. Diese wurden schlussendlich in die einschlägige RVS übernommen. So stellt vor allem - abgesehen von der erforderlichen Mindestdimensionierung – die Ausstattung und Anbindung der Wildquerungshilfen an Wildleitstrukturen einen wesentlichen Erfolgsfaktor dar. Dazu kommt die Problematik, dass Wildquerungshilfen mitunter, gerade weil sie Zwangswechsel darstellen, zur gezielten Bejagung verwendet werden. Die Dokumentation von Wildbewegungen ist daher nicht nur für den Nachweis der Funktionstüchtigkeit der Anlage an sich wichtig, sondern stellt auch ein wichtiges Element für die Aufklärung der Jägerschaft dar. Zusammenfassend wird daher festgestellt, dass der Einsatz von Wildkameras dem Stand der Technik entspricht und im Vergleich mit anderen Monitoringverfahren (Sandteppiche, Wildzählung) einfacher und effizienter umsetzbar ist.

Eine Streichung der Auflage ist daher nicht vorgesehen.

Bei projektspezifischer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Forstwirtschaft

6.15.1 Für die Überwachung der Rodungsarbeiten, der Wiederaufforstungen und der Ersatzaufforstungen ist eine forstliche Bauaufsicht zu bestellen. Für die forstliche Bauaufsicht sind Personen oder Institutionen heranzuziehen, die Förster oder Forstwirte i.S. des Forstgesetzes sind. Die forstliche Bauaufsicht hat über ihre Wahrnehmungen einen jährlichen Bericht zu verfassen, der der Behörde unaufgefordert bis jeweils zum 31.12. jedes Jahres zu übermitteln ist.

6.15.2 Die Person oder Institution, welche die forstliche Bauaufsicht ausübt, ist neben der Behörde auch der Bezirkshauptmannschaft Wien - Umgebung bzw. Bruck/leitha (Forstabteilung) sowie den betroffenen Gemeinden vor Rodungsbeginn namhaft zu machen.

6.15.3 Die Rodung darf ausschließlich zum Zwecke der Errichtung und des Betriebes der Parallelpiste 11R/29L bzw. der Verlegung und des Betriebes der Landesstraße B10 durchgeführt werden.

6.15.4 Mit der Rodung darf erst begonnen werden, wenn der Projektwerber das Eigentumsrecht oder ein sonstiges, dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an den zur Rodung bewilligten Waldflächen erworben hat. Der diesbezügliche Nachweis ist der Behörde vorzulegen.

6.15.5 Mit der Rodung darf erst begonnen werden, wenn die Flächen für die Ersatzaufforstungen rechtlich gesichert sind, d.h. wenn eine schriftliche Einverständniserklärung der Grundeigentümer der Ersatzaufforstungsflächen vorliegt. Diese ist der Behörde vorzulegen. Auf die Bestimmungen des NÖ Kulturflächenschutzgesetz wird dabei verwiesen.

6.15.6 Zum Ausgleich der durch die Rodungen verlorenen Wirkungen des Waldes sind Ersatzaufforstungen gem. § 18 Abs.2 Forstgesetz 1975 im Ausmaß von zumindest 55,99 ha durchzuführen. Die Begründung (Auspflanzung) der Ersatzaufforstungen hat spätestens bis zum Abschluss der Umsetzung des technischen Projektes zu erfolgen.

6.15.7 Die Ersatzaufforstungen sind mit mindestens zweijährig verschultem Pflanzgut gemäß Artenlisten bzw. Stadtwaldkonzept in einer Mindestanzahl von 2000 Individuen/ha und einem maximalem Pflanzverband von 1,7 m in der Reihe und 3 m Reihenabstand durchzuführen.

6.15.8 Für die Ersatzaufforstungs- und Wiederaufforstungsflächen sind Aufforstungs- und Pflegepläne zu erstellen. Die Planungsoperante sind vor der Durchführung der Rodung der Behörde vorzulegen und durch einen ASV für Forstwesen zu überprüfen. Die Wieder- und Ersatzaufforstungen sind ausschließlich mit standortgerechten und regionstypischen Baumarten durchzuführen.

6.15.9 Die Wiederaufforstungen von Flächen, für die eine befristete Rodungsbewilligung erteilt wurde, sind umgehend nach Beendigung der technischen Arbeiten der Errichtung des Projektes, spätestens aber bis zum Ende der darauf folgenden Vegetationsperiode durchzuführen.

6.15.10 Auf den Wiederaufforstungsflächen ist eine Unterbodenlockerung durchzuführen und ein humoser Oberboden von mindestens 30 cm Mächtigkeit aufzubringen.

6.15.11 Die Wieder- und Ersatzaufforstungen sind wirksam gegen Wild zu schützen und solange nachzubessern, bis die Kulturen im Sinne des § 13 Abs. 8 Forstgesetz 1975 gesichert sind.

6.15.12 Die Oberflächenentwässerung darf nicht punktuell in bestehenden Waldflächen und in Wieder- bzw. Ersatzaufforstungsflächen erfolgen.

6.15.13 Während der Bauphase sind Rauchen und Feuerentzündungen im an die Baustelle unmittelbar angrenzenden Wald und in dessen Gefährdungsbereich in der Zeit vom 1. April bis 1. Oktober verboten.

6.15.14 In den an die Rodeflächen unmittelbar angrenzenden Waldflächen ist das Abstellen von Baufahrzeugen, das Lagern von Baumaterial, Betriebsmitteln oder Treibstoff sowie die Lagerung von Erdmaterial verboten.

6.15.15 Die Wieder- und Ersatzaufforstungsflächen sind von der Person oder Institution, welche die forstliche Bauaufsicht ausübt, jährlich bis zur Sicherung der Kulturen im Sinne des § 13 Abs. 8 Forstgesetz 1975 hinsichtlich Anwuchserfolg und Schäden zu kontrollieren. Die diesbezüglichen Wahrnehmungen sind in einem Protokoll festzuhalten und der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung (Forstabteilung) zu übermitteln. Eventuelle Schäden sind umgehend zu beseitigen.

Jagdwirtschaft

6.15.16 Außer der Errichtung des vorgesehenen Wilddurchlasses bzw. der alternativen Wildquerungen, sowie deren dauerhafte Sicherung sind aus fachlicher Sicht keine Verminderungs- oder Ausgleichsmaßnahmen notwendig. Jedoch sind alle Wildquerungshilfen mit geeigneten Photofallen (Wildkameras) auszustatten, die regelmäßig durch ein fachlich geeignetes Organ auszuwerten sind. Nach einer Laufzeit von 3 Jahren ist der Behörde ein Abschlussbericht über die Funktionalität der Wildquerungshilfen vorzulegen.

6.16 Geohydrologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Im Zuge des heutigen Verhandlungstages (05.09.2011) wurde seitens der Flughafen Wien AG ersucht, die Auflage 10 dahingehend abzuändern, dass anstelle des Einvernehmens mit den Fischereiberechtigten Rücksprache mit diesen gehalten wird. Aus fachlicher Sicht stellt dies keine wesentliche Einschränkung der Auflage dar und kann daher dieser Änderung zugestimmt werden.

Zu Beilage rppb001 – VANA Heinrich Dr., Rechtsanwalt, als Vertreter für die Stadtgemeinde Schwechat und die Stadtgemeinde Fischamend:

Dr. Vana hat im Zuge des heutigen Verhandlungstages (05.09.2011) Bedenken seitens der Stadtgemeinden Schwechat und Fischamend geäußert, dass es im Zuge der Errichtung des Ableitungskanals im Bereich der Donauauen zu einer Beeinträchtigung der Wasserversorgungsanlagen der Stadtgemeinde Schwechat und Stadtgemeinde Fischamend kommt.

Aus geohydrologischer Sicht kann dazu ausgeführt werden:

Die WVA-Brunnen der Stadtgemeinde Schwechat liegen mehrere Kilometer grundwasserstromaufwärts des geplanten Ableitungskanals und es ist daher eine Beeinträchtigung dieser Brunnenanlagen durch die Kanalerichtung ausgeschlossen.

Die WVA-Brunnen der Stadtgemeinde Fischamend liegen mehrere Kilometer grundwasserstromseitlich und aufgrund der großen Entfernung ist eine Beeinträchtigung dieser Brunnenanlagen durch die Kanalerichtung ebenfalls nicht zu erwarten.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.16.1 Quantitative Grundwasserbeweissicherung – generell:

Der Wasserspiegel in den Grundwassermessstellen KB 7, KB 12, 15.10, 15.12, 32400202 und 32400222 ist ab dem Zeitpunkt von 12 Monaten vor Baubeginn bis Baufertigstellung in monatlichen Intervallen zu messen und aufzuzeichnen. Ab Baufertigstellung sind diese Messungen und Aufzeichnungen noch 3 Jahre lange in zweimonatlichem Intervall fortzusetzen.

6.16.2 Qualitative Grundwasserbeweissicherung – generell:

Das Wasser in den Grundwassermessstellen KB 12, 32400202, 32400222, 41 und 56 ist einmal pro Jahr auf die Parameter der Standarduntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) BGBl. 304/2001 inkl. des Parameters Tritium (3H) zu analysieren. Die Untersuchungen sind im Zeitraum von einem Jahr vor Baubeginn bis 5 Jahre nach Baufertigstellung durchzuführen.

6.16.3 Qualitative Grundwasserbeweissicherung – Bodenaushubdeponie:

Das Wasser in den Grundwassermessstellen 15.10 und 15.12 ist vierteljährlich auf die Parameter der Standarduntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) BGBl. 304/2001 und einmal pro Jahr auf den Parameter Tritium (3H) zu analysieren. Die Untersuchungen sind im Zeitraum von einem Vierteljahr vor Baubeginn bis 2 Jahre nach Baufertigstellung durchzuführen.

6.16.4 Quantitative Grundwasserbeweissicherung – Ableitungskanal Donauauen:

Der Wasserspiegel in den Grundwassermessstellen KB 2/07, KB 3/07, KB 4/07 und KB 5/07 ist ab dem Zeitpunkt von 4 Wochen vor Baubeginn des Ableitungskanals in Donauauen bis 4 Wochen nach Baufertigstellung in wöchentlichen Intervallen zu messen und aufzuzeichnen. Ab dem Zeitpunkt von 4 Wochen nach Baufertigstellung sind diese Messungen und Aufzeichnungen noch 3 Jahre lang in zweimonatlichem Intervall fortzusetzen.

6.16.5 Qualitative Grundwasserbeweissicherung – Ableitungskanal Donauauen:

Das Wasser im Brunnen BR-FD2 ist einmal vor Beginn der Baumaßnahmen beim Ableitungskanal in den Donauauen, während der Bauphase vierteljährlich und einmal nach Baufertigstellung des Ableitungskanals in den Donauauen auf die Parameter der Standarduntersuchung gemäß Trinkwasserverordnung (TWV) BGBl. 304/2001 zu analysieren.

6.16.6 Die Mess- und Untersuchungsergebnisse der qualitativen und quantitativen Grundwasserbeweissicherung sind in Berichtsform zusammen zu stellen und einschließlich einer fachlichen Interpretation in jährlichen Berichten der Behörde zu übermitteln.

6.16.7 Bei erforderlichen Wasserhaltungen sind die Lage, der Zeitraum, die Pumpmenge und die Absenkung des Grundwasserspiegels zu dokumentieren. Diese Aufzeichnungen sind den jährlichen Berichten an die Behörde anzuschließen.

6.16.8 Wasser, das aus der offenen Wasserhaltung stammt, darf nicht in Schluckbrunnen eingeleitet werden. Für dieses Wasser ist nur die Versickerung an der Oberfläche bzw. die Einleitung in den Vorfluter zulässig.

6.16.9 Bei der oberflächigen Versickerung von Grundwasser, das bei Wasserhaltungsmaßnahmen anfällt, ist besonders darauf zu achten, dass keine Erosionsschäden (Abschwemmung des Bodens) entstehen bzw. keine ungewollten länger anhaltenden Vernässungen hervorgerufen werden.

6.16.10 Die Einleitung von gefördertem Grundwasser in einen Vorfluter ist in Rücksprache mit dem jeweiligen Fischereiberechtigten durchzuführen.

6.16.11 Die Betankung von Baufahrzeugen hat nur mit zugelassenen, dem Stand der Technik entsprechenden Tankwagen (z.B. auslaufsichere Betankungseinrichtungen) und nur mit geschultem Personal zu erfolgen.

6.16.12 Die Tankwagen müssen mit Sicherheitseinrichtungen (z.B. Überlaufschutz durch Rückschlagsicherung, Ölbindemittel in ausreichender Menge) ausgerüstet sein.

6.16.13 In Bereich der Donauauen darf keine Lagerung von wassergefährdenden Stoffen über den Tagesbedarf hinaus erfolgen. Tankwagen sind außerhalb dieses Bereiches zu stationieren und dürfen sich in diesen Bereichen nur zum Betanken der Baugeräte aufhalten.

6.16.14 Reparieren oder Betanken von Baumaschinen im unmittelbaren Nahbereich von Gewässern, Brunnen oder offenen wasserführenden Künetten ist unzulässig.

6.16.15 Die im Bereich der Donauauen eingesetzten Baumaschinen und Fahrzeuge, die wassergefährdende Stoffe beinhalten, sind während der Zeit, in der sie nicht benötigt werden, außerhalb dieses Bereiches abzustellen.

6.16.16 Im Störfall (z.B. Treibstoffaustritt, Platzen eines Hydraulikschlauches) ist das ausgetretene Medium mit Bindemittel zu binden und ist anschließend das Öl-

Bindemittelgemisch zu sammeln und entsprechend den einschlägigen Vorschriften zu entsorgen.

6.16.17 Im Umkreis der Austrittsstelle ist durch einen auf der Baustelle vorhandenen Bagger das verschmutzte Erdreich auszuheben und entsprechend den einschlägigen Vorschriften zu entsorgen.

6.16.18 Falls der Störfall nicht lokal behoben werden kann, ist die örtlich zuständige öffentliche Einsatzstelle (z.B. Feuerwehr), sowie die jeweilige Bezirkshauptmannschaft (Wasserrechtsbehörde und technische Gewässeraufsicht) zu verständigen. Die Einsatzstellen sind den ausführenden Firmen nachweislich bekannt zu geben.

6.16.19 Die Auffüllung der Kanalkünetten hat mit inertem standortähnlichem Bodenaushub- oder Abraummateriale zu erfolgen. Die Verwendung anderer Materialien (z.B. Baurestmassen) ist unzulässig.

6.16.20 Bei jenen Wasserversorgungsanlagen, die durch das ggst. Vorhaben und die damit verbundenen Maßnahmen (z.B. Wasserhaltung) hinsichtlich Quantität und Qualität beeinträchtigt werden, ist im Einvernehmen mit dem Eigentümer für die Dauer der Beeinträchtigung eine Ersatzwasserversorgung zur Verfügung zu stellen, ohne, dass dem Beeinträchtigten dadurch irgendwelche Kosten entstehen.

6.16.21 Jene Wasserversorgungsanlagen, die dauerhaft beeinträchtigt werden, sind nach Bauende wieder herzustellen (z.B. Neuerrichtung an anderer Stelle) bzw. ist ein entsprechender Ersatz (z.B. Anschluss an das öffentliche Wasserversorgungsnetz) vorzusehen, ohne, dass dem Beeinträchtigten dadurch irgendwelche Kosten entstehen.

6.17 Geologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.18 Gewässerökologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zu Beilage ucbs013 – Hinteregger Johann Dr., BI Lärmschutz Laaerberg

Im Hinblick auf den Untersuchungszeitpunkt im Rahmen des Monitoring ist der Probenahmezeitpunkt (im Auflagenkatalog mit Frühjahr definiert) wie folgt zu präzisieren:

Die Probenahme hat alljährlich in der winterlichen Niederwasserperiode bis spätestens 10. Februar zu erfolgen.

Weiters ist das Monitoring über die vorgesehene 3-jährige Untersuchungsperiode hinaus in der Form fortzusetzen, dass nach dem 3. Probedurchlauf die Proben im angeführten Umfang alle 3 Jahre einmal durchzuführen sind.

Zu Beilage rppb001 – Vana Heinrich Dr., Rechtsanwalt, als Vertreter für die Stadtgemeinde Schwechat und die Stadtgemeinde Fischamend

Zur Frage der Beeinträchtigung der Fischerei wird festgestellt, dass eine solche sowohl während der Bauphase als auch während der Betriebsphase nicht erwartet werden kann, da Fische als sehr mobile Lebewesen sich nicht ständig in der Abwasserfahne aufhalten werden und darüber hinaus als Laichhabitate geeignete Schotterbänke für zB Nase und Barbe erst in einer Entfernung von etwa 1,7 Kilometer flussab der Einlaufstelle vorzufinden sind. Der rechtsufrige Blockwurf direkt flussab der Einleitstelle kann nicht als Laichhabitat gelten. Zum geforderten Monitoring zum Schutz der Fischerei wird festgestellt, dass dieses durch das vorgeschriebene Monitoring durch Beprobung des Phyto- und Zoobenthos mit abgedeckt wird.

Für alle Maßnahmen im unmittelbaren Gewässerbereich (Ufer, Sohle, Gewässerkörper) ist vor Baubeginn nachweislich Rücksprache mit den Fischereiberechtigten zu halten.

Zu Beilage uchi001 – HUTER Erwin Dipl.-Ing, NÖ Umwelthanwaltschaft

Die Zeit der Niedrigwasserführung in der Donau wurde für die Durchführung von Baumaßnahmen im Uferbereich gewählt, um in Summe den geringstmöglichen Eingriff auf das Ökosystem zu ermöglichen. Bei höheren Wasserständen wäre der zu

umspundende Uferbereich wesentlich größer. Eine Beeinträchtigung der Fischfauna oder Laichhabitate ist aufgrund der raschen Verdünnung von Trübstoffen nicht zu befürchten.

Für den Bau des Auslaufbauwerkes ist eine fachlich geeignete ökologische Bauaufsicht zu bestellen, die die Eingriffe in das Ufer, die Sohle und den Wasserkörper fachlich abzustimmen und die Einhaltung der diesbezüglichen Auflagen zu überwachen hat.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Bauphase

6.18.1 Bauarbeiten am Auslaufbauwerk des Ableitungskanals in die Donau sind bei Niederwasser durchzuführen. Die Baugrube ist zu umspunden und es ist eine fachlich geeignete ökologische Bauaufsicht zu bestellen, die die Eingriffe in das Ufer, die Sohle und den Wasserkörper fachlich abzustimmen und die Einhaltung der diesbezüglichen Auflagen zu überwachen hat. Die diesbezüglichen Maßnahmen sind vor Beginn mit den Fischereiberechtigten abzusprechen.

6.18.2 Bauwässer müssen in Absetzbecken von Feinteilen getrennt werden, wobei eine ausreichende Absetzzeit zu gewährleisten ist, sodass der Wert für die maximal zulässige Konzentration an absetzbaren Stoffen 0,3 ml/l beträgt.

6.18.3 Bei Erdarbeiten sind an geeigneten Stellen Mulden herzustellen, in denen das bei Starkniederschlägen anfallende Oberflächenwasser gesammelt wird.

Betriebsphase

6.18.4 Zum Nachweis der Unbedenklichkeit der Einleitung in die Donau ist ein Monitoring des Gewässerzustandes der Behörde vorzulegen:

Ein Durchgang ist vor Inbetriebnahme der Einleitung zwecks Dokumentation des Ist-Zustandes durchzuführen. Drei Untersuchungsgänge sind nach Inbetriebnahme über einen Zeitraum von mindestens drei Jahren vorzunehmen, wobei nachweislich Einleitungen in die Donau stattgefunden haben müssen. Sollte in einem Untersuchungsjahr witterungsbedingt keine Einleitungen in den Vorfluter stattfinden, so sind auch

die Erhebungen der biologischen Qualitätselemente auszusetzen. Insgesamt sollte der Untersuchungsumfang somit inkl. Reverenzuntersuchung vier Durchgänge umfassen.

Die ökologischen Untersuchungen sind an zwei Untersuchungsstellen durchzuführen, wobei eine Stelle (Referenzstelle) stromauf der Einleitung (aber stromab der Einleitung der Verbandskläranlage Schwechat) liegen muss.

Die zweite Untersuchungsstelle sollte auf der nächstgelegenen Schotterbank rechtsufrig der Donau stromab der Einleitstelle aber außerhalb der Durchmischungsphase liegen (ca. 1,7 km stromabwärts). Die zu untersuchenden biologischen Parameter müssen das Phytobenthos sowie das Zoobenthos umfassen. Die Sammelmethode hat sich an die Handlungsanweisung zur Erhebung der Qualitätselemente Phytobenthos und MZB für Fließgewässer des BMLFUW zu orientieren. Die Aufsammlungen sind einmal jährlich in der winterlichen Niederwasserperiode der Donau bis spätestens 10. Februar (nach möglichen Einleitungen von belasteten Wässern aus der Flächenenteisung) durchzuführen. Zu erheben ist der Ökologische Zustand für das Phytobenthos sowie die saprobiologische Gewässergüte für das Makrozoobenthos, sofern noch keine Methodik zur Erhebung des Ökologischen Zustandes für das Makrozoobenthos in der Donau erarbeitet wurde. Zusätzlich zur Erhebung der biologischen Komponenten muss beschränkt auf die Wintermonate 1 mal monatlich der BSB5 an beiden Untersuchungsstellen erhoben werden. Idealerweise erfolgt die Probenahme für den BSB5 nach erfolgtem Anspringen der Einleitung in die Donau. Entsprechen die erhobenen Qualitätselemente den Vorgaben der Gütezielverordnung Biologie, so kann das Monitoring nach den vier Durchgängen auf einen Zeitrahmen von jeweils einer Beprobung alle 3 Jahre ausgedehnt werden. Sollten sich die Parameter verschlechtern, so ist das System der Einleitung in Abstimmung mit dem ASV für Wasserbautechnik zu verbessern und nach erfolgter Anpassung das Monitoring im oben beschriebenen Umfang noch einmal zu wiederholen so lange bis nachgewiesen werden kann, dass die Vorgaben des Wasserrechtsgesetzes hinsichtlich des ökologischen Zustandes im Untersuchungsraum eingehalten werden.

6.19 Kulturgüter

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.19.1 Der Konsenswerber hat sicherzustellen, dass archäologische Untersuchungen nach wissenschaftlichen Kriterien begonnen, ausgeführt und abgeschlossen werden. Sämtliche Maßnahmen sind mit den in der unten stehenden Liste in Übereinstimmung zu bringen. Bei Leitungsverlegungen oder –umlegungen sind die Arbeiten durch eine im Sinne des Denkmalschutzgesetzes qualifizierte Person zu überwachen. Sollten in diesem Zusammenhang bisher unbekannte Fundstellen angetroffen werden, ist entsprechend des Maßnahmenkataloges in der Umweltverträglichkeitserklärung eine wissenschaftliche Untersuchung vorzunehmen.

6.19.2 Bei Veränderungen des Standortes von Kleindenkmälern ist darauf zu achten, dass die Standortveränderung nur kleinräumig ist und der Funktionszusammenhang der Objekte möglichst gewahrt bleibt.

6.19.3 Bei Veränderungen der Umgebung von Kleindenkmälern ist darauf zu achten, dass eine uneingeschränkte Zugänglichkeit der Objekte gewährleistet ist.

Liste: archäologische Fundstellen/ Parzellen, unterstrichen sind Parzellen, die in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht enthalten sind:

Fundstelle: 05203.7	Außer Feld ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 636/1
Fundstelle: 05203.7	Außer Feld ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 662/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 389/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 390/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 391/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 392/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 393/1
Fundstelle: 05209.7	KG: Kleinneusiedl Parzelle: 394/1
Fundstelle: 05211.24	Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 586/3
Fundstelle: 05211.24	Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 586/4
Fundstelle: 05211.24	Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 586/5
Fundstelle: 05211.24	Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 781/1
Fundstelle: 05218.5	Großes Feld ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 692
Fundstelle: 05218.6	Unteres Feld ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 858
Fundstelle: 05218.6	Unteres Feld ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 861
Fundstelle: 05218.6	Unteres Feld ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 862
Fundstelle: 3/20/05203.5	Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 342
Fundstelle: 3/20/05203.5	Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 346/1
Fundstelle: 3/20/05203.5	Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 346/11
Fundstelle: 3/20/05203.5	Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 346/14

Fundstelle: 3/20/05203.5 Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 346/35
 Fundstelle: 3/20/05203.5 Limesturm ; KG: Fischamend Dorf Parzelle: 346/38
 Fundstelle: 3/20/05211.4 Poigen Au ; KG: Mannswörth Parzelle: 943/2
 Fundstelle: 3/20/05211.4 Poigen Au ; KG: Mannswörth Parzelle: 943/4
 Fundstelle: 3/20/05211.4 Poigen Au ; KG: Mannswörth Parzelle: 949
 Fundstelle: 3/20/05211.4 Poigen Au ; KG: Mannswörth Parzelle: 975
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Kleinneusiedl Parzelle: 301
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Kleinneusiedl Parzelle: 302
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 584/6
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 716/1
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 717
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 718/1
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 718/2
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 719
 Fundstelle: 3/20/05211.6 Kleine Heide ; KG: Mannswörth Parzelle: 720
 Fundstelle: 3/20/05211.7 Wüstung Blindenthal ; KG: Mannswörth Parzelle: 709/2
 Fundstelle: 3/20/05211.7 Wüstung Blindenthal ; KG: Mannswörth Parzelle: 712/2
 Fundstelle: 3/20/05211.7 Wüstung Blindenthal ; KG: Mannswörth Parzelle: 713/3
 Fundstelle: 3/20/05211.7 Wüstung Blindenthal ; KG: Mannswörth Parzelle: 713/4
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 921
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 922
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 923
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 924/1
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 924/2
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 925
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 926
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 927
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 928
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 929
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 930
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 931
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 932
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 933
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 934
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 935
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 936
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 938/1
 Fundstelle: 3/20/05218.3 Neurisse ; KG: Rauchenwarth Parzelle: 938/2
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 1124
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 761
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 762
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 763
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 764
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 765
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 766
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 767
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 768
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 769
 Fundstelle: 3/20/05219.11 In Langen Rieden 2 ; KG: Schwadorf Parzelle: 770
 Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 857/1
 Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 857/2

Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 858
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 859
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 860
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 861
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 862
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 863
Fundstelle: 3/20/05219.12 An der Landebahn ; KG: Schwadorf Parzelle: 864
Fundstelle: 3/20/05219.4 Waldkapelle ; KG: Schwadorf Parzelle: 1077
Fundstelle: 3/20/05219.4 Waldkapelle ; KG: Schwadorf Parzelle: 565/2
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 799/1
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 800/1
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 801
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 802
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 803
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 804/1
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 805/1
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 806
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 807
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 808/3
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 810
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 811/2
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 812/1
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 813
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 815
Fundstelle: 3/20/05219.5 In langen Rieden ; KG: Schwadorf Parzelle: 817
Fundstelle: 3/20/05219.7 Oberes Feld ; KG: Schwadorf Parzelle: 565/1
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 1135/6
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 865
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 866
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 867
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 868
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 869
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 870
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 871
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 872
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 873
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 874
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 875
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 876
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 877
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 878
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 879
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 881
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 882
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 883
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 886
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 887/2
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 887/4
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 888/3
Fundstelle: 3/20/05219.8 Fischaäcker ; KG: Schwadorf Parzelle: 889/1

6.20 Lärmschutz

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Beilage ucpm003, Stellungnahme von Dr. Maximilian Schaffgotsch:

- In der Einwendung wird das erweiterte Monitoringkonzept begrüßt. Des Weiteren verweist der Einwender auf Pegelverzerrungen durch Wind und damit verbunden zu einem Ansteigen der Grundgeräuschpegel in Ebergassing. Mit Pegelverzerrungen ist wohl die Übertragung durch Mitwind gemeint. Dies wird durch die Anwendung der ÖAL 24 bereits berücksichtigt.
- Des Weiteren sind die in der Beilage bezüglich der Lärmbelastung angegebenen Zusatzbelastungen im Gutachten eindeutig beschrieben. Selbstverständlich ist bei einer weiteren Piste eine Zunahme der Lärmsituation in Ebergassing gegeben. Alle sich daraus ergebenden schalltechnischen Gesichtspunkte sind in ihrer Auswirkung im Gutachten ausreichend dargestellt.
- Die schalltechnischen Berechnungen gehen von einem worst-case-Szenario aus. In der Akustik ist eine Toleranzangabe nicht üblich.
- Die Norm S 5021 ist nicht einschlägig. Allein maßgebend für die Berechnung des Fluglärms in Österreich ist die ÖAL 24.
- Eine Pegeldifferenz von 46 dB zwischen Grundgeräuschpegel und Fluglärm ist nicht nachvollziehbar, solange die Bezüge zu den Pegeln nicht angegeben werden (L_{eq} , L_{max})
- Es ist nicht richtig, dass bezüglich der Ausbreitungsbedingungen nur der Idealfall angesetzt wurde, sondern es wurde gemäß der ÖAL24 das worst-case-Szenario mit Mitwind angewendet
- Zum Einwand bezüglich einer A- bzw. C-Bewertung von Fluglärm ist folgendes zu sagen: Eine der Voraussetzungen dafür, dass von einem tieffrequenten Geräusch gesprochen werden kann, besteht darin, dass zwischen den mit der Frequenzbewertung A und den mit der Frequenzbewertung C gemessenen Schalldruckpegeln eine Differenz von mindestens 20 dB besteht (vgl. z.B.

DIN 45680). Hierzu wurde vom Büro des Sachverständigen eine Untersuchung am Flughafen Frankfurt durchgeführt. Demzufolge erzeugen moderne Passagierflugzeuge zumindest außerhalb des Flughafenzauns keine tieffrequenten Geräuschimmissionen im Sinne des o.g. Kriteriums.

- Der Grundgeräuschpegel wird i.A. durch den Straßenverkehrslärm und nicht durch Fluglärm bestimmt
- Die A-Bewertung ist international vereinbart und liegt zahlreichen nationalen und internationalen Regelwerken zugrunde. Zudem wurde die Berechnung frequenzabhängig (in Oktaven) durchgeführt und erst am Immissionsort aus den Einzelpegeln der A-bewertete Schallpegel berechnet.
- Der abschließenden Stellungnahme des Einwenders, es wären nicht alle Fragen beantwortet worden, wird widersprochen.

Zur Beilage ucla002, Stellungnahme von Fischer Martin:

Es wird vorgebracht, dass durch die Neuanlage der Piste 11 R überlappende Lärmkorridore in Wien entstehen, wodurch sich die Belastung der Wiener Bevölkerung verdoppeln würde. Er begründet dies damit, dass nicht gesichert ist, dass ein Curved Approach auf die Piste 11 R möglich ist.

Dazu ist festzustellen, dass es Antragsgegenstand ist, dass die Piste 11 R ausschließlich gekurvt angefliegen wird. Entsprechende technische Hilfsmittel für einen geraden Anflug (ILS) sind nicht vorgesehen. Damit wird es zu dem vom Einwender befürchteten Szenario nicht kommen.

Zur Beilage ucte006, Stellungnahme von Herrn Kohlhauser Erich:

Vom Einwender werden die lärmmedizinischen Kriterien zur Beschreibung der Geräuschimmissionen falsch interpretiert. Richtig ist, dass im Gutachten Umwelthygiene zum einen Kriterien in Form eines energieäquivalenten Dauerschallpegels und zum anderen Kriterien in Form einer Maximalpegelhäufigkeit angegeben werden.

Kriterien zur Maximalpegelhäufigkeit beschreiben, wie häufig ein bestimmter Maximalpegel erreicht oder überschritten werden darf, ohne dass das Kriterium überschritten wird.

Die vom Einwender geforderte Berücksichtigung der Ereignisdauer wird automatisch in den Kriterien des energieäquivalenten Dauerschallpegels mitberücksichtigt. Demzufolge ist der energieäquivalente Dauerschallpegel umso höher, je länger das Ereignis dauert. Ein zusätzliches Kriterium zur Berücksichtigung der Ereignisdauer ist somit nicht notwendig.

Der vom Einwender konstruierte Widerspruch in den Antragsunterlagen des Flughafens von Haider und Neukirchen sowie den Sachverständigengutachten von Schaffert und Scheuch in Bezug auf die nächtlichen Maximalpegelkriterien ist nicht vorhanden. In allen Gutachten wird gleichlautend davon ausgegangen, dass ein Anspruch auf Schallschutz besteht, sobald eines der beiden Maximalpegelhäufigkeitskriterien (1 x 80 dB(A) oder 13 x 68 dB(A)) überschritten wird.

Zur Beilage ucla003, Stellungnahme von Frau Rynesch:

Die Ausführungen der Einwenderin, dass der Gutachter Prof. Schaffert davon ausgehen würde, dass sich an den belasteten Gebieten im Bereich Schwechat keine wesentlichen Änderungen ergeben werden, bezieht sich vermutlich auf die Beantwortung der Einwendung LÄR 16.9. In der Antwort zu dieser Einwendung wurde unter anderem zusammenfassend die Geräuschbelastung in Schwechat verbal beschrieben und beispielhaft anhand des Immissionsortes SE 17 (Kindergarten Schwechat) diskutiert. Demzufolge ergeben sich zwischen dem Nullszenario 2020 sowie den Planszenarien 2020 bzw. 2025 nur Unterschiede im Zehntelbereich, die als nicht wesentlich anzusehen sind.

Zur Beilage ucsx001, Stellungnahme von Herrn Leopold Winkler:

Bezüglich der Forderung, dass für die Gemeinde Kleinneusiedl im speziell durch Bodenlärm belasteten Bereich eine weitere Messstelle eingerichtet werden soll, ist zu sagen, dass eine zusätzliche Messstelle in den Auflagen (Nr. 26) bereits vorgesehen ist.

Zur Beilage ucpm005, Stellungnahme von Frau Brigitta Hofbauer:

Bezüglich der zusätzlichen Messstelle in Schwadorf verweisen wir auf die Beantwortung der Stellungnahme LÄR 5.1

Bezüglich der Frage zu dem Lärmschutzwall hat Hr. Jöchlinger von FWAG der Einwenderin die Berechnung und die Übermittlung der Ergebnisse für einen Lärmschutzwall der Höhe 5 m, 10 m und 15 m zugesagt.

Zur Beilage ucpm002, Stellungnahme von Herrn Gerhard Schwarzmann:

Auf die Forderung des Einwenders wurde auf das in der Auflage vorgesehene erweiterte Monitoring verwiesen.

Zur Beilage ucpm004, Stellungnahme von Herrn Dr. Manfred Peter:

- Zu 1.: Der in den Antragsunterlagen vorgesehene Lärmschutzdamm ist Projektgegenstand und wird daher zu errichten sein.
- Zu 2.: Wie 1.
- Zu 3.: Bezüglich der zusätzlichen Messstelle in Schwadorf verweisen wir auf die Beantwortung der Stellungnahme LÄR 5.1. In Rauchenwarth ist eine zusätzliche Messstelle aus heutiger Sicht nicht sinnvoll (da quer zur Startbahn liegend und hinter Lärmschutzwall liegend).
- Zu 4.: Wir verweisen hierzu auf die Beantwortung der Einwendung LÄR 8.2
- Zu 5.: Eine Verlegung der B10 im Bereich Schwadorf hat mit dem Projekt nichts zu tun und wird daher unsererseits nicht kommentiert.

Zur Beilage ucgp001, Stellungnahme von Frau Herzogmüller:

Die Einwenderin trägt vor, dass anlässlich von punktuell durchgeführten Lärmmessungen in Gallbrunn Maximalpegel von 80 bis 85 dB(A) sowie Dauerschallpegel von ca. 55 dB(A) gemessen wurden. Des Weiteren wurde ein Dauerschallpegel von knapp 58 dB(A) mit einer Belastungsdauer von 34,1 s festgestellt.

Zu dem Vortrag ist zu sagen, dass sich sämtliche Bewertungskriterien auf Mittelwerte der verkehrsreichsten 6 Monate beziehen. Während einzelner kurzer Zeiträume können daher auch höhere Geräuschpegel erzeugt werden. Insofern lassen kurzzeitig durchgeführte Pegelmessungen nur einen sehr begrenzten Rückschluss auf die Geräuschsituation während der verkehrsreichsten 6 Monate zu.

Die während der verkehrsreichsten 6 Monate nach Errichtung der 3. Piste in Gallbrunn zu erwartenden Geräuschpegel können den Antragsunterlagen sowie dem Gutachten des Sachverständigen beispielhaft anhand der Ergebnisse für den Immissionsort SE 339 entnommen werden. Der Unterschied zu den für das Nullszenario 2020 berechneten Immissionspegeln (energieäquivalenter Dauerschallpegel 06.00 bis 22.00 Uhr) beträgt weniger als 1 dB und ist somit als irrelevant anzusehen. Ein exorbitanter Anstieg der Lärmbelastung, wie von der Einwenderin befürchtet, ist somit nicht zu erwarten.

Zur Beilage ucsb002, Stellungnahme/Einwendung von Herrn Rusy Roman, Kledering:

In der Einwendung wird vorgebracht, dass am Wohnhaus Hinflergasse 7 in Kledering neben einer Belastung durch Fluglärm auch eine Belastung durch Eisenbahnlärm vorhanden ist. Diese Doppelbelastung sei in der UVE nicht ausreichend berücksichtigt worden.

Die Geräuschimmissionen im Bereich des Einwenders in Kledering lassen sich näherungsweise aus den Berechnungsergebnissen für den Immissionsort SE 019 ableiten. Demzufolge wird durch den Fluglärm im Nullszenario 2020 ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von $L_{d\ 06.00\ bis\ 22.00\ h} = 46,4\ \text{dB(A)}$ erzeugt. Die Umhüllung der Planszenarien 2020 und 2025 ergibt für diesen Immissionsort $L_{d\ 06.00\ bis\ 22.00\ h} = 49,6\ \text{dB(A)}$. Infolge des Betriebs der 3. Piste kommt es zwar zu einer Erhöhung um ca. 3 dB, doch wird die lärmmedizinisch relevante Schwelle ($L_{d\ 06.00\ bis\ 22.00\ h} = 62\ \text{dB(A)}$) um mehr als 10 dB(A) unterschritten. Eine Gesundheitsgefährdung durch den Flugbetrieb der 3. Piste ist somit auszuschließen.

In Bezug auf die Belastung durch Schienenverkehrslärm sei darauf hingewiesen, dass es nicht Aufgabe des Flughafens ist, Probleme, die es unabhängig vom Betrieb des Flughafens durch Straßen- oder Schienenverkehrsgeräusche gibt, planerisch oder gar in Form von zusätzlichen Lärmvorsorgemaßnahmen zu lösen. Sofern durch den Quell- und Zielverkehr des Flughafens keine wesentliche Veränderung der ohnehin vorhandenen Geräuschbelastung eintritt, ist es Aufgabe des Trägers des betreffenden Straßen- oder Schienenverkehrsabschnitts für einen adäquaten Lärmschutz zu sorgen. Es wurde keine Zunahme der Zugzahlen und damit keine Zunah-

me des Schienenverkehrslärms durch den Ausbau des Flughafens prognostiziert (vgl. Ergänzende Unterlage 4.3, S.4).

Zur Beilage ucsx002, Stellungnahme von Herrn Frauenberger:

Der Einwender trägt vor, dass durch die 3. Piste der Verkehr im Bereich der Stadtgemeinde Schwechat stark steigen wird und stellt die Frage, ob der Lärmschutz für Straße und Schiene für eine durch das Projekt verursachte Verkehrsbelastung ausreicht.

Diesbezüglich kann festgestellt werden, dass durch die 3. Piste nirgendwo im Gemeindegebiet Schwechat eine Geräuscherhöhung von mehr als 1 dB erzeugt wird. Geräuscherhöhungen in dieser Größenordnung sind gemäß den Ausführungen des umweltmedizinischen Gutachtens als irrelevant anzusehen.

Unabhängig davon sind im parallelen Ausbauprojekt für die S-Bahnstrecke Wien-Schwechat insbesondere im Bereich Schwechat umfangreiche zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen entlang der Schienentrasse vorgesehen.

Zur Beilage ucsg004, Stellungnahme von Herrn W. Talasch:

Einleitend muss festgestellt werden, dass die schriftliche Niederschrift der Einwendung des Herrn Talasch die mündliche Diskussion während der Verhandlung nicht richtig wiedergibt.

Herr Talasch macht zu Beginn einige Ausführungen zur seiner Ansicht nach möglichen Überprüfung der Schlüssigkeit des UVE-Gutachtens und kommt zu dem unzutreffenden Ergebnis, dass die Schlüssigkeit nicht hätte überprüft werden können. Ganz offensichtlich kennt Herr Talasch als Präsident des österreichischen Arbeitsrings für Lärmbekämpfung nicht das Ergänzungsblatt zur ÖAL Richtlinie 24 vom April 2006, das dann in die Neufassung 2008 der ÖAL einging.

Korrekt wiedergegeben ist die Tatsache, dass die Fluglärmrechnungen der UVE nach ÖAL Richtlinie 24 mit den im UVE-Gutachten beschriebenen Adaptionen durchgeführt wurden. Die deutsche Berechnungsvorschrift AzB wurde lediglich zur Verifikation der Berechnungsergebnisse durch den UVP-Gutachter angewendet.

Nicht richtig ist wiedergegeben, dass die Unsicherheiten / Varianzen nur zu Lasten der Betroffenen ausgelegt worden wären. Sowohl im Eingangsstatement als auch bei der wiederholten Erläuterung des erweiterten Monitoringkonzeptes wurde deutlich gemacht, dass die Unsicherheiten gerade nicht zu Lasten der Betroffenen ausgelegt werden sollen. Das erläuterte Konzept für das Eröffnungsszenario (Umhüllende der Planszenarien 2020 und 2025) wird in unverständlicher Weise von Herrn Talasch mit dem von niemand erhobenen Vorwurf des zu geringen Einsatzes lärmarmen Flugzeuge in Verbindung gebracht. Die Problematik Verspätungen/Verfrühungen wurde erläutert (UVP-Gutachten, Kapitel 4.5.2) und wird durch das Schutzkonzept abgefangen.

Hinsichtlich der Kritik an den Bescheidaufgaben ist zu sagen, dass nicht beabsichtigt wird, die Lärmberechnungen vollständig durch Messungen zu ersetzen, sondern diese ergänzend durchgeführt werden sollen, um sicherzustellen, dass die Berechnungsergebnisse die reale Belastungssituation zutreffend darstellen.

Herr Talasch kritisiert hinsichtlich der Auflagen 14 und 16, dass diese missverständlich seien und erst die mündliche Verhandlung Klarheit verschaffen wurde. Tatsächlich werden die zitierten Auflagen durch die Auflagen 15 und 17 konkretisiert, so dass eine Änderung bzw. Ergänzung nicht notwendig ist.

Zur Beilage ucgp002, Stellungnahme von Herrn Wolfgang Khutter:

Vom Einwender wurde vorgetragen, dass für bestimmte in der Einwendung näher genannte Schul- und Kindergartenstandorte keine Lärmimmissionspegel berechnet und ausgewiesen wurden. Es wird vermutet, dass eine oder mehrere dieser Standorte innerhalb der Isokontur $L_d (06.00 \text{ bis } 19.00 \text{ h}) = 55 \text{ dB(A)}$ liegt.

Die Nachprüfung ergab, dass sämtliche in der Einwendung aufgeführten Schul- und Kindergartenstandorte außerhalb der Isolinie $L_d (06.00 \text{ bis } 19.00 \text{ h}) = 55 \text{ dB(A)}$ liegen. Dies gilt sowohl für das Planszenario 2020 als auch für das Planszenario 2025.

Vom Einwender wurde des Weiteren vorgetragen, dass gemäß den Berechnungen im Zuge der Erstellung von Umgebungslärmkarten gemäß der EU-Umgebungslärmrichtlinie festgestellt wurde, dass 29 % der Flächen innerhalb des so genannten Gürtels der Stadt Wien (Bezirke 1 bis 9 sowie 20. Bezirk) während der Nachtzeiten einen Schalldruckpegel von $L_{\text{night}} \leq 40 \text{ dB(A)}$ aufweisen würden.

Insgesamt gibt die Stellungnahme den zu diesem Punkt geführten Dialog im Wesentlichen korrekt wieder.

Ausweislich der vom Einwender dem Sachverständigen im Nachgang zur Verfügung gestellten beispielhaften Lärmkarten, in denen im Unterschied zu dem im Internet veröffentlichten Lärmkarten kein Abbruchkriterium angewendet wurde, treten Schalldruckpegel von weniger als 40 dB(A) während der Nachtzeit nur in Innenhöfen bei geschlossener Blockrandbebauung auf.

Die Aussage des Sachverständigen, dass in Ballungsräumen ein Schalldruckpegel von 40 dB(A) während der Nachtzeit nur in Ausnahmefällen unterschritten wird (Beantwortung der Einwendung LÄR 6.4.1), bezog sich nicht auf die Situation in Innenhöfen. Hier können tatsächlich derartig niedrige Schalldruckpegel auftreten.

Die in der Stellungnahme enthaltene Angabe zum Prozentsatz von Gebieten mit $L_{\text{night}} \leq 40$ dB(A) kann vom Sachverständigen nicht geprüft werden. Die im angesprochenen Bereich (innerhalb des Gürtels) auftretenden Geräuschmissionen durch Fluglärm sind jedoch nicht als lärmmedizinisch relevant anzusehen.

Des Weiteren wird in der Stellungnahme ausgeführt, dass entsprechend den Ausführungen des Ing. Talasch bei der Lärmzonenberechnung von Fluglärm kaum Unsicherheiten bestehen, da eine Berechnung von Lärmzonen bei Eingabe der gleichen Eingangsparameter immer das gleiche Ergebnis ergeben würde, was bei einer Wiederholung der Messung nicht gegeben sei.

Dazu ist aus fachlicher Sicht folgendes zu sagen: Es steht außer Frage, dass das Wiederholen einer Berechnung bei Gleichhaltung aller Parameter immer wieder zum gleichen Ergebnis führt. Sofern jedoch die für die Berechnung verwendeten Parameter die Realität nicht ausreichend genau beschreiben, ist eine Abweichung zwischen Berechnungsergebnis und Realität unvermeidlich. Nach Ansicht des Sachverständigen ist es daher unerlässlich, das Berechnungsergebnis anhand der tatsächlich auftretenden Geräuschmissionen zu überprüfen. Da die zu diesem Zwecke durchzuführenden Messungen naturgemäß auch nicht frei von Unsicherheit und Fehlern sind, sind die Messungen entsprechend sorgfältig durchzuführen. Darüber hinaus sieht der Vorschlag des Sachverständigen eine Abweichungstoleranz zwischen Messung und Rechnung von 1,5 dB vor.

Vom Einwender wird gefordert, dass ein Schallausbreitungsprogramm zu installieren ist, welches die Lärmzonen $L_{den} = 55, 45$ und 40 dB(A) basierend auf den tatsächlich geflogenen Flugrouten ermittelt.

Hierzu sei zunächst angemerkt, dass die vorstehend skizzierten Ausführungen des Einwenders in der Anhörung nicht kommentiert wurden. Nachfolgend eine kurze Stellungnahme:

Der Parameter L_{den} (level day evening night) ist zwar im Zusammenhang mit der Umsetzung der EU-Umgebungsrichtlinie zu ermitteln, doch stellt er nach Ansicht des lärmmedizinischen Sachverständigen kein sinnvolles lärmmedizinisches Kriterium dar. Der L_{den} ist ein 24-Stundenpegel, bei dem Ereignisse während des Tages und der Nachtzeit nach einem starren Verfahren zu einem Wert zusammengezogen werden. Aufgrund der unterschiedlichen Wirkung von Lärm auf den Menschen während der Tag- und während der Nachtzeit sind die lärmmedizinisch relevanten Kriterien jeweils nach Tages- und Nachtzeit getrennt zu betrachten. Aus diesem Grunde ist der L_{den} im Rahmen des Antragsverfahrens nur von untergeordneter Bedeutung.

Unabhängig davon wäre es denkbar, dass die Flughafen Wien AG der Stadt Wien entsprechende Berechnungsergebnisse z.B. für die Erstellung von EU-Umgebungslärmkarten zur Verfügung stellt.

Zur Beilage ucbs009, Stellungnahme von Herrn Michael Hecht:

Die in der Anhörung geführte Diskussion wird in der Stellungnahme von RA Dr. Hecht zutreffend wiedergegeben.

Zu dem Dialog zu Auflage 17 fehlt in der Stellungnahme des Einwenders eine Antwort die nachfolgend gegeben werden soll.

Auflage 17 lautet:

„Sofern die Abweichungen auf prinzipielle Schwächen des Berechnungsverfahrens zurückzuführen sind, ist das Berechnungsverfahren zu wechseln oder, sofern dies technisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist, anzupassen.“

Jedes Berechnungsverfahren zu einem physikalischen Sachverhalt stellt eine Vereinfachung der Wirklichkeit dar, bei dem die vielfach sehr komplexen Zusammenhänge

durch vereinfachte Betrachtungen ersetzt werden. So wird beispielsweise in der ÖAL 24 vereinfachend angenommen, dass die Streuung der Flugbewegungen längs des Flugweges immer symmetrisch zum Flugweg verteilt ist. Diese Annahme ist zwar in der Regel zutreffend, doch kann es, wie auch die Flugspuraufzeichnungen zeigen, durchaus vorkommen, dass in Teilbereichen stärkere Abweichungen zu einer Seite zu beobachten sind. Die hieraus resultierenden Verfälschungen sind eine prinzipielle Schwäche der ÖAL 24. Aus Auflage 17 geht hervor, dass Schwächen eines Verfahrens so lange tolerabel sind, so lange die Abweichungen zwischen Messung und Rechnung nicht mehr als 1,5 dB betragen.

Ergänzend zum Thema der Lärmbelastung in den Außenbereichen ist zu erwähnen, dass es derzeit keine fundierten lärmmedizinischen Erkenntnisse gibt, die eine Unzumutbarkeit von Außenlärm zur Tageszeit (z.B. ab einem bestimmten Mittelungspegel) nachweisen.

Zur Beilage von uchg005, Stellungnahme von Frau RA Dr. Oberkofler:

In der Einwendung wird kritisiert, dass vom Gutachter des Flughafens Korrekturen an der ÖAL-Richtlinie 24 vorgenommen wurden.

Diese Korrekturen waren notwendig, da die ÖAL 24 in diesem Punkt unzureichend ist und sich anderenfalls in bestimmten Bereichen unsinnige, mit der Wirklichkeit in keiner Weise übereinstimmende Berechnungsergebnisse ergeben hätten. Das Vorgehen ist vom Behördengutachten ausdrücklich goutiert worden.

Zur Beilage von rpgc009, Stellungnahme von Herrn Viktor Horak in Vertretung für Herrn Herbert Hofmann:

Die in der Stellungnahme enthaltene Frage an den Behördengutachter Herrn Prof. Schaffert (Wurde die Ausnützung der Kapazitätsreserve in den Lärmgutachten berücksichtigt?) wurde so in der Anhörung nicht gestellt. Demzufolge kann auch die in der Stellungnahme wiedergegebene Antwort des Sachverständigen nicht zutreffend sein.

Diskutiert wurde die Frage, inwieweit die Verwendung größerer Flugzeuge in den Fluglärmprognosen berücksichtigt worden sei. Dies wurde vom Behördensachverständigen bejaht.

Zum Themenkomplex der fehlenden Lärmesswerte für den Curved Approach sei angemerkt, dass die sich hieraus ergebenden Unsicherheiten entsprechend den Ausführungen im Gutachten des Behördensachverständigen durch ein Monitoringkonzept aufgefangen werden können. Bei diesem Monitoringkonzept erfolgt ein Abgleich zwischen Mess- und Rechenwerten. Sofern die Messergebnisse zum Curved Approach ergeben, dass die Geräuschemissionen während dieser Flugphase höher sind als bis dahin im Berechnungsprogramm angenommen, erfolgt eine entsprechende Korrektur und Neuberechnung der Isokonturen.

Zur Beilage ucsg006, Stellungnahme von Herrn Manfred Schweighart:

Aus den gutachtlichen Stellungnahmen des Gutachters Zimmermann geht hervor, dass es zwar in Nordamerika an einer ganzen Reihe von Flugplätzen bereits heute gekurvte Anflüge gibt, jedoch in Europa befinden sich diese derzeit nur in der Konzeptionsphase. Im Gegensatz zu den Aussagen des Einwenders liegen derzeit keine belastbaren Messergebnisse vor, die validiert sind und Eingang in die Berechnungsverfahren gefunden haben.

Die Festlegung der 6 verkehrsreichsten Monate hat einheitlich für den gesamten Flughafen zu erfolgen unter Einbeziehung aller Pisten. Die isolierte Betrachtung einer einzelnen Piste (hier 16/34) ist in der ÖAL nicht vorgesehen.

Zur Beilage von rppi005, Stellungnahme von Herrn Adolf Obrist:

Die durch den Einwender angeführten Pegelanteile an der Messstelle deuten darauf hin, dass der Fluglärm an dieser Position in Bezug auf den Mittelungspegel L_{eq} nicht die dominierende Geräuschquelle ist. Hier spielt aufgrund der energetischen Mittelung (zwei Schallquellen gleichen Pegels erzeugen in der Summe einen gegenüber dem Pegel der Einzelquelle um 3dB erhöhten Pegel) die Einwirkungsdauer, die Häufigkeit der Flugereignisse und die Pegelhöhe eine entscheidende Rolle. Als Fremdgeräusch ist nicht der Pegel zu verstehen, der bei einem konkreten Überflug vor und nach dem Ereignis herrscht, sondern der über den Bezugszeitraum gemittelte Pegel, der sich an der Messstelle unter Ausschluss des durch Fluglärm hervorgerufenen Pegelanteils über denselben Bezugszeitraum (z.B. den Nachtzeitraum) ergibt.

Der zuständige Sachverständige der FWAG erläuterte während der Verhandlung, dass die Schwellwerte für die Erfassung von Flugereignissen an jeder Messstelle an

die vorliegenden Gegebenheiten (etwa das Hintergrundgeräusch und die zu erwartenden Pegel bei Überflügen) angepasst werden. Es wurde bestätigt, dass nicht erfasste Überflüge, die etwa vom Hintergrundgeräusch überdeckt werden, dem Fremdgeräusch zugerechnet werden, dies jedoch aufgrund der gut angepassten Schwellwerte selten der Fall ist. Zu der Behauptung, die Erfassungsquote läge bei 10 %, kann unsererseits keine Aussage getroffen werden. Zutreffend ist die Aussage des Einwenders, dass Rasenmäher, Kindergejohle, Traktoren oder Vogelgezwitscher allesamt dem Fremdgeräusch zugerechnet werden. Dies ist jedoch nicht zu kritisieren, da lediglich eine Unterscheidung nach Fluglärm und Nicht-Fluglärm notwendig ist.

Zu den Aussagen bezüglich Missachtungen der vorgegebenen Flugrouten und der daraus gefolgerten Unzulänglichkeit der Berechnungen, ist zu sagen, dass unsererseits bei der Überprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht von von den Vorhabenserklärungen abweichendem Verhalten des Antragsstellers ausgegangen werden kann.

Tatsächlich sieht die ÖAL 24 zur Berechnung des Fluglärms den Gesamtzeitraum der 6 verkehrsreichsten Monate vor und nicht etwa einen Zeitraum, zu dem der Flugverkehr auf einer bestimmten Piste besonders stark oder besonders schwach ausfällt. Die Berechnungen wurden somit entsprechend der vorgenannten Berechnungsvorschrift korrekt durchgeführt. Entsprechend beziehen sich die Grenzwerte dessen, was als zumutbar eingestuft wird, auf einen längeren Mittelungszeitraum, in dem lautere und leisere Tage vorkommen.

Zur Beilage von rpgc010, Stellungnahme von Frau Brigitte Krenn:

Die Rechenwerte der Prognoserechnungen gelten im Falle der Messstelle MP10 für den Standort Neukettenhoferstraße 43.

Bezüglich der umgezogenen Schule (SE053) ist zu sagen, dass dies selbstverständlich berücksichtigt wird und die Maßnahmen natürlich von der tatsächlichen Lage der Schule abhängig gemacht werden.

Die Einwenderin führt aus, dass das Stoßlüften in einigen Schulen in höheren Stockwerken teilweise nicht möglich ist und erkundigt sich danach, ob für diese Einrichtungen auch Schalldämmlüfter vorgesehen sind. Diesbezüglich werden die Auf-

lagen noch einmal überarbeitet, so dass sie eindeutiger formuliert sind. Bei entsprechendem Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen sind die Innenschutzziele selbstverständlich unter Sicherstellung der ausreichenden Lüftung einzuhalten.

Es ist tatsächlich so, dass die Ortschaft Schwechat in den Planszenarien 2020 und 2025 in der Nachtzeit nicht direkt überflogen wird, da es keine Anflüge auf die 11L in der Nachtzeit gibt und die Starts von den Parallelpisten schon vor Schwechat Richtung Süden (Zwölfaxing, Himberg) abschwanken. Es wird richtig angeführt, dass auch Vorbeiflüge, die also nicht direkt über Schwechat führen, in Schwechat wahrgenommen werden können. Der Bereich fällt jedoch nicht in den Nachtschutzbereich, der durch die lärmmedizinischen Kriterien definiert wird.

Zu den Aussagen bezüglich Missachtungen der vorgegebenen Flugrouten und der daraus gefolgerten Unzulänglichkeit der Berechnungen, ist zu sagen, dass unsererseits bei der Überprüfung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens nicht von von den Vorhabenserklärungen abweichendem Verhalten des Antragsstellers ausgegangen werden kann.

Wie mehrfach während der mündlichen Verhandlung erläutert wurde, wurde für die UVP ein plausibles Flugszenario zugrunde gelegt und beurteilt. Die Festlegung der Flugrouten kann im Rahmen der UVP nicht geschehen. Um aber dennoch mögliche zukünftige Abweichungen abzufangen, wurde das Monitoringkonzept, das von Herrn Dr. Schaffert u.a. in seinem Eingangsstatement vorgestellt wurde, in die Auflagen aufgenommen.

Die Einwenderin benennt Diskrepanzen, die ihrer Ansicht nach zwischen den Berechnungsergebnissen des Fachbeitrags Fluglärm für das Bestandsszenario 2003 und einer Messstelle in der Nähe des Berechnungspunktes S030 bestehen. Dazu ist aus fachlicher Sicht festzustellen, dass zum einen Messwerte einzelner Tage nicht direkt mit Berechnungen, die auf der Basis einer Mittelung über die 6 verkehrsreichsten Monate durchgeführt wurden, vergleichbar sind. Zum anderen stellen die Fluglärmrechnungen worst-case-Betrachtungen dar – beispielsweise wird immer von Mitwind ausgegangen – und somit liegen die Messwerte in den meisten Fällen tatsächlich unter den berechneten Werten. Dies liegt jedoch im Interesse der Anwohner, da die Konturen der Lärmschutzbereiche somit „auf der sicheren Seite“ sind. Im weiteren Verlauf nach einer Inbetriebnahme der 3. Piste würde durch das Monito-

ringkonzept dann aber sichergestellt werden, dass das Berechnungsverfahren möglichst gut an die tatsächlichen Messwerte angepasst wird.

In den Ausführungen zum West- und Ostwind abhängigen Fluglärm wird unsere Beantwortung der Stellungnahme LÄR 16.9 korrekt wiedergegeben, die darin enthaltenen Aussagen werden von uns bestätigt. Der südliche Bereich von Schwechat, Rannersdorf und Zwölfaxing wurde sehr wohl berücksichtigt. Für den nördlichen Bereich von Zwölfaxing ist in den Auflagen ein zusätzlicher Messpunkt vorgeschrieben worden.

Es ist nicht richtig, dass der Fluglärm nur anhand der Kirchen der Ortschaften festgemacht wurde. Es wurden zum einen flächendeckende Darstellungen des Fluglärms vorgenommen und zum anderen Einzelpunkte, insbesondere an lärmsensiblen Einrichtungen, betrachtet. Für die Beurteilung der Zunahme des Straßenverkehrslärms wurden zusätzliche Einzelpunkte an Kirchplätzen weiter entfernter Ortschaften gesetzt.

Zu den flächigen Zunahmen der Lärmzonen ist zu sagen, dass diese im Teilgutachten Lärmschutz anhand der Linie $L_d=62\text{dB(A)}$ für den Tag und der Umhüllenden $13 \times 68\text{dB(A)}$ und $1 \times 80\text{dB(A)}$ für die Nacht beschrieben wurden.

Der Aussage, dass die Triebwerksprobeläufe in den der ergänzenden Unterlage K4-4 für die Punkte MA030 und MA040 in Mannswörth falsch beurteilt worden wären, kann von uns nicht zugestimmt werden. Unter extremen Worst-Case-Annahmen ergeben sich an diesen Punkten 4,6 Überschreitungen des Pegels von 68dB(A) in der Nacht. Auch damit ist das lärmmedizinische Kriterium von 13 mal 68dB(A) noch nicht erreicht.

Die lärmmedizinischen Kriterien stellen die Beurteilungsgrundlage für die Bewertung des Straßenverkehrslärms im Fachbeitrag 02.120 dar. Es wird festgestellt, dass an keiner Stelle eine im Vorhaben begründete Zunahme des Straßenverkehrslärms von über 2dB auftritt. Gemäß den lärmmedizinischen Kriterien zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit bewegen sich die Veränderungen im irrelevanten bis zumutbaren Bereich.

In Bezug auf die Forderung, dass die Absolutwerte des Straßen- und Schienenverkehrs gewisse Grenzwert einhalten müssen, sei darauf hingewiesen, dass es nicht

Aufgabe des Flughafens ist, Probleme, die unabhängig vom Betrieb des Flughafens durch Straßen- oder Schienenverkehrsgeräusche gibt, planerisch oder gar in Form von zusätzlichen Lärmvorsorgemaßnahmen zu lösen. Sofern durch den Quell- und Zielverkehr des Flughafens keine wesentliche Veränderung der ohnehin vorhandenen Geräuschbelastung eintritt, ist es Aufgabe des Trägers des betreffenden Straßen- oder Schienenverkehrsabschnitts für einen adäquaten Lärmschutz zu sorgen.

Die Einwenderin führt des Weiteren aus, dass die Berechnungspunkte zur Beurteilung des Straßen- und Schienenverkehrslärms nicht immer an den immissionsstärksten Punkten der Ortschaften festgesetzt wurden. Ziel der Untersuchung war es jedoch, Bereiche mit lärmmedizinisch relevanten Zuwächsen zu detektieren. Aus diesem Grunde lag der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Darstellung von Differenzen (zwischen Null- und Planszenario). Die Pegeldifferenz, die sich durch eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf einer bestimmten Straße ergibt, ist dabei für einen direkt an der Straße liegenden und einen etwas weiter entfernten Punkt dieselbe. Wäre ein relevanter, vorhabensbedingter Lärmzuwachs festgestellt worden, hätte der Bereich sicherlich unter Hinzunahme weiterer Immissionsorte genauer untersucht werden müssen. Dies war jedoch nicht der Fall.

Zur Beilage von rpgc010, Stellungnahme von Herrn Erwin Huter, NÖ Umweltanwaltschaft:

Der Vorschlag, die FWAG in den Auflagen zur Teilnahme an einem Verfahren zur Beteiligung der betreffenden Bevölkerung (z.B. Dialogforum) zu verpflichten, wurde von uns als sinnvoll bezeichnet. Seitens der FWAG wurde jedoch ausgeführt, dass dies im Sinne einer konstruktiven Auseinandersetzung auf freiwilliger Basis geschehen sollte und nicht aufgrund einer Verpflichtung durch die Auflagen.

Zur Beilage von rppi006, Stellungnahme von Frau Monika Obereigner-Sivec:

Die von der Einwenderin vorgebrachte Kritik betrifft im Wesentlichen nicht das Teलगutachten Lärmschutz.

Die Behauptung, dass teilweise 13 Überflüge (gemeint sind wahrscheinlich Überflüge mit einer Überschreitung von 68 dB(A) im Maximalpegel) und teilweise 6 Überflüge als Maßstab angesetzt werden, ist nicht nachvollziehbar. Die lärmmedizinischen Kriterien für den Nachtzeitraum bei wohnlicher Nutzung, ab denen ein Anspruch auf

Lärmschutzmaßnahmen am Wohnobjekt besteht, sind durchgehend als 13x68 dB(A) oder 1x80 dB(A) angesetzt und die Bewertung dementsprechend durchgeführt worden.

Die einheitliche Betrachtung der 6 (generell) verkehrsreichsten Monate entspricht der Vorgabe der ÖAL 24.

Zuzustimmen ist der Aussage, dass eine dauernde Überprüfung und Evaluierung erfolgen muss und in den Auflagen festzuhalten ist, dass bei Veränderungen entsprechende Maßnahmen ggf. auch zu ergänzen sind. Diese Forderung wird durch die vorgeschlagenen Auflagen, insbesondere durch das gestufte Schallschutzprogramm mit begleitendem Geräuschmonitoring, bereits erfüllt.

Zur Beilage von ucbs010, Stellungnahme von Herrn Dr. Edmund Gatterer:

In der Einwendung wird vorgetragen, dass in Liesing die Anzahl der Überflüge gemäß der Prognose für das Jahr 2025 mit 3. Piste gegenüber den Jahren 2008 und 2011 um das 8-fache steigt.

Hierzu ist zu sagen, dass sich gemäß den Angaben des Flughafens Wien in der Vergangenheit die in der nachfolgenden Tabelle angegebenen Überflughäufigkeiten ergaben.

IFR Starts über Liesing				
	Jahr	6 Monate ^{***}		
	Anzahl	Anzahl	Anteil an Starts	Anmerkung
2000	23.314	12.356	22,9%	alte Route*
2001	25.007	13.254	26,3%	alte Route*
2002	25.814	13.681	26,2%	alte Route*
2003	28.067	14.876	26,3%	alte Route*
2004	15.896	8.425	13,2%	derzeitige und zukünftige Route**
2005	12.890	6.832	10,3%	derzeitige und zukünftige Route**
2006	10.405	5.515	8,1%	derzeitige und zukünftige Route**
2007	10.109	5.358	7,3%	derzeitige und zukünftige Route**
2008	10.583	5.609	7,3%	derzeitige und zukünftige Route**
2009	10.719	5.681	8,2%	derzeitige und zukünftige Route**
2010	13.206	6.999	10,0%	derzeitige und zukünftige Route**
^{***}) Berechnung aus Jahreswert (Jahreswert * 0,53)				
^{**}) gem. AIRAC AIP AMDT 43				
^{*)} Starts auf den SID's LNZ6C und STO1C bzw. SID's MEDIX1C, LUGIN1C und STO2C				

Tab. 1: Anzahl Überflüge im Bereich Liesing, Bestand

Zum Vergleich ist in der nachfolgenden Tab. die Anzahl der Starts gemäß Nullszenario 2020 (ohne 3. Piste) bzw. gemäß Planszenario 2020 und Planszenario 2025 (jeweils mit 3. Piste) angegeben.

IFR Starts über Liesing gem Rev. 05				
Szenario	Jahr*	6 Monate		
	Anzahl	Anzahl	Anteil an Starts	Anmerkung
NS 2020	14158	7504	8,9%	derzeitige und zukünftige Route**
PS 2020	29866	15829	17,1%	derzeitige und zukünftige Route**
PS 2025	32306	17122	16,5%	derzeitige und zukünftige Route**
**) gem. AIRAC AIP AMDT 43				
*) Berechnung aus Angabe für verkehrsreichste 6 Monate (verkehrsreichste 6 Monate * 100/53)				

Tab. 2: Anzahl Überflüge im Bereich Liesing, Prognose gemäß Revision 05

Wie aus dem Vergleich der vorstehenden Tabellen zu entnehmen ist, ist die Aussage in der Einwendung, dass es zu einer 8-fachen Erhöhung der Anzahl der Starts über Liesing gegenüber der Situation 2008/2011 kommen würde, nicht zutreffend. Bezogen auf das Jahr 2010 ergibt sich für das Planszenario 2025 eine Erhöhung um den Faktor 2,5. Unabhängig davon sei darauf hingewiesen, dass die Anzahl der Starts auf der alten Route, die bis 2003 befliegen wurde und etwas südlich von Liesing verlief ca. 87% der Flugbewegungen entsprach, die für das Prognoseszenarium 2025 prognostiziert wird.

Des Weiteren wird in der Einwendung bezweifelt, dass der durch Fluglärm hervorgerufene Dauerschallpegel im Prognoseszenario 2025 einen Wert von 45 dB(A) nicht übersteigt. Hierzu ist zu sagen, dass es sich bei der oben genannten Aussage von Prof. Schaffert um eine Abschätzung auf der Basis der Ergebnisse der Fluglärmüberwachungsanlage des Flughafens Wien handelt.

Entsprechend der Ergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage Wien 23 (Siebenhirten) wurde im Jahre 2010 ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von LAeq = 37,9 dB(A) gemessen. Eine lineare Hochrechnung der Anzahl der Starts (Faktor 2,5) würde zu einem energieäquivalenten Dauerschallpegel von 41,8 dB(A) führen.

Dieser Wert ist sicherlich etwas zu klein, da in Zukunft in verstärktem Maße größeres Fluggerät eingesetzt wird. Darüber hinaus werden derzeit nicht alle Fluggeräusche erfasst. Es ist jedoch nicht zu erwarten, dass ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 45 dB(A) überschritten wird.

Anmerkung:

Eine Hochrechnung auf der Basis der Relation zwischen der Anzahl der gemessenen Überflüge und der Anzahl aller Flüge auf einer Route führt zu einer deutlichen Überschätzung des Anteils Fluglärm. Ein Überflug kann nicht gemessen werden, wenn er entweder durch Fremdgeräusche verdeckt wird oder aber entsprechend leise ist. Gerade in Bereichen, die wie Liesing mehr als 20 km vom Flughafen entfernt sind, tritt insbesondere der Fall, dass die Flugzeuge bereits so leise sind, dass sie nicht mehr gemessen werden können, sehr häufig auf. Die Gründe hierfür sind vielfältig (z.B. unterschiedliche Höhe und Triebwerksleistungen infolge unterschiedlichem Beladungszustand oder Abweichungen infolge der zulässigen Korridorbreite des Flugwegs).

Des Weiteren wird in der Einwendung darauf hingewiesen, dass eine Lärmmessung mit dem A-Filter nicht den empfundenen Lärm entspricht und dass die Lärmmessungen, wie auch die WHO empfiehlt, mit Zeitbewertungen C durchgeführt werden sollten.

Hierzu ist zu sagen, dass die A-Bewertung den international üblichen Standard für die Angabe von Einzahlwerten darstellt.

Darüber hinaus gibt es eine Empfehlung der WHO, bei Fluglärm die C-Bewertung anzuwenden, nicht. Dies ergibt sich schon daraus, dass die von der WHO empfohlenen Bewertungsmaßstäbe ausschließlich als A-bewertete Pegel definiert sind.

Zur Beilage rpgc014, Stellungnahme von KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien

Die Unstimmigkeiten zwischen Messung und Rechnung sind im Wesentlichen auf Abweichungen zwischen den der Rechnung zu Grunde gelegten Flugrouten und den tatsächlichen geflogenen Routings zurückzuführen. Die Berechnung unterstellt innerhalb eines Korridors eine statistische Verteilung der Flugzeuge. Wird außerhalb des

Korridors geflogen, d.h. eine ganze Anzahl von Flugzeugen erzeugt unterhalb des Korridors gar keine Geräusche, ergibt sich zwangsläufig ein niedriger gemessener Geräuschpegel als der gerechnete.

Grundsätzlich überschätzt das in Österreich anzuwendende Berechnungsverfahren der ÖAL 24 (wie auch andere innerösterreichische Verfahren) die Geräuschsituation. D.h. die berechneten Schallpegel sind wertemäßig immer höher als die gemessenen.

Zur Beilage von rpgc011, Stellungnahme von Herrn Dr. Manfred Peter:

Der Einwender bemängelt in seiner Ausführung die seiner Ansicht nach nicht ausreichende Berücksichtigung der Zunahme an Straßenverkehrslärm am Nordrand der Ortschaft Rauchenwarth.

Erläuternd seien zunächst die folgenden Passagen aus dem Teilgutachten Lärmschutz wiedergegeben:

„Ziel der Untersuchung ist es, Bereiche mit lärmmedizinisch relevanten Zuwächsen zu detektieren. Aus diesem Grunde liegt der Schwerpunkt der Untersuchung auf der Darstellung von Differenzen. Gemäß dem lärmmedizinischen Fachbeitrag 02.170 wurden die Pegelzunahmen aufgrund einer Umsetzung des Vorhabens folgendermaßen bewertet:

- *Pegelzunahmen unter 1 dB: irrelevant*
- *Pegelzunahmen unter 2 dB: jedenfalls zumutbar*
- *Pegelzunahmen ab 2 dB: Detailuntersuchungen sind erforderlich.*

[...]

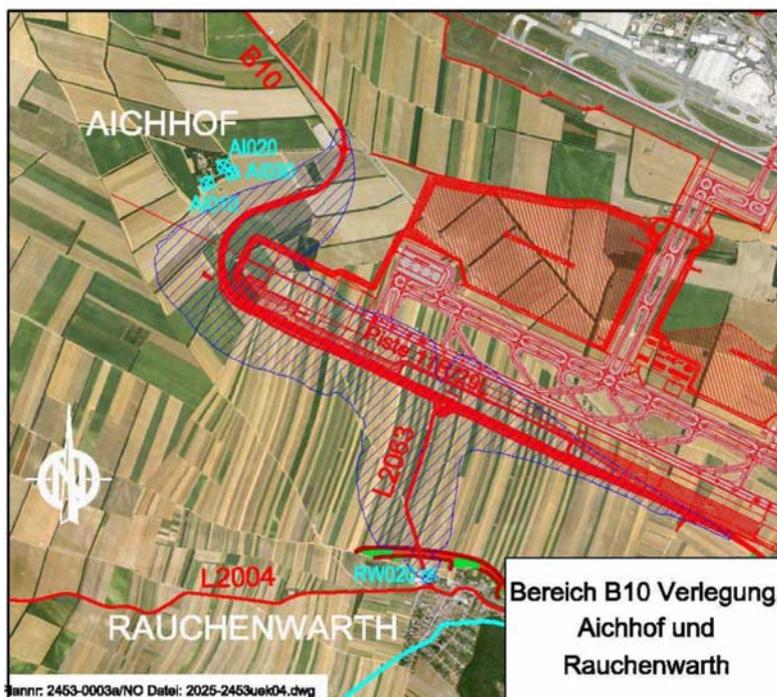
Die für die Grobmodellierung angenommenen Vereinfachungen betreffen im Wesentlichen:

- *Keine Berücksichtigung von etwaig vorhandenen Lärmschutzwänden bzw. Lärmschutzwällen entlang der betrachteten Straßen- und Schienenwege (Ausnahme: Lärmschutzwall entlang der verlegten Trasse der B10)*
- *Keine Berücksichtigung von Reflektionen oder Abschirmungen durch Gebäude.*

Im Ergebnis führen die vorstehend beschriebenen Vereinfachungen dazu, dass die Verkehrsgerausche an den einzelnen Immissionsorten grundsätzlich überschätzt werden.

[...]

Abgesehen von dem nachfolgend beschriebenen Bereich in der Ortschaft Rauchenwarth treten im gesamten Untersuchungsgebiet keine Zunahmen über der Irrelevanzschwelle von 1 dB in bewohntem Gebiet auf.



blaue Schraffur: Geräuscherhöhungen über 2 dB (bei Betrachtung aller Straßen)

Abb. 6.1 Geräuscherhöhungen auf öffentlichen Straßen infolge des Ausbaus des Flughafens Wien, Jahr 2025

Quelle: Unterlage K 4.3, Abb. 4.3-1

An der Verbindung von der B10 nach Rauchenwarth über die L2063 ergeben sich am nördlichen Ortsrand von Rauchenwarth Pegelzunahmen oberhalb von 2 dB in bewohntem Gebiet (bezogen auf den L_{den}) (siehe Abb. 6.1). Daher wurde für diesen Bereich eine Detailberechnung vorgenommen. Dabei stellten sich für Null- und Planszenario für die entsprechenden Objekte (ON6 bis ON9 an der Wiener Straße, Grundstück Nr. 448/12) Überschreitungen der nach Bundes-Umgebungslärmschutzverordnung vorgegebenen Schwellwerte für den Tag ($L_{den} > 60$ dB) und die Nacht ($L_n > 50$ dB) heraus. An den Objekten ON6 bis ON8 werden im Planfall zusätzlich die Werte $L_{den} = 65$ dB(A) und $L_n = 55$ dB(A) überschritten. Im Gutachten [des Flughafens]

fen] werden daher in diesem Bereich objektseitige Maßnahmen für den Tag und die Nacht in Form von ertüchtigten Außenbauteilen gefordert.

Dass die Erhöhungen in Rauchenwarth nur in der ergänzenden Unterlage K 4.3 und nicht bereits in dem Fachbeitrag UVE 02.130 festgestellt wurden, hat seine Ursache in der angenommenen erhöhten Verkehrsstärke auf der L2063.“

Die Pegelerhöhung im nördlichen Bereich von Rauchenwarth wird durch den UVP-Gutachter folgendermaßen beurteilt:

„Diese Pegelerhöhung ergibt sich zwar korrekt aus den prognostizierten Verkehrszahlen, doch ist sie ursächlich nicht auf den Ausbau des Flughafens zurückzuführen. So heißt es in der Unterlage K 4.21 „Landseitiger Verkehr“ auf Seite 34:

„Die B10 weist lediglich östlich der B60 nennenswerten flughafenbedingten Verkehr auf. Im Bereich zwischen Schwadorf und Schwechat handelt es sich ausschließlich um vom Flughafen unabhängiges Verkehrsaufkommen.“

Konsequenterweise wird in Tabelle 4.21-25 der Unterlage K 4.21 sowohl im Nullszenario als auch im Planszenario 2025 kein flughafenbedingter Verkehr auf der B10 im o.g. Bereich ausgewiesen.

Zu dem Bereich, in welchem die Geräuscherhöhungen prognostiziert wurden, heißt es auf Seite 41 der Unterlage K 4.21 erläuternd:

„Da sich im Zuge der Modellrechnungen für 2025 gezeigt hat, dass auf der L2004 in den Ortsdurchfahrten von Rauchenwarth und Schwadorf mit einer deutlichen Zunahme des Durchzugsverkehrs zu rechnen wäre, wurden hier entsprechende Rückbaumaßnahmen im Modell implementiert. Dadurch wird erreicht, dass ein großer Teil der regionalen und überregionalen Ost-West-Verkehre stattdessen auf die B10 und die L2069 (Anmerkung: Schreibfehler, es muss L2063 heißen) ausweicht. Eine deutliche prozentuale Verkehrszunahme ergibt sich demzufolge lediglich auf dem kurzen Verbindungsstück der L2069 (Anmerkung: Schreibfehler, es muss L2063 heißen) zwischen der B10 und der L2004. Im Gegenzug wird jedoch insbesondere die Ortsdurchfahrt von Schwadorf auf der L2004 deutlich entlastet.“

[...]

In der nachfolgenden Tabelle sind die Ergebnisse [der Verkehrsprognose] für den Bereich B10 - Rauchenwarth zusammengestellt.

Straße	Abschnitt	DTV			
		Fachbeitrag 2.520, S 110		K 4.21, S. 55	
		NS 2020	PS 2020	NS 2025	PS 2025
B10	B9 - L2063	13900	11800	12700	12400
B10	L2063 - Schwadorf	12900	8600	11700	13400
L2063	Rauchenwarth - B10	2200	3200	900	4400
L2004	Umf. Himberg - Rauchenwarth/ L2063	3700	3900	6000	7400
L2004	Rauchenwarth/ L2063 - L2062	3600	4500	4300	2300

NS: Nullszenario, PS: Planszenario

Tab. 11: Vergleich der für den Bereich B10 – Rauchenwarth prognostizierten Verkehrszahlen

Deutlich erkennbar ist der Einfluss der verkehrslenkenden Maßnahme im Bereich L2063 und L2004 im Planszenario für das Jahr 2025. Ebenso deutlich ist erkennbar, dass die verkehrslenkende Maßnahme im Nullszenario des Jahres 2025 nicht in Ansatz gebracht wurde, woraus sich eine besonders große Differenz und letztlich die in der Unterlage K 4.3 ausgewiesene Pegeldifferenz von mehr als 2 dB ergibt.

Zusammenfassend lässt sich somit sagen, dass die für den Nordbereich von Rauchenwarth ausgewiesenen Pegelerhöhungen nicht dem Flughafen angelastet werden können, da sie (wenn überhaupt) aus einer vom Flughafen unabhängigen Maßnahme herrühren.“

Zur vorgebrachten Einwendung ist somit festzustellen, dass die Pegelerhöhung im nördlichen Bereich von Rauchenwarth also ein rechnerischer Artefakt ist, der sich daraus ergibt, dass die geplante verkehrslenkende Maßnahme im Planszenario, nicht aber im Nullszenario in Ansatz gebracht wurde, so dass die Erhöhung scheinbar dem Flughafenausbau zuzurechnen ist, in Wahrheit aber von diesem unabhängig ist.

Antwort zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG (Schreiben RA Schmelz vom 24.08.2011 betreffend Punkt 1.2.11 Lärmschutz)

Zu den Auflagen 14 – 16, in welchen eine erweiterte Dokumentation der in der Nachbarschaft auftretenden Geräuschimmissionen verlangt wird, heißt es in der Stellungnahme, dass der Auflagenvorschlag gestrichen werden möge.

Dieser Einwendung kann aus fachlicher Sicht nicht entsprochen werden.

Die Vorlage der tatsächlichen Tag- und Nachtlärmschutzbereiche sowie der an den lärmsensiblen Einrichtungen aufgetretenen bzw. zu erwartenden Geräuschimmissionen ist wichtig für den Nachweis, dass nach Beendigung der Einführungsphase immer überall ein ausreichender Schallschutz vorhanden ist. Für den Nachweis ist das in den oben genannten Auflagen geschilderte Prozedere unbedingt notwendig.

Zur Auflage 26 wird ausgeführt, dass der im Teilgutachten Lärmschutz in Abbildung 9.5 auf Seite 60 näher beschriebene Messpunkt in Himberg in einem Industriegebiet liegen würde, wo eine hohe Hintergrundbelastung anzunehmen sei, die unter Umständen dazu führen könnte, dass die Ermittlung der Anzahl der Geräuschimmissionen, mit denen ein Maximalpegel von 68 dB(A) überschritten wird, nicht zweifelsfrei möglich ist. Der Flughafen würde daher davon ausgehen, dass die im Teilgutachten Lärmschutz angegebenen zusätzlichen Messpunkte lediglich einen Bereich definieren, in dem zusätzliche Messstellen aufzustellen seien.

Hierzu ist zu sagen, dass es grundsätzlich nicht sinnvoll ist, Messstellen an ungeeigneten Orten, d.h. z.B. Orte mit hohem Fremdgeräuschpegel, aufzustellen. Dies gilt jedoch nicht nur für die zusätzlichen vorgeschlagenen Messpunkte sondern ganz generell auch für die bestehenden 14 Messpunkte des Flughafens.

Die im Teilgutachten Lärmschutz angegebenen zusätzlichen Messorte verstehen sich daher als stellvertretend für einen bestimmten Bereich. In jedem Fall ist aber an einem zusätzlichen Messpunkt im dargestellten Bereich der Ortschaft Himberg festzuhalten. Dafür muss zu gegebenem Zeitpunkt selbstverständlich eine physikalisch sinnvolle Aufstellposition gewählt werden.

Darüber hinaus sind die in den Auflagen vorgegebenen zusätzlichen Messstellen als Mindestanforderung für neue Messstellen anzusehen. Es wird davon ausgegangen, dass insbesondere für den Abgleich zwischen Messung und Berechnung zumindest zeitweilig zusätzlich an anderen Stellen weitere Messstelle aufgestellt werden müssen.

Zu der vor der Verhandlung übermittelten Einwendung Frau Dr. Brigitte Buschbeck, eingegangen am 25.08.2011:

Unter Punkt 2 wird bemängelt, dass die im Variantenvergleich ausgewiesene Anzahl an Betroffenen im Vergleich zu den Angaben im Evaluationsbericht des Flughafens sowie den auf der Basis der Rev05 erstellten Unterlagen nicht plausibel - weil zu niedrig - erscheinen.

Antwort:

Die Angaben, die in einer UVE in Bezug auf Alternativen enthalten sein müssen, sind in UVP-G 2000 § 6 Abs. 2 geregelt. Demzufolge müssen in der UVE nur Angaben über die wichtigsten anderen, vom Projektwerber geprüften Lösungsmöglichkeiten und Angaben der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen enthalten sein. Dies ist in ausreichendem Maße geschehen.

Unabhängig davon wurde von dem Sachverständigen eine Prüfung der Unterlagen vorgenommen. Es wurde jedoch bereits in der Antwort zur Einwendung LÄR 24.2.1 vom Sachverständigen darauf hingewiesen, dass im Variantenvergleich ein unrealistisch hoher Anteil an lärmarmen Flugzeugen unterstellt wurde. Dieser Fehler betrifft aber die Berechnungen aller Lagevarianten, so dass das Ergebnis des Variantenvergleichs nicht wesentlich beeinflusst wird. Der vorgelegte Variantenvergleich entspricht somit den Vorgaben des UVP-G.

Unter Punkt 3 wird die Antwort des Sachverständigen zur Einwendung LÄR 6.1.2, Berücksichtigung der Anotec Studie bemängelt.

Antwort:

Der Antwort zu LÄR 6.1.2 ist nichts hinzuzufügen. Die Anotec Studie hatte eine völlig andere Aufgabe und Datengrundlage, so dass die Ergebnisse nicht miteinander verglichen werden können.

Des weiteren wird unter Punkt 3 Unverständnis darüber geäußert, dass die Anzahl der Betroffenen innerhalb der Isolinie $L_n = 45 \text{ dB(A)}$ im Nullszenario 2020 geringer sein soll als gemäß Evaluationsbericht des Flughafens Wien im Jahr 2008, obwohl für das Nullszenario 2020 eine höhere Anzahl an Flugbewegungen unterstellt wurde.

Antwort:

Es besteht kein linearer Zusammenhang zwischen der Anzahl der Flugbewegungen und der Anzahl der von einem bestimmten Lärmmaß betroffenen Personen. Die Anzahl der Betroffenen wird wesentlich von der Lage der Flugrouten sowie der Belegung der Flugrouten beeinflusst. Darüber hinaus ist die Bevölkerung in der Umgebung des Flughafens nicht gleichmäßig verteilt sondern in Ortschaften konzentriert. Solange beispielsweise eine Isokontur auch im Falle einer Zunahme der Flugbewegungen den dichter besiedelten Teil einer Ortschaft nicht erreicht, so würde sich auch die Anzahl der Betroffenen nicht wesentlich ändern.

Unter Punkt 4 wird ausgeführt, dass das Frequenzspektrum des Fluglärms starke tieffrequente Komponenten aufweisen würde.

Antwort:

Eine der Voraussetzungen dafür, dass von einem tieffrequenten Geräusch gesprochen werden kann, besteht darin, dass zwischen den mit der Frequenzbewertung A und den mit der Frequenzbewertung C gemessenen Schalldruckpegeln eine Differenz von mindestens 20 dB besteht (vgl. z.B. DIN 45680). Hierzu wurde vom Büro des Sachverständigen eine Untersuchung am Flughafen Frankfurt durchgeführt. Demzufolge erzeugen moderne Passagierflugzeuge zumindest außerhalb des Flughafenzauns keine tieffrequenten Geräuschmissionen im Sinne des o.g. Kriteriums.

Unter Punkt 9 wird ausgeführt, dass ein Überprüfungs- und -Regelmechanismus zur Einhaltung der Lärmzonen fehlt.

Antwort:

Der in der Einwendung geforderte Regelmechanismus ist in den Punkten 14- 20 des Auflagenkatalogs beschrieben.

Der unter Punkt 10 vorgebrachte Einwand ist unverständlich und kann daher nicht beantwortet werden.

Unter Punkt 11 wird ausgeführt, dass gemäß WHO ein Zuschlag für „niederfrequente und ungleichmäßige Geräusche“ zu berücksichtigen sei.

Antwort:

Es ist nicht zutreffend, dass die Vorschläge der WHO einen speziellen Zuschlag für niederfrequente und ungleichmäßige Geräusche vorsehen. Sämtliche Vorschläge für Begrenzungswerte sind als A-bewertete, energieäquivalente Dauerschallpegel definiert (vgl. WHO Guidelines for community noise 1999, WHO night noise guidelines for europe, 2007).

In den speziell für Fluglärm geltenden Begrenzungswerten des lärmmedizinischen Sachverständigen ist die Besonderheit der Fluggeräusche (stark fluktuierend, teilweise leicht tonhaltig) bereits berücksichtigt, so dass ein Zuschlag nicht notwendig ist.

In Punkt 11 wird des Weiteren vorgebracht, dass die Fluggeräusche unbewertet, d.h. ohne Frequenzbewertung ermittelt werden.

Antwort:

Die messtechnische Ermittlung von Fluggeräuschen erfolgt sowohl in Österreich als auch international unter Verwendung der A-Bewertung. Auch sind alle Begrenzungswerte als A-bewertete Pegel definiert. Bei der Durchführung von Berechnungen werden die Berechnungen zunächst frequenzselektiv mit Oktavbandbreite durchgeführt. Anschließend werden die für die einzelnen Oktaven ermittelten Berechnungsergebnisse zum A-bewerteten Pegel zusammengefasst.

Unter Punkt 13 wird vorgebracht, dass sich die Anzahl der über Liesing startenden Flugzeuge in der Rev. 05 gegenüber den Angaben in Rev. 01 um den Faktor 4 erhöhen.

Antwort:

Es ist zutreffend, dass für die über Liesing führenden Flugrouten in der Prognose zu Rev. 05 eine höhere Belegungszahl prognostiziert wird, als in Rev.01.

Ausgehend von den Messergebnissen der Messstelle Siebenhirten für das Jahr 2010 (ca. 13000 Überflüge pro Jahr, $L_d(6-22h) = 37,8 \text{ dB(A)}$) lässt sich jedoch schlussfolgern, dass auch im Prognoseszenario 2025 (ca. 32000 Überflüge pro Jahr) ein $L_d(6-22h) = 45 \text{ dB(A)}$ nicht überschritten wird. Damit ist davon auszugehen, dass der Bereich Liesing auch im Prognosefall 2025 deutlich unter allen lärmmedizinisch relevanten Kriterien liegt.

Unter Punkt 14 wird bemängelt, dass in den Unterlagen für den Bereich des Wienerwalds keine konkreten Angaben enthalten sind.

Antwort:

Die Geräuschsituation ist in der gesamten Umgebung des Flughafens untersucht worden. Wird ein spezieller Bereich durch eine Isokontur nicht tangiert oder finden sich in einem speziellen Bereich keine Einzelberechnungspunkte, so bedeutet dies, dass die Geräuschimmissionen in dem betreffenden Bereich weit unter den beurteilungsrelevanten Kriterien liegen.

Vor der Verhandlung eingebrachte Einwendungen Dr. Kohlbeck für AFLG, vorgelegt durch Galanda Oberkofler, Beilage 2:

Auf Seite 2 wird im zweiten Absatz ausgeführt, dass in der Revision 05 die VFR-Flugroute sowie ihr Geräuschbeitrag nicht berücksichtigt wurde.

Antwort:

Der Einwand ist zwar zutreffend, doch ist der Anteil der Flugzeuge, die nach Sichtflugregeln (VFR) navigieren, insbesondere im Falle des ausgebauten Flughafens extrem klein, so dass auch deren Geräuschbeitrag zu vernachlässigen ist.

Auf Seite 14 werden verschiedene Punkte aufgelistet, die für den Autor als Indiz dafür angesehen werden, dass die Berechnungsergebnisse nicht vertrauenswürdig sind.

Antwort:

Die Berechnungsergebnisse wurden von Sachverständigen auf der Basis der deutschen AzB nachgerechnet und als stimmig eingestuft.

Zu dem konkreten Beispiel ist zu sagen, dass Fluggeräuschpegel querab einer Flugroute relativ schnell abnehmen. Dies führt dazu, dass sich die Isolinien schlauchförmig um eine Flugroute ausbilden.

Zu dem in der Einwendung genannten Abstand (ca. 1,85 km) ist zu sagen, dass allein die geometrische Abnahme des Schalldruckpegels bei einer Entfernung von

1,85 km 73,3 dB beträgt. Hinzu kommen weitere Abnahmen durch Luft- und Meteorologiedämpfung.

Es wird des Weiteren bemängelt, dass die Anzahl der innerhalb der 6 verkehrsreichsten Monate an- und abfliegende Flugzeuge nicht als ganze Zahl dargestellt ist und zudem nicht gleich ist.

Hierzu ist zu sagen, dass bei einer Prognose in der Regel mit Hochrechnungsfaktoren gerechnet wird, die dazu führen, dass gebrochene Werte auftreten. Für eine Prognose hätte man die zwar bereinigen können (runden), doch hat dies keinen Einfluss auf die akustischen Berechnungsergebnisse.

Prinzipiell gilt dies auch für die Anzahl der An- und Abflüge. Eine Differenz kann jedoch tatsächlich dadurch entstehen, dass Flugzeuge manchmal mehrere Tage am Boden bleiben. Durch die Betrachtung eines fixen Zeitintervalls kann dies dazu führen, dass die Anzahl der Starts- und Landungen tatsächlich nicht exakt gleich ist. Für die Ermittlung der Geräuschemissionen in der Nachbarschaft sind die hier vorliegenden geringen Differenzen jedoch ohne Belang.

Zur Anwendung der ÖAL 24 ist zu sagen, dass eine strenge Anwendung der ÖAL 24 in Teilbereichen zu unsinnigen Ergebnissen führt. Aus diesem Grunde sind vom Gutachter des Flughafens verschiedene Modifikationen durchgeführt worden, die aus fachlicher Sicht nicht zu beanstanden sind.

Auf Seite 15 wird ausgeführt, dass Flugzeuge der Flugzeugklasse 3.2 beim Überflug in Liesing mit Pegeln zwischen 74 und 88 dB(A) wahrgenommen werden.

Antwort:

Die Flugzeugklasse 3.2 umfasst Strahlflugzeuge mit vier Triebwerken und einer Höchststartmasse über 100 t, die nur den Anforderungen des Annex 16 der ICAO, Kap. 2 entsprechen. Derartige Flugzeuge dürfen in der EU seit 2002 nicht mehr starten oder landen.

Ausweislich der Fluglärmmessanlage des Flughafens Wien (Messstelle DIN 23, Siebenhirten) erzeugen startende Flugzeuge beim Überflug im betreffenden Bereich durchschnittliche Maximalpegel von ca. 67 dB(A). Die in der Einwendung angegebenen Maximalpegel sind somit wesentlich höher als in der Realität anzutreffen.

Vor der Verhandlung vorgelegte Einwendung Galanda.Oberkofler Rechtsanwälte, Schriftsatz vom 26.08.2011 für AFLG sowie parteiunabhängige Bürgerinitiative gegen Fluglärm und umweltschädigende Emissionen:

Auf Seite 5 wird in Bezug auf Einwände gegen die vorliegenden Lärmkarten auf die Stellungnahmen von Dr. Kohlbeck verwiesen. Hinsichtlich der Beantwortung der Einwände Dr. Kohlbeck siehe separate Antworten zu diesem Schreiben.

Auf Seite 19 wird unter Pkt. 2 "Einwände aus lärmgutachterlicher Sicht" in Zusammenhang mit den Ausführungen des Behördensachverständigen, dass bei der Größe des Einzugsgebietes des Flughafens eine rein messtechnische Erfassung der Vorbelastung gar nicht leistbar wäre, von Seiten des Einwenders darauf hingewiesen, dass diesbezüglich die ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 gelten würde.

Der Einwand ist insofern unverständlich, als es sich bei der ÖAL-Richtlinie Nr. 24-1 um eine reine Berechnungsvorschrift für den Geräuschanteil Fluglärm handelt.

Vor der Verhandlung vorgelegte Einwendung der UVP-Verfahrenspartei BI "Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste" persönlich überreicht am 25.08.2011:

In der Stellungnahme wird ausgeführt, dass es zu massiven Beeinträchtigungen der Gesundheit und der Lebensqualität der Menschen im Bereich Liesing durch die 3. Piste kommen wird.

Hierzu ist zu sagen, dass ausweislich der Messergebnisse der Fluglärmmessstelle Wien 23 (Siebenhirten) des Flughafens Wien im Jahre 2010 durch Fluglärm ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 37,9 dB(A) erzeugt wurde. Hochrechnungen auf der Basis der Erhöhung der Überflugzahlen zeigen, dass auch im Planszenario 2025 ein energieäquivalenter Dauerschallpegel von 45 dB(A) während der Tageszeit nicht überschritten wird. (Genauerer siehe Stellungnahme zu Einwendung Gatterer.)

Angesichts derartig niedrigerer Geräuschmissionen durch Fluglärm ist eine wesentliche Beeinträchtigung der Gesundheit und der Lebensqualität in Liesing nicht zu erwarten.

Eine Beantwortung aller Einzelaspekte, die in dieser Stellungnahme vorgelegt werden, gestaltet sich insofern schwierig, als alte Stellungnahmen zur Revision 01 wei-

terhin in der Stellungnahme enthalten sind, auch wenn der entsprechende Aspekt durch die Revision 05 mittlerweile überholt ist. Dies gilt insbesondere für die Flugverkehrsprognose und die hierauf aufbauenden Gutachten, die im Zuge der Revision 05 nochmals durchgeführt wurde. Zudem wurde eine Vielzahl der vorgebrachten Einwendungen bereits im Beantwortungsdokument behandelt.

Nachfolgend beschränken sich die Stellungnahmen des Sachverständigen auf Einwendungen, die die Revision 05 betreffen.

Unter Punkt 15 wird auf Seite 41 ausgeführt, dass der Grundgeräuschpegel am Flughafen steigen wird und dass entsprechende Berechnungen hierzu fehlen. Der Flughafen Wien sei nicht als Lärmquelle für Bodenlärm berücksichtigt.

Der vom Flughafen Wien ausgehende Bodenlärm (Flugzeuge am Boden sowie Pkw-Airside Bereich) ist als Unterlage 02.150 seit Revision 01 Bestandteil der Antragsunterlagen.

Eine Anhebung des Grundgeräuschpegels aufgrund des Fluglärms ist nicht zu befürchten. Der Grundgeräuschpegel wird durch die leisesten Geräusche bestimmt, die in einem Betrachtungszeitraum auftreten. Damit wird dieser durch Geräusche bestimmt, die zwischen den einzelnen Start- und Landeereignissen auftreten. Neben natürlichen Geräuschen (z.B. Windgeräusche) sind dies vor allem Straßenverkehrsgeräusche. Da die Straßenverkehrsgeräusche infolge des Ausbaus des Flughafens um weniger als 1 dB steigen, ist insgesamt nicht mit einer Zunahme des Grundgeräusches infolge des Flughafenausbaus zu rechnen.

Des Weiteren wird auf Seite 42 ausgeführt, dass die ermittelten Pegelwerte nur bedingt aussagekräftig sein, da es sich um A-bewertete Pegel handeln würde. Eine C-Bewertung wäre besser geeignet.

Hierzu ist zu sagen, dass sämtliche Bewertungsmaßstäbe als A-bewertete Schalldruckpegel definiert sind. Auch in allen uns vorliegenden lärmmedizinischen Untersuchungen wird als Vergleichsmaßstab der A-bewertete Schalldruckpegel herangezogen. Darüber hinaus werden die einzelnen Geräuscharten getrennt voneinander bewertet, d.h. eventuelle spektrale Besonderheiten, die bspw. beim Fluglärm auftreten, werden durch die gesonderte Bewertung automatisch mit berücksichtigt.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Themenbereich „Fluglärm und Bodenlärm“

Anmerkungen zur Auflage 18

Mit dieser Regelung soll die Möglichkeit eröffnet werden, ein anderes Berechnungsverfahren als die ÖAL-24 einzuführen. Schwächen der ÖAL gibt es bei:

- Landeanflug (hier wurde auch bereits im Fachbeitrag 02.110 eine Modifikation durchgeführt)
- Berücksichtigung von Gegenanflügen (in ÖAL-24 nicht vorgesehen)
- innerhalb von Kurvenbereichen prinzipiell zu geringe Geräuschimmissionen, dafür in Kurvenaußenbereich prinzipiell Überschätzung des Geräuschanteils

Des Weiteren soll die Möglichkeit gegeben werden, den technischen Fortschritt hinsichtlich der Prognosetechnik adäquat berücksichtigen zu können.

Lärmschutzkriterien

6.20.1 Zum Schutz der Flughafenanrainer vor durch den Flugbetrieb hervorgerufenen unzumutbaren Geräuschen wird ein Tag-Lärmschutzbereich und ein Nacht-Lärmschutzbereich festgelegt.

6.20.2 Der Tag-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 62 dB(A) übersteigt.

6.20.3 Der Nacht-Lärmschutzbereich umfasst diejenigen Gebiete, in denen entweder der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) LAS_{max} von 68 dB(A) den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet oder die Überschreitungshäufigkeit eines

durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 80 dB(A) den Wert von 1 erreicht bzw. überschreitet.

6.20.4 An Wohnobjekten, Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen innerhalb des Tag- bzw. Nachtlärmschutzgebietes sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen zu Lasten des Flughafens vorzunehmen, sofern das betreffende Objekt zum Zeitpunkt der öffentlichen Auflage der Einreichunterlagen (5/2008) realisiert war oder dafür zu diesem Zeitpunkt ein uneingeschränktes Baurecht bestand.

6.20.5 Ein Anspruch auf entsprechende Schallschutzmaßnahmen besteht auch dann, wenn das dem Objekt zugehörige Grundstück durch die Konturen des Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiches angeschnitten wird.

6.20.6 Für Kindergärten, Horte und Schulen sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit ausgenommen der Abendzeit (also 06-19 Uhr) $LA_{eq,Tag13}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt.

6.20.7 Für Krankenhäuser sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 70 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 25 erreicht bzw. überschreitet.

6.20.8 Für Krankenhäuser sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen auch dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 65 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet.

6.20.9 Für Pflegeheime sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Tageszeit (06-22 Uhr) $LA_{eq,Tag}$ einen Wert von 55 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 76 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 25 erreicht bzw. überschreitet.

6.20.10 Für Pflegeheime sind zum Schutz der sich darin aufhaltenden Menschen auch dann bauliche Schallschutzmaßnahmen vorzunehmen, wenn der durch den Flugbetrieb hervorgerufene energieäquivalente Dauerschallpegel außen während der Nachtzeit (22-06 Uhr) $LA_{eq,Nacht}$ einen Wert von 45 dB(A) übersteigt oder die Überschreitungshäufigkeit eines durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Maximalpegels LAS_{max} von 60 dB(A) (Außenpegel) im selben Zeitraum den Wert von 13 erreicht bzw. überschreitet.

6.20.11 Besteht aufgrund der vorstehenden Regelungen ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen, sind die betreffenden Aufenthaltsräume (z.B. in Wohnobjekten Schlaf-, Wohn- und Kinderzimmer sowie Küchen) schalltechnisch zu prüfen und falls notwendig mit den erforderlichen Maßnahmen auszustatten. Je nach baulicher Situation und Erfordernissen (Lüftung) sind folgende Maßnahmen vorgesehen (Aufzählung ist beispielhaft):

- Verbesserung der Dichtheit der Fenster und Türen
- Verbesserung des Schalldämmmaßes der Außenfassade (insbes. Fenster)
- Schalldämmlüfter
- etc.

6.20.12 Die Schallschutzmaßnahmen haben zu gewährleisten, dass durch den Flugbetrieb im Rauminnen bei geschlossenen Fenstern und ausreichender Belüftung die folgenden Innenpegel nicht überschritten werden:

- | | | |
|--------------------------------|-------------------|----------------------------|
| – Wohnobjekte, | Tag (6-22 Uhr): | $LA_{eq,Tag} = 40$ dB(A) |
| | Nacht (22-6 Uhr): | $LA_{eq,Nacht} = 32$ dB(A) |
| – Kindergärten, Horte, Schule, | Tag (6-19 Uhr): | $LA_{eq,Tag13} = 35$ dB(A) |
| – Krankenhäuser, Pflegeheime | Tag (6-22 Uhr): | $LA_{eq,Tag} = 30$ dB(A) |
| | Nacht (22-6 Uhr): | $LA_{eq,Nacht} = 30$ dB(A) |

6.20.13 Werden an einem Objekt technische Maßnahmen zur Ertüchtigung der Außenbauteile vorgenommen, so ist dadurch eine Verbesserung der Schalldämmung um mindestens 5 dB zu erzielen.

Bestimmung der durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschimmissionen außen

Ermittlung des Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiches

6.20.14 Der Flughafenunternehmer hat der Behörde die Gebiete des Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiches jährlich für die folgenden Szenarien vorzulegen:

- verkehrsreichste 6 Monate des abgelaufenen Kalenderjahres
- verkehrsreichste 6 Monate eines Jahres innerhalb des Zeitraums der nächsten 5 – 10 Jahre.

6.20.15 Die Ermittlung der Tag- und Nacht-Lärmschutzbereiche hat rechnerisch zu erfolgen.

6.20.16 Der Flughafenunternehmer hat der Behörde die Ergebnisse von Einzelpunktberechnungen der durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschpegel vor allen Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen vorzulegen, bei denen eine Überschreitung der in Punkt 6.20.6 bis Punkt 6.20.10 angegebenen akustischen Kriterien nicht auszuschließen ist. Die Berechnung hat für diejenigen Parameter zu erfolgen, die maßgeblich sind für die Anspruchsberechtigung der jeweiligen Einrichtung auf baulichen Schallschutz. Die Berechnungen sind für die folgenden Szenarien durchzuführen:

- verkehrsreichste 6 Monate des abgelaufenen Kalenderjahres
- verkehrsreichste 6 Monate eines Jahres innerhalb des Zeitraums der nächsten 5 – 10 Jahre.

6.20.17 Zur Kalibration der Berechnungsergebnisse ist jährlich ein Abgleich zwischen den Messergebnissen der Fluglärmüberwachungsanlage (siehe Punkt 6.20.26) und den für diese Messpunkte berechneten energieäquivalenten Dauerschallpegel durchzuführen. Ergeben sich an einem Messpunkt Abweichungen von mehr als 1,5 dB, so ist eine Analyse hinsichtlich der Ursache für diese Abweichungen durchzuführen. Das Ergebnis der Analyse ist der Genehmigungsbehörde vorzulegen. Sind die Abweichungen zwischen Messung und Rechnung auf die für die Berech-

nungen verwendeten Emissionsansätze zurückzuführen, so sind diese entsprechend zu modifizieren. Fortan sind Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen.

Zu den Emissionsansätzen gehören u.a. (jeweils in Abhängigkeit von der jeweiligen Flugphase):

- Geräuschemissionen
- Geschwindigkeitsprofile
- Höhenprofile
- Richtcharakteristik

6.20.18 Sofern die Abweichungen auf prinzipielle Schwächen des Berechnungsverfahrens zurückzuführen sind, ist das Berechnungsverfahren zu wechseln oder, sofern dies technisch mit vertretbarem Aufwand möglich ist, anzupassen.

6.20.19 Gegenüber der Behörde ist das zur Berechnung der Isokonturen des Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiches sowie der Einzelpunktberechnungen verwendete Berechnungsverfahren in allen Einzelheiten zu dokumentieren. Sofern hierbei von in Österreich eingeführten Berechnungsverfahren abgewichen wird, ist dies nachprüfbar zu begründen.

6.20.20 Die Berechnungsergebnisse zum Geräuschanteil Fluglärm (startende und landende Flugzeuge sowie Flugzeuge auf der Start-/Landebahn) sind mit den Berechnungsergebnissen aus dem Geräuschanteil Bodenlärm (sonstige flugbetriebsbedingte Geräusche auf dem Flughafen) zu überlagern. Hierzu sind die energieäquivalenten Dauerschallpegel der beiden Geräuschanteile energetisch zu addieren. Bei den Maximalpegelkriterien ist die Anzahl der Überschreitungen des in dem jeweiligen Kriterium genannten Maximalpegels (LAS_{max}) arithmetisch zu addieren. Die Vorgehensweise zur Ermittlung des Geräuschanteils Bodenlärms erfolgt analog zur Vorgehensweise bei der Ermittlung des Geräuschanteils Fluglärm. Ausgangsbasis für die Berechnungen zum Geräuschanteil Bodenlärm sind die im Fachbeitrag 02.150 dargestellten Emissionsansätze. Ausgangsbasis für die Ausbreitungsrechnung ist die ISO 9613-2. Wird durch einen Vergleich zwischen Mess- und Berechnungsergebnis festgestellt, dass die Emissionsansätze des Fachbeitrags 2.150 nicht mehr dem aktuellen Stand entsprechen, so sind sie entsprechend anzupassen. Fortan sind die

Berechnungen auf der Basis dieser neuen, messtechnisch ermittelten Emissionsansätze durchzuführen.

Realisierung der Schallschutzmaßnahmen

6.20.21 Nach einer Einführungsphase von 5 Jahren, beginnend mit der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn, ist sicher zu stellen, dass innerhalb der für das abgelaufene Kalenderjahr bestimmten Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereiche nach Punkt 6.20.2 bzw 6.20.3 überall Schallschutzmaßnahmen derart durchgeführt wurden, dass die in Punkt 6.20.12 beschriebenen Innenschutzziele eingehalten werden.

6.20.22 Zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn müssen die Schallschutzmaßnahmen in einem Bereich realisiert sein, der durch einen Außenpegel 5 dB über den in Punkt 6.20.2 bis Punkt 6.20.10 beschriebenen Kriterien definiert ist. Maßgebliches Szenario ist die Prognose für das Jahr der Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn oder eines späteren Zeitpunkts.

6.20.23 Für die Folgejahre erhöhen sich die Anforderungen für den Bereich, in dem Schallschutzmaßnahmen realisiert werden müssen gegenüber dem in Punkt 6.20.22 beschriebenen Kriterium jeweils um 1 dB bis die in Punkt Punkt 6.20.2 bis Punkt 6.20.10 beschriebenen Kriterien erreicht sind. Maßgebliches Szenario ist jeweils das abgelaufene Kalenderjahr.

6.20.24 Für die durch den Flugbetrieb hervorgerufenen Geräuschpegel vor Kindergärten, Horten, Schulen, Krankenhäusern und Pflegeheimen gelten die unter Punkt Punkt 6.20.21 bis Punkt 6.20.23 beschriebenen Regelungen in analoger Weise.

6.20.25 Der Flughafen erstellt jährlich nach Ablauf eines Kalenderjahres einen Bericht über die durchgeführten Schallschutzmaßnahmen. Nach Ablauf einer Einführungsphase von 5 Jahren ist in diesem Bericht auch der Nachweis zu führen, dass sich der Tag- bzw. Nacht-Lärmschutzbereich im abgelaufenen Kalenderjahr nirgendwo auf Gebiete erstreckte, für die bislang keine ausreichenden Schallschutzmaßnahmen durchgeführt wurden.

Fluglärmüberwachung

6.20.26 Die am Flughafen installierte Fluglärmüberwachungsanlage ist vor Inbetriebnahme der neuen Start- und Landebahn in Abstimmung mit der Genehmigungsbehörde neu zu konzipieren. Insbesondere im Hinblick auf den unter Punkt 6.20.17 geforderten Abgleich zwischen Mess- und Berechnungsergebnissen sind zusätzliche Messstellen zu ergänzen. Hierzu hat der Flughafen ein Konzept auszuarbeiten und der Behörde zur Genehmigung vorzulegen. Zusätzliche Messorte sind mindestens in den folgenden Bereichen einzurichten:

- Zwölfaxing (unter Anfluggrundlinie auf Piste 11R)
- Klein-Neusiedl (Westrand)
- Mühlleiten (Süd-Westbereich)
- Himberg (Ostrand)

Die entsprechend den Regelungen dieses Bescheides modifizierte Fluglärmüberwachungsanlage muss zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme der neuen Piste einsatzbereit sein.

6.20.27 Die Fluglärmüberwachungsanlage muss die Möglichkeit eröffnen, Flugbetriebsdaten und Geräuschemessdaten miteinander zu verknüpfen.

6.20.28 Der Flughafenunternehmer ist verpflichtet, mit Hilfe moderner Datenverarbeitung sicherzustellen, dass eine luftfahrtbehördliche Kontrolle der durchgeführten Flugbewegungen jederzeit möglich ist.

Themenbereich „Straßen- und Schienenverkehrslärm“ und „Straßenlärm Verlegung B10“

Keine

Themenbereich „Baulärm“

6.20.29 Im gesamten Baustellenbereich ist eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h für Lkw und Pkw einzurichten. Ausgenommen von dieser Regelung sind jene Bereiche, in denen aus Gründen der Luftreinhaltung eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 30 km/h einzurichten ist.

6.20.30 Es ist eine zusätzliche Wegverbindung zwischen der Erdabtragsfläche und der Bodenaushubdeponie zwischen bestehender Piste 11/29 und projektierte Parallel-

leipiste 11R/29L anzulegen, die in möglichst großer Entfernung vom Katharinenhof verläuft.

6.20.31 Im Zeitraum von 19:00 – 06:00 Uhr darf die bestehende Wegverbindung nördlich der projektierten Taxiways J und K von der Erdabtragsfläche zur Bodenaushubdeponie nicht benutzt werden.

6.20.32 Die Lkw-Zufahrt zum vorgesehenen Sichtschutzwall nördlich von Rauchenwarth hat nicht durch den Ortskern von Rauchenwarth zu erfolgen. Die Zufahrt hat ausschließlich von Norden kommend über die L2063 oder den vorhandenen Weg nördlich der bestehenden Kiesgrube zu erfolgen.

6.20.33 Im Zeitraum von 19:00 – 06:00 Uhr ist eine Durchfahrt von wohnmäßig genutzten Bereichen mit Lkw nicht zulässig. Dies gilt insbesondere für Materialan- und -ablieferungen.

6.20.34 Die Errichtung der Spundwand entlang des Kanals zur Donau hat nach dem Einpressverfahren zu erfolgen. Sofern dies aus technologischen Gründen nicht möglich ist, ist durch Auswahl eines geeigneten Alternativverfahrens sicherzustellen, dass im Bereich der nächstgelegenen Anwohner als maßgeblicher Begrenzungswert für den Zeitraum von 19.00 bis 06.00 Uhr ein Beurteilungspegel von $L_{r(19.00-06.00\text{ h})} = 57\text{ dB(A)}$ eingehalten wird.

6.20.35 Umfasst eine Bauphase Bauarbeiten im Zeitraum von 19.00 – 06.00 Uhr, bei denen eine Überschreitung des maßgeblichen Begrenzungswertes von $L_{r(19.00-06.00\text{ h})} = 57\text{ dB(A)}$ im Bereich der Anwohner nicht ausgeschlossen werden kann, ist ein alternatives Bauverfahren vorzusehen oder die Bauarbeiten in den Tageszeitraum von 6 bis 19 Uhr zu verlegen.

6.20.36 Es ist ein Informationssystem für die umliegenden Gemeinden einzurichten, das es den Anwohnern ermöglicht, sich frühzeitig über bevorstehende Arbeiten, insbesondere im Zeitraum von 19.00 – 06.00 Uhr, zu informieren.

6.20.37 Die Anlage der Lärmschutzwälle sowie der Sichtschutzwälle Rauchenwarth und Schwadorf hat zu Beginn der Bauarbeiten zu erfolgen. Sollte dies aus logistischen Gründen nicht möglich sein, so ist der Behörde eine entsprechende fachliche

Begründung und eine Aussage vorzulegen, wann die Arbeiten frühestmöglich durchgeführt werden können.

6.20.38 Vom Vorhabensträger sind regelmäßig Geschwindigkeitskontrollen zur Einhaltung des Geschwindigkeitslimits im Baustellenbereich durchzuführen. Die diesbezüglichen Aktivitäten sind der Behörde anzuzeigen.

6.20.39 Bauarbeiten im Zeitraum von 19.00 – 06.00 Uhr dürfen im Nahbereich des Katharinenhofs erst dann durchgeführt werden, wenn die Außenfassade des Gebäudes so ausreichend ertüchtigt wurde, dass die unter Punkt Punkt 6.20.12 des Themenbereichs Fluglärm und Bodenlärm beschriebenen Innenschutzziele zu jedem Zeitpunkt eingehalten werden können. Darüber hinaus ist eine ausreichende Belüftung der Aufenthaltsräume (Schlaf-, Wohn-, Kinderzimmer und Küchen) des Katharinenhofs bei geschlossenen Fenstern sicherzustellen.

6.21 Landwirtschaft

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.21.1 Bodenmonitoring innerhalb des künftigen Flughafenareals:

Im Nahbereich der geplanten Parallelpiste 11R/29L ist in 10-jährigem Abstand ein Monitoring nach dem Muster der in den Jahren 2000 und 2004 durchgeführten Ist-Zustandserhebung entlang der Piste 11/29 durchzuführen. Eine Ersterhebung ist nach Abschluss der Bauarbeiten und vor Inbetriebnahme der geplanten Parallelpiste 11R/29L vorzunehmen. Die Bodenprobenahme hat bei der Ersterfassung an allen Probenahmepunkten die Tiefenstufen 0-5 cm, 5-10 cm und 10-30 cm zu umfassen, um eine umfassende Beweissicherung zu ermöglichen. Die Probenahmen in den Folgebeprobungen können sich mit Ausnahme der pistennächsten Punkte (Abstand < 10 m) auf die Tiefenstufe 0-5 cm beschränken. Die Analytik hat pH, organische Substanz, Kupfer im Königswasser und in 1 M NH₄NO₃-Extrakt sowie PAH zu umfassen. Die Ergebnisse sind jeweils der Behörde vorzulegen.

6.21.2 Bodenmonitoring außerhalb des künftigen Flughafenareals:
Zur Beweissicherung sind drei Bodendauerbeobachtungsflächen auf landwirtschaftlich genutzten Böden aus dem Ist-Zustandsprogramm nach Fertigstellung, aber vor Inbetriebnahme der Parallelpiste 11R/29L zu beproben und auf die in der Ist-Zustandserhebung gemessenen Parameter zu analysieren. Eine Wiederholung der Probennahme und Analytik hat in der Folge drei mal jeweils alle 5 Jahre zu erfolgen. Die Ergebnisse sind jeweils der Behörde vorzulegen.

6.21.3 Rückbau:

Im Falle einer Beendigung des Flugbetriebs und eines Rückbaus der Piste ist für eine fachgerechte Behandlung der mit Schadstoffen belasteten Flächen zu sorgen. Die konkreten in diesem Fall erforderlichen Maßnahmen sind nach dem künftigen Stand der Technik sowie den künftigen rechtlichen Bestimmungen unter Berücksichtigung der künftigen Nutzung zu erarbeiten.

6.22 Luftfahrttechnik allgemein

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme Heger&Partner vom 26.08.2011:

ad Punkt 2.2

bzw. zur Stellungnahme von Karin Hofbauer vom 26.08.2011:

Im Rahmen der Begutachtung der Einreichunterlagen wurde hinsichtlich der Themenbereiche Hindernisfreiflächen der Betriebspiste 11R/29L sowie Sicherheitszone festgestellt, dass im beiliegenden Entwurf/Vorschlag zu einer Änderung der bestehenden Sicherheitszone alle aus derzeitiger Sicht notwendigen Flächen, für gerade als auch gekurvte An- und Abflüge dargestellt wurden. Dies ist vor allem im Hinblick auf das seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zu führenden Verfahren im Sinne der §§ 86-90 Luftfahrtgesetz – LFG 1957 i.d.g.F. zur Änderung der Sicherheitszone des Flughafen Wien-Schwechat als ausreichende Grundlage zu werten. Alle durch eine Änderung der Sicherheitszone möglicherweise betroffenen Anrainer/Grundstückseigentümer sind durch die Kenntlichmachung der flächenmäßigen Ausmaße der Änderung der Sicherheitszone des Flughafen Wien-Schwechat informiert.

Bereits im Gutachten auf Seite 13 wurde festgestellt, dass im Rahmen der Änderung der Sicherheitszone jene Flächen auszuweisen sind, welche für den Betrieb in Abhängigkeit der endgültig festgelegten An- und Abflugverfahren notwendig sind. Dementsprechend ist ebenfalls, wie bereits im Gutachten gefordert, eine ausreichende Hindernisbetrachtung der endgültig festgelegten An- und Abflugverfahren durchzuführen.

Im Rahmen der Begutachtung zu den Themenbereichen Hindernisfreiflächen der Betriebspiste 11R/29L sowie Sicherheitszone wurden keine endgültig festgelegten Anflugverfahren berücksichtigt.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG, eingebracht von Dr. Schmelz – August 2011

Zu Auflage 20 Rollwege/Rollgassen

Hinsichtlich der Kennzeichnung von Rollwegschulterbereichen in geraden und gekurvten Abschnitten, welche eine verminderte Tragfähigkeit aufweisen und sich optisch nicht vom befestigten Teil des Rollwegs unterscheiden, wird angemerkt, dass diese Markierung weder in der aktuellen Fassung der Zivilflugplatz-Verordnung – ZFV 1972, noch im ICAO Annex 14 Volume 5 – 2009 verpflichtend enthalten ist. International auf Flughäfen ausgeführte Beispiele, Empfehlungen der ACI sowie die Vorgaben der CAA UK zeigen aber, dass eine solche Markierung unter den in der Auflage formulierten Bedingungen sich international durchsetzt.

Aus diesem Grund wurde vorausschauend eine solche Markierung für die neu geschaffenen Rollwegschultern am Flughafen Wien-Schwechat vorgeschrieben. Die Auflage 20 bleibt daher aufrecht.

Zu Auflage 22 Bauphase

Im Zuge der Errichtung des geplanten Bauvorhabens sind bereits auf Grund der Geländestruktur der Einsatz von Baugeräten und Beleuchtungsanlagen für die Baustelle notwendig. Durch den Einsatz von Baugeräten und Beleuchtungsanlagen für die Baubereiche können aber optische und/oder elektrische Störwirkungen auf den Flugbetrieb bzw. auf Flugsicherungsanlagen auftreten, welche im Hinblick auf §§ 85 Abs. 1 und 94 Luftfahrtgesetz – LFG 1957 i.d.g.F. einer entsprechenden Prüfung so-

wie gegebenenfalls einer Ausnahmegenehmigung bedürfen. Da die vorgelegten Unterlagen für eine solche Prüfung nicht ausreichend waren, wurde diese Prüfung auf einen späteren Zeitpunkt durch diese Auflage verschoben.

Auf Grund der vorgelegten Unterlagen ist und war es nicht möglich, umfassende Auflagen zur Vermeidung bzw. Hintanhaltung von optischen und/oder elektrischen Störwirkungen zu formulieren, um die Sicherheit der Luftfahrt zu gewährleisten. Eine solche Prüfung kann effektiv und umfassend nur anhand eines detaillierten Baukonzeptes sowie einer genauen Auflistung der eingesetzten Baugeräte und Beleuchtungsanlagen für die Baubereiche möglich sein.

Die Auflage 22 bleibt daher aufrecht.

Zu den „Hinweisen betreffend Sicherheitszone“

Aus gutachterlicher Sicht kann zu den Anmerkungen der Flughafen Wien AG nichts angemerkt werden. Seitens des Gutachters wird aber angemerkt, dass diese Hinweise im Rahmen des Verfahrens zur Erlassung der Sicherheitszone relevant sein werden.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Allgemein

6.22.1 Das gesamte Projekt ist entsprechender den Einreichunterlagen plan-, sach- und fachgemäß von hierzu befugten Personen und Unternehmen auszuführen. Entsprechende Bestätigungen von hierzu Befugten sind vorzulegen.

6.22.2 Für die neu geschaffenen Manövrier- und Bewegungsflächen am Flughafen Wien sind entsprechende Unterlagen rechtzeitig – mindestens 3 Monate vor dem letzten AIRAC Termin vor Eröffnung der errichteten Flächen – der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zwecks Veröffentlichung im Luftfahrthandbuch Österreich (AIP) vorzulegen. Hierbei ist ebenfalls eine Aerodrome Obstacle Chart, erstellt von einem hierzu Befugten, welche auch eine Darstellung der Objekte in der Take Off Flight Path Area über einer 1 % geneigten Fläche zu enthalten hat, zwecks Veröffentlichung vorzulegen.

6.22.3 Notwendige Betriebseinschränkungen der bestehenden Bodeneinrichtungen des Flughafens Wien im Zuge der Bauarbeiten an der geplanten Infrastruktur sind rechtzeitig vor Baubeginn gemäß § 4 ZFBO bei der Obersten Zivilluftfahrtbehörde zu beantragen.

6.22.4 Die tatsächliche Tragfähigkeit der neu errichteten Bewegungsflächen (Piste, Rollwege und Enteisungsfläche) ist nach Fertigstellung im Sinne des § 10 Abs. 1 ZFV unter Berücksichtigung des PCN-Wertes gutachtlich nachzuweisen. Die Nachweise sind der Behörde vorzulegen.

Betriebspiste 11R/29L

6.22.5 Die Tragfähigkeit der Pistenschultern ist entsprechend des Punktes 3.2.5 des ICAO Annex 14 so zu dimensionieren, dass diese auf die Last eines Rades des Hauptfahrwerkes bei maximalem Abfluggewicht (MTOW) bemessen wird. Ein entsprechender Tragfähigkeitsnachweis der Pistenschulter unter Angabe des/der Bemessungsluftfahrzeuge(s) ist vorzulegen.

6.22.6 Die Neigungen innerhalb des Sicherheitsstreifens der Betriebspiste müssen den Anforderungen der Punkte 3.4.8., 3.4.12, 3.4.13 und 3.4.14 des ICAO ANNEX 14 entsprechen. Die tatsächlichen Längs- und Querneigungen sind in einem Bestandsplan darzustellen und vorzulegen.

6.22.7 Die Anforderungen des gesamten Punktes 3.5 des ICAO Annex 14 hinsichtlich der Größe und Gestaltung einer Runway end safety area sind einzuhalten, wobei die RESA Flächen – jeweils am Ende des Sicherheitsstreifens - mit einer Länge von 240 m und einer Breite von 120 m auszuführen sind. Die tatsächlichen Längs- und Querneigungen innerhalb der RESA sind in einem Bestandsplan darzustellen und gemeinsam mit einem Tragfähigkeitsnachweis vorzulegen.

6.22.8 Vor Inbetriebnahme ist ein Winterdienstkonzept vorzulegen, welches die Schneeräumung der Betriebspiste von 30 m beidseits der Mittellinie vorsieht. Anschließend an die geräumten 30 m beidseits der Mittellinie darf die Schneehöhe der jeweils anschließenden 20 m (bis 50 m abseits der Mittellinie) 1 m nicht übersteigen, damit ein sicherer Betrieb von ICAO Code F Luftfahrzeugen möglich ist.

Hindernisfreiflächen der Betriebspiste 11R/29L

6.22.9 Stehende Objekte, welche zwingend innerhalb des Sicherheitsstreifen oder der RESA situiert werden oder die seitliche Übergangsfläche durchragen müssen, haben den Anforderungen des ICAO Aerodrome Design Manual - Doc. 9157 Part 6 zu entsprechen. Hierüber ist für die jeweiligen stehenden Objekte ein entsprechender Nachweis vorzulegen.

6.22.10 Vor Inbetriebnahme der Piste ist nachzuweisen, dass sämtliche An- und Abflugflächen im Sinne Kapitel 4 des ICAO Annex 14 (im Verhältnis 1:50 ansteigenden, sowie Horizontalabschnitt) von keinen Hindernissen durchragt werden.

Rollwege/Rollgassen

6.22.11 Längs- und Querneigungen der Rollwege und Rollgassen haben den Bestimmungen des ICAO Annex 14, insbesondere der Punkte 3.9.10 und 3.9.12 zu entsprechen. Insbesondere ist hierbei auf den Verschneidungsflächen im Bereich der „Exits“ darauf zu achten, dass entlang der Wege des Fahrwerkes die zulässigen Längs- und Querneigungen nicht überschritten werden.

6.22.12 Die Querneigung im Sicherheitsstreifen der Rollwege (30 m abseits der Rollwegmittellinie) darf im Sinne des Punktes 3.11.5 des ICAO Annex 14 2,5% aufwärts und 5% abwärts, bezogen auf die jeweilige Rollwegquerneigung, nicht überschreiten.

6.22.13 Vor Baubeginn ist der Luftfahrzeugmix hinsichtlich des/der dann kritischen Luftfahrzeuge im Bezug auf die Fahrwerksgeometrie und die Gestaltung der Filets hin zu untersuchen. Die Filets sind bei Annahme Cockpit über der Mittellinie sowie 4,5 m Abstand vom äußeren Hauptfahrwerk zu bemessen.

6.22.14 Ein Mindesthindernisabstand von Objekten zur Rollwegmittellinie von 57,5 m sowie bei Rollgassen von 50,5 m ist freizuhalten, um ein sicheres eigenständiges Rollen von Luftfahrzeugen mit einer Spannweite kleiner als 80,00 m zu ermöglichen.

6.22.15 Es sind im Einvernehmen mit der Austro Control GmbH betriebliche Maßnahmen für die zweite Ausbauphase zu erarbeiten, welche Luftfahrzeugen mit einer absoluten Höhe (Oberkante Leitwerk) von größer als 20,90 m bei Betrieb der Piste 11L als Start- und 29R als Landepiste das Rollen auf dem Rollweg Y untersagen. Die

entsprechenden betrieblichen Verfahren sind vor Inbetriebnahme des Rollweges TWY Y vorzulegen.

De-icing Einrichtungen

6.22.16 Ohne eine entsprechende Markierung und Befeuerung sind Luftfahrzeuge von den jeweiligen Rollwegmittellinien im Bereich der Enteisungsflächen auf die Enteisungsposition zu lotsen. Ein entsprechendes Betriebskonzept der Enteisungsfläche hinsichtlich des gelotsten Rollen von Luftfahrzeugen ist vor Inbetriebnahme vorzulegen.

6.22.17 Der Beleuchtungsmast M5-West ist hinsichtlich der Mindesthindernisabstände von Rollwegen bzw. Rollgassen zu Objekten bei ICAO Code F Luftfahrzeugen neu zu situieren.

6.22.18 Die tatsächliche Lichtverteilung hat den Bestimmungen des ICAO Annex 14 sowie den des Aerodrome Design Manuals, Part 4, visual aids, zu entsprechen. Es ist ein auf Messungen basierender Plan der Lichtverteilungskurven sowie ein Nachweis der gleichmäßigen Ausleuchtung der Enteisungsflächen vorzulegen.

Markierung Piste 11R/29L

6.22.19 Die Pistenrandmarkierung ist im Bereich der Einmündung von Rollwegen nicht unterbrochen auszuführen. Die einmündenden gelben Rollwegmittellinien sind im Bereich der Überschneidung mit der weißen Pistenrandmarkierung zu unterbrechen.

Rollwege/Rollgassen

6.22.20 Jene Rollwegschulterbereiche in geraden und gekurvten Abschnitten, welche eine verminderte Tragfähigkeit aufweisen und sich optisch nicht vom befestigten Teil des Rollweg unterscheiden, sind mit einer entsprechenden Markierung im Sinne Punkt 4.6.4 des CAA Cap 168 kenntlich zu machen.

Bauphasen

6.22.21 Allenfalls zum Einsatz gelangende Baustellenscheinwerfer sind derart zu errichten und zu betreiben, dass eine Blendwirkung auf Luftfahrttreibende sowie Angestellte der Flugsicherungsstelle Wien unterbleibt.

6.22.22 Die Aufstellung sämtlicher zum Einsatz gelangender Baugeräte sowie die Errichtung etwaiger Beleuchtungsanlagen sind im Hinblick auf §§ 85 Abs.1 und 94 LFG gesondert bei der zuständigen Behörde rechtzeitig vor dem geplanten Einsatz zu beantragen.

6.22.23 Für die Zeit der Bauarbeiten sind entsprechende Schulungsunterlagen seitens der Flughafen Wien AG zu erstellen und nachweislich den ausführenden Personen bzw. Unternehmen zur Kenntnis zu bringen, welche zumindest folgende Inhalte abdecken:

- Darstellung des Baubereiches,
- Darstellung und Verfahren für die Zu- und Abfahrt zur Baustelle,
- Darstellung der Anflugsektoren, des Sicherheitsstreifens und der Bereiche unterhalb der seitlichen Übergangsfläche der Betriebspisten 11/29 und 16/34,
- Verhaltensregeln bei schlechten Sichtbedingungen,
- VFR Verkehr – Warteschleife Sektor S - über dem Baubereich.

Die Schulungsunterlagen sind vor Baubeginn vorzulegen.

Hinweise betreffend Sicherheitszone

1. Bei Erlassung einer Sicherheitszonen-Verordnung gemäß § 87 LFG sind nur jene Flächen einzubeziehen, welche durch den Betrieb der Piste 11R/29L erforderlich sind. Ein entsprechender überarbeiteter Entwurf der Sicherheitszone ist der Behörde vorzulegen.

2. Spätestens vor Erlassung einer Verordnung hinsichtlich einer Änderung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien-Schwechat sind die ausständigen Hindernisbetrachtungen im Sinne des Kapitel 4 des ICAO Annex 14 und der festgelegten Anflugverfahren auf die Betriebspisten 11R, 29R und 16 auch für die dafür notwendigen neuen Flächen durchzuführen und die möglichen Hindernisse sind, nach Rücksprache mit dem luftfahrttechnischen Sachverständigen zu kennzeichnen (Tages- und/oder Nachtkennzeichnung), baulich zu verändern oder gegebenenfalls zu entfernen.

3. Die beiden den östlichen Horizontalabschnitt der Anflugfläche durchragenden Windkraftanlagen sind baulich so zu verändern, dass von keinem Teil dieser Windkraftanlagen eine Höhe von 351,1 m NN überragt wird.

4. Bei der Errichtung von zusätzlichen Objekten innerhalb der An- und Abflugflächen ist auf den Punkt 4.2.26 des ICAO Annex 14 Rücksicht zu nehmen und sind neue Objekte durch eine im Verhältnis 1:62,5 ansteigende, limitierende Abflugfläche (Beginn am Ende des Sicherheitsstreifens) zu begrenzen.

6.23 Luftfahrt Security

Im Umweltverträglichkeitsgutachten sind folgende Auflagen enthalten:

6.23.1 Während der Errichtung der Parallelpiste sind die Sicherheitsmaßnahmen der relevanten EU Verordnungen Nr. 300/2008 und Nr. 185/2010 sowie des Beschlusses K (2010) 774 einzuhalten.

6.23.2 Landseite und Luftseite sind stets durch eine physische Barriere gemäß Security Manual der ICAO Doc 8973, Appendix 29, abzugrenzen, um unbefugten Zugang zu verhindern.

6.24 Luftreinhaltetechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme ucpm005 - Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech/AFLG, BI gegen Fluglärm:

Zu Frage Nr. 13:

Irgendwelche Messungen im Zusammenhang mit der Befundung für das Gutachten vom 16.11.2010 wurden nicht durchgeführt, da diesbezüglich kein Auftrag von der Behörde erteilt wurde.

Zu Frage Nr. 34:

Die im Gutachten angeführten Abbildungen wie zB die Abbildung 64 und 65 stellen grafische Ansichten zur leichteren übersichtlicheren Erkenntnis der zu erwartenden Immissionen von Luftschadstoffen dar.

Zu Frage Nr. 35:

Die aufgelisteten Haupt- und Nebenemissionsstoffe sind typische Verbrennungskomponenten und sind daher nicht näher zu beschreiben.

Zu Frage Nr. 37:

Die einzelnen Tabellen und Abbildungen wurden aus dem zuständigen Fachbeitrag entnommen und wurde der Fachbeitrag im Gutachten unter Punkt 2 „Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur“ unter 2.1 angeführt.

Zu Frage Nr. 43:

Die Korrektheit der Simulationsergebnisse und die dargestellte Validierungsrechnung durch den Einsatz unterschiedlicher Rechnungsmodelle für das Prognosejahr 2020 wurde überprüft und als dem Stand der Technik entsprechend angesehen.

Zu Frage Nr. 50:

Die auf Seiten 21 des Fachgutachtens Luftreinhaltung angeführte Definition der Beurteilungsbereiche wurde aus der RVS 02.04.12 entnommen. Die weiteren angeführten Stufen des angeführten Bewertungsschlüssels stellen einen in der Luftreinhaltung üblichen Bewertungsmaßstab dar.

Zu Frage Nr. 51:

Die WHO 2005 sieht keine Grenzwerte für HF und Hg vor. In der WHO-Richtlinie 2000 sind Werte für HF und Hg angegeben. Diese wurden im Punkt 3.2.1.2. (Beurteilungsgrundlagen) herangezogen.

Zu Frage Nr. 52:

Aus der Fragestellung ist nicht ersichtlich, um welches Bundesgesetzblatt es sich im Konkreten dabei handelt. Im Rahmen der mündlichen Erörterung wurde explizit vom Verhandlungsleiter darauf hingewiesen, dass ohne Kenntnis des angesprochenen

Gesetzes nicht geantwortet werden kann. Nach Einschau in das Bundesgesetzblatt über Internet wird ergänzt, dass mit diesem Gesetz keine für den Fachbereich relevante Änderung erfolgt ist.

Zu Frage Nr. 53:

Die Fragen des Risikofaktors 16 wurden in den Seiten 140 bis 143 im luftreinhalte-technischen Teilgutachten ausführlich und aus der Sicht des Gutachters ausreichend beantwortet.

Zu Frage Nr. 54:

Aus der Sicht der Luftreinhalte-technik ist eine Quantifizierung (Reihung) der Luftschadstoffe nicht üblich und daher nicht erforderlich.

Zu Frage Nr. 55:

Die Auflistung der zu erwartenden Luftschadstoffe und die Quantifizierung erfolgten im Befund zum Risikofaktor 16 und sind außerdem durch die Grenzwertregelung vorgegeben.

Zur Stellungnahme rpgc010 - KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien:

Die Zunahme der PM_{2,5} Immissionen ist unter Berücksichtigung der bereits als irrelevant ausgewiesenen PM₁₀ Immissionen ebenfalls als irrelevant einzustufen, da der PM_{2,5} Anteil im PM₁₀ im Bereich zwischen 70 und 90 % liegt.

Die ausgewiesenen Grenzwertüberschreitungen für NO₂ in Mannswörth sind durch das erhöhte Verkehrsaufkommen in diesem Bereich (A4) zurückzuführen. Die berechneten NO₂ Zusatzimmissionen sind in Mannswörth ebenfalls als irrelevant anzusehen.

Zur Stellungnahme ucpm004 PETER Manfred Dr. / BI für ein lebenswertes Schwadorf und Rauchenwarth:

Aus der Sicht der Luftreinhalte-technik ist die Errichtung einer zusätzlichen Luftgütemessstation in Schwadorf und Rauchenwarth nicht erforderlich, da der Raum durch das NÖ Luftgütemessnetz ausreichend abgedeckt ist.

Zur Stellungnahme ucla002 – Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West:

Im Befund des luftreinhalte-technischen Gutachtens wurden im Punkt 3.2.1.3.1. (IST-Zustand) die Zeiträume 1999 bis 2009 berücksichtigt.

Für den Variantenvergleich sowie für die Beurteilung der Betriebsphase im Fachbeitrag und in den ergänzenden Unterlagen wurde eine Ausbreitungsklimatologie des Jahres 2003 verwendet. Lediglich für die Bauphase wurde eine Ausbreitungsklimatologie 2002 herangezogen. Im Fachbeitrag Immissionsberechnungen wurde ausführlich dargestellt, dass für den Untersuchungsraum und aus klimatologischer Sicht der Beurteilungszeitraum als repräsentativ angesehen werden kann. Aufzeichnungen der meteorologischen Daten des Flughafens für die letzten Jahre zeigen keine großen Abweichungen.

Zur Stellungnahme ucsg002 – Schwarzmann Gerhard, Bürgermeister der Gemeinde Zwölfaxing:

Siehe Stellungnahme ucpm004 – PETER Manfred Dr.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011:

Zu 1.2.14 - Luftreinhalte-technik

Zu Auflage 10:

Der Forderung der ersatzlosen Streichung kann aus luftreinhalte-technischer Sicht nicht zugestimmt werden, da während der Bauphase die höchsten Emissionen und daraus resultierend die höchsten Immissionen gegeben sind und die Kraftfahrzeuge (LKW) und die Baumaschinen einen hohen Anteil der Zusatzimmissionen aufweisen.

Zu Auflage 12.

Der Forderung kann nachgekommen werden. Die Auflage Punkt 12 ist wie folgt zu ändern:

Die unter Punkten 1 bis 11 angeführten Maßnahmen zur Reduktion der Staubemissionen in der Bauphase sind durch die Bauaufsicht sicher zu stellen.

Zu Auflage 15.

Der Forderung der Änderung des Auflagenpunktes „Bei PM₁₀-Immissionen >400 µg/m³, als Halbstundenmittelwert, ist die Genehmigungsbehörde davon in Kenntnis zu setzen“ kann aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik nicht nachgekommen werden. Dies wird dahin begründet, dass mit Erfassung der Halbstundenmittelwerte auch die eventuell auftretenden Staubspitzen erfasst werden. Die Messung eines 3-Stundenmittelwertes glättet eventuell auftretende Staubspitzen.

Zur Stellungnahme ucbs010 – Gatterer Edmund Dr., BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste:

Im Vorbringen des Herrn Dr. Gatterer zu erhöhten PM₁₀ Werten wurde im Zuge seiner mündlichen Stellungnahme eine Tabelle aus dem Luftgütemessbericht Wien (3.8 PM₁₀ Grenzwert) vorgelegt. Dazu ist festzustellen, dass die PM₁₀ Belastung in Wien in den heizfreien Monaten ausschließlich auf den Verkehr und in den Heizmonaten auf den Verkehr und auf den Hausbrand zurückzuführen sind. Die Zusatzimmissionen durch den Flugverkehr (Überfliegen von Wien) liegen aus luftreinhaltetechnischer Sicht im Nano- bis Femtogrammbereich.

Zur Stellungnahme vom 26.08.2011 von Proksch Dr. Wolfram als Vertreter der AFLG:

Zu 2.a. fehlerhafte Wahl der Beurteilungszeiträume

siehe Stellungnahme zu ucla002 – Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West

Zu 2.b. fehlerhafte Ansätze von Wetterdaten und Emissionsdaten

siehe Stellungnahme zu ucla002 – Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West

Zu 2.c. mangelnde Aussage der Irrelevanzbereiche

siehe Stellungnahme ucpm005 - Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech/AFLG, BI gegen Fluglärm – zu Frage 50:

Zu 2.d. Keine Berücksichtigung von möglicher Sekundärbildung von Luftschadstoffen

Alle Berechnungen beziehen sich auf bodennahe Immissionen. Immissionen über 915 Meter sind nicht zu berücksichtigen. Der Schubumkehr ist in den Emissionsfaktoren für die Flugzeugemissionen berücksichtigt.

Zu 2.e. Keine Beurteilung nach aktuellen WHO-Standards

siehe Stellungnahme ucpm005 - Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech/AFLG, BI gegen Fluglärm – zu Frage 50:

Zu 2.f. Keine Überprüfungsmöglichkeit der angestellten Berechnungen

siehe Stellungnahme ucsg005 – Schmelz Christian Dr. für die Flughafen Wien AG (zum Vorbringen des Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech)

Zu 2.g. Unschlüssiges/Fehlerhaftes Gutachten

Im Befund des Gutachtens Luftreinhaltetechnik wurden im Risikofaktor 16 die Tabellen und Abbildungen des zuständigen Fachbeitrages übernommen und im Weiteren für die Erstellung des Gutachtens dieses Risikofaktors und der weiteren Risikofaktoren zu Grunde gelegt. Im Gutachten Luftreinhaltetechnik wurde selbstverständlich die Revision 05 berücksichtigt.

Zur Stellungnahme BUSCHBECK Brigitte Dr., eingelangt am 25.08.2011:

Aus der Sicht der Luftreinhaltetechnik wird CO₂ nicht als Luftschadstoff angesehen und fällt in den Fachbereich Klima.

Zur Stellungnahme Galanda & Oberkofler Rechtsanwälte, eingelangt am 26.08.2011:

Zu 2. Gesundheitsgefährdende/unzumutbare/umweltschädliche Feinstaubbelastung

Siehe Stellungnahme rpgc010 - KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien.

Die Messstellen des angrenzenden Wiener Stadtgebietes wurden für den Untersuchungsraum für NO₂ deshalb nicht herangezogen, da die Messung der NO₂ Immissionen durch die Messstelle Schwechat ausreichend abgedeckt wird. Hinzugefügt wird, dass die Wiener Messstellen überwiegend straßenbezogene Messstellen sind.

Zur Stellungnahme Pelzmann Peter Dipl.-Ing. HTL Ing., eingelangt am 26.08.2011

Es wird auf das Fachgutachten Luftreinhalte-technik, insbesondere auf das Gutachten Risikofaktor 16, hingewiesen.

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien West, vertreten durch den Erstunterzeichner BISCHOF Johannes Ing., vertreten durch Heger & Heger Rechtsanwälte, vom 26.08.2011:

Zu 2.8: - siehe Stellungnahme ucla002 – Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West.

Zur Stellungnahme Galanda & Oberkofler RA, eingegangen am 26.08.2011:

Siehe Stellungnahme zu rpgc010 – KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafens Wien.

Zur Stellungnahme der BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste, eingegangen am 25.08.2011:

Siehe Stellungnahme zu ucpm005 – Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr. tech/AFLG, BI gegen Fluglärm.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.24.1 Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben grundsätzlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen. Ausgenommen sind jene Zu- und Abfahrten, die in einem in Anhang 2 UVP-G 2000 genannten schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A liegen.

6.24.2 Die nicht befestigten Zufahrtsstraßen, Wege, Lagerflächen etc. sind während der Bauphase regelmäßig zu befeuchten und feucht zu halten (Sprühwagen oder fest verlegte Befeuchtungsanlagen). Die Befeuchtung hat bei Frostgefahr zu entfallen.

6.24.3 Die Verschmutzung von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr ist zu vermeiden. Die Zufahrt zu einer Bundes-, Landes bzw. Gemeindestraße darf nur mit gereinigten Reifen erfolgen.

6.24.4 Die Zufahrtswege für den Schwerverkehr (> 20 t) sind während der Bauphase regelmäßig zu befeuchten und feucht zu halten (Sprühwagen oder fest verlegte Be-

feuchtungsanlagen) und zu reinigen (Kehrmaschine). Die Befeuchtung hat bei Frostgefahr zu entfallen.

6.24.5 Der Transport von Erdmaterial darf nur in erdfeuchtem Zustand erfolgen.

6.24.6 Geschüttete Flächen und Böschungen sind zum vegetationstechnisch nächstmöglichen Zeitpunkt zu bepflanzen.

6.24.7 Auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist von der Projektwerberin dafür zu sorgen, dass von den eingesetzten Baufahrzeugen eine Höchstgeschwindigkeit von max. 30 km/h eingehalten wird, indem die für die Bauphase herangezogenen Transport- und Fuhrunternehmen bzw. die hierfür eingesetzten LKW-Lenker hierüber nachweislich in Kenntnis gesetzt werden.

6.24.8 Das zu lagernde Material auf den Belade- und Umschlagplätzen ist bei trockenen Witterungsbedingungen zu befeuchten (z.B. mit Sektionalberegnern).

6.24.9 Die Einmündungsbereiche in das übergeordnete Straßennetz sind regelmäßig zu befeuchten und mittels Nassreinigung (z.B. Kehrmaschinen) zu reinigen. Die Befeuchtung hat bei Frostgefahr zu entfallen.

6.24.10 Es sind emissionsarme Kraftfahrzeuge, die mindestens der Abgasnorm EURO III entsprechen, einzusetzen. Baumaschinen sind mit Partikelfilter auszustatten.

6.24.11 Vom Projektwerber sind der Genehmigungsbehörde vor Baubeginn die Zu- und Abfahrtsstrecken zu den einzelnen Teilbereichen bekannt zu geben.

6.24.12 Die unter 6.24.1 bis 6.24.11 angeführten Maßnahmen zur Reduktion der Staubemissionen in der Bauphase sind durch die Bauaufsicht sicher zu stellen.

6.24.13 Während der Bauphase sind die PM₁₀ und Stickoxidkonzentrationen sowie Windrichtung und Windgeschwindigkeit, in Abhängigkeit vom Bauabschnitt, mittels einer mobilen Messstelle zu messen. Die Messungen sind je nach Bauphase und Baufortschritt bei den höchstbelasteten Anrainergemeinden durchzuführen. Die Festlegung der Messstelle(n) hat einvernehmlich mit einem meteorologischen Sachverständigen der Abteilung BD4 beim Amt der NÖ Landesregierung zu erfolgen.

6.24.14 Für die Bauphase ist ein Emissionsminderungskonzept zu erstellen, aus welchem die zu treffenden Maßnahmen bei PM₁₀-Immissionen > 300 µg/m³, als Halb-

stundenmittelwert, ersichtlich sind. Das Emissionsminderungskonzept ist der Behörde vor Baubeginn vorzulegen.

6.24.15 Bei PM₁₀-Immissionen >400 µg/m³, als Halbstundenmittelwert, ist die Behörde davon unverzüglich in Kenntnis zu setzen.

6.24.16 Die flughafeneigene Luftgütemessstelle (VIE 3) ist sowohl während der Bauphase als auch während der Betriebsphase weiter zu betreiben. Die Messergebnisse sind monatlich dem Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung BD4, vorzulegen.

6.25 Maschinenbautechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.25.1 Über die Ausführung und Prüfung der Niederdruckerdgasanlage entsprechend der ÖVGW – Richtlinie G1 ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.25.2 Die Trassenführung, Leitungsverlegung und Prüfung der Erdgas-Mitteldruckleitung hat unter Anwendung der ÖVGW -Richtlinie G52/2 zu erfolgen. Darüber sind Bestandsunterlagen und Prüfbescheinigungen vorzulegen.

6.25.3 Die Gasdruckregelanlage (GDRA) von Mitteldruck auf Niederdruck ist in einer Mauernische der Heizzentrale unterzubringen.

6.25.4 Die Gashauptabspernung der Eingangsleitung für die Gasdruckregelanlage ist in einen Abstand von mind. 3 m zum Gebäude zu situieren. Sie ist als solche zu kennzeichnen.

6.25.5 Die bauliche Ausführung, die Prüfungen und die Auswahl der techn. Einrichtungen der Gasdruckregelanlage (GDRA) haben gemäß ÖVGW – Richtlinie G73/2 zu erfolgen. Darüber ist eine Dokumentation mit Nachweisen über die Dichtheits-, Festigkeits- und Betriebsprüfung(Funktionsprüfung) sowie Bescheinigungen zu erstellen.

6.25.6 Für die GDRA ist ein Stationsbuch zu führen, in welches alle die Anlage betreffenden Vorkommnisse, die Sichtkontrollen und Funktionsprüfungen einzutragen sind.

6.25.7 Die GDRA ist entsprechend der ÖVGW Richtlinie G 78 zu überwachen und zu warten. Dies ist durch Sachkundige nachweislich im Stationsbuch einzutragen.

6.25.8 Folgende Bestätigungen bzw. Unterlagen sind zu erstellen und zur Einsichtnahme der Behörde vorzulegen:

a) Vormerkbücher für die unterirdischen Diesellagerbehälter mit folgenden Eintragungen:

- Art und Menge des Produktes,

- Art der Überfüllsicherung,

- Werksbescheinigung über Ausführung des Lagerbehälters gemäß ÖNORM EN 12285-2,

- Ausführung des Domschachtes gemäß ÖNORM C 2122,

- erstmalige wiederkehrende Dichtheitsprüfung

b) Ausführungsbefund betreffend der Kraftstoff-Rohrleitungen mit folgenden Angaben:

- Art der Verrohrungsausführung, verwendetes Material, Art der Rohrverbindung,

- Korrosionsschutz, Einbau der Deflagrationssicherung,

c) ein Tankstellenkontrollbuch mit Eintragung der Kontroll-, Wartungs- und Prüfmaßnahmen

6.25.9 Bei den Füllstutzen der Diesellagerbehälter ist der Hinweis auf das Vorhandensein der Überfüllsicherung anzubringen.

6.25.10 Die Füllvorgänge der Diesellagerbehälter sind durch eine geeignete Person zu überwachen.

6.25.11 Die Ergebnisse der wiederkehrenden Dichtheitsproben (alle 6 Jahre) der Diesellagerbehälter sind in die Vormerkbücher einzutragen.

6.25.12 Die Domschächte der Diesellagerbehälter müssen in geöffnetem Zustand gegen Abstürzen von Personen gesichert sein (begehbare Gitterrost).

6.25.13 Der Füllschrank der Diesellagerbehälter ist bei Nichtbenutzung geschlossen zu halten.

6.25.14 Folgende Wartungs- und Prüfmaßnahmen sind durchzuführen und im Tankstellenkontrollbuch einzutragen:

- wöchentlich – Dichtheit der Zapfsäulen,
- monatlich – Funktionskontrolle der Leckwarneinrichtungen

6.25.15 Über die ordnungsgemäße Ausführung der kathodischen Korrosionsschutzanlage bei der Tankstelle ist eine Bestätigung vorzulegen.

6.25.16 Die Überprüfung der Wirksamkeit der kathodischen Korrosionsschutzanlage ist in Abständen von längstens 2 Jahren zu wiederholen und zu dokumentieren.

6.25.17 Der Druckluftbehälter der Feuerwache (3000l, 10 bar) ist bei einer Erst- oder Kesselprüfstelle zur Überwachung anzumelden. Die Prüfberichte sind vorzulegen.

6.25.18 Die vier Plattentanks im Werkstättengebäude sind entsprechend der ÖNORM C 2117 herzustellen und zu prüfen. Darüber sind Werksbescheinigungen vorzulegen.

6.26 Meteorologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zu Stellungnahme der BI „Liesing gegen Fluglärm und die 3.Piste“ bei der Behörde eingelangt am 25. August 2011, Pkt. 6.2.1:

Im UVE Gutachten sind alle CO₂ Äquivalente plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Flugverkehr ist eine wesentliche Quelle klimawirksamer Gase. Es sind aus dem konkreten Projekt keine Klimaänderungen ableitbar. Zur Reduktion von Emissi-

onen klimawirksamer Gase (Kyoto Protokoll) sind Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene notwendig.

Energie- und Klimakonzept war nicht notwendig.

Klimawirksamkeit von CO₂ ist (sehr vereinfacht) eine Funktion der Temperatur. In großer Höhe ist daher der Beitrag zur bodennahen Temperatur geringer.

Wasserdampf und in Folge Bewölkung ist sicher der wichtigste Rückkopplungsfaktor; diese wirken nicht nur verstärkend, sondern auch abschwächend; sind derzeit Thema intensivster Forschungstätigkeiten; Schlüsse auf den Betrieb des Flugverkehrs in Wien und Klimawirksamkeit sind nicht möglich.

Man kann nicht von Klimaschädlichkeit sprechen, sondern von Klimaänderung.

Zu Stellungnahme von Dr. Brigitte Buschbeck vom 25. August 2011

Frage: Energiebedarf aufschlüsseln nach Energieträger

Antwort: Energie- und Klimakonzept war nicht notwendig

Frage: CO₂ Emissionen

Antwort: Im UVE Gutachten sind alle CO₂ Äquivalente plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Flugverkehr ist eine wesentliche Quelle klimawirksamer Gase. Es sind aus dem konkreten Projekt keine Klimaänderungen ableitbar. Zur Reduktion von Emissionen klimawirksamer Gase (Kyoto Protokoll) sind Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene notwendig.

Zu Schaffgotsch Maximilian, Dr. für die Gde. Ebergassing Beilage ucpm003

Frage: CO₂ Schadstoff, Klimaschäden

Antwort: CO₂ ist kein Schadstoff und das Klima wird nicht geschädigt, sondern es gibt eine Klimaänderung.

Frage: CO₂ Verdopplung

Antwort: Im UVE Gutachten sind alle CO₂ Äquivalente plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Flugverkehr ist eine wesentliche Quelle klimawirksamer Gase. Es sind

aus dem konkreten Projekt keine Klimaänderungen ableitbar. Zur Reduktion von Emissionen klimawirksamer Gase (Kyoto Protokoll) sind Regelungen auf nationaler und internationaler Ebene notwendig.

Zur Stellungnahme ucpm005 Bayerl Manfred Dipl.-Ing.Dr.tech/AFLG, BI gegen Fluglärm zu Frage Nr. 59 und zur Stellungnahme Pavicsits Wilhelm

Frage: Woher kommen Wolken, Wolken – erhöhte Strahlung – erhöhte Hautkrebsrate

Antwort: Die Bildung von Tropfen und damit von Wolken setzt Aerosole voraus (Kondensationskeime). Flugzeugemissionen beinhalten Aerosole und tragen damit zur Wolkenbildung bei.

Kondenzstreifen, als sichtbarer Ausdruck von Flugzeugen, wirken strahlungsreduzierend auf Globalstrahlung und UV-Anteil. Konvektive Bewölkung (Cumulus) kann kurzzeitig zur Erhöhung der bodennahen Globalstrahlung durch Seitenreflexion an den sich hoch erstreckenden Wolkentürmen führen. Dabei sind auch erhöhte UV-Strahlungsmengen gegeben. Die Tagessumme der Globalstrahlung wird jedoch durch Bewölkung reduziert.

Hautkrebs ist eine medizinische Frage.

Durch den Flugbetrieb in Wien ist nicht zu erwarten, dass die Bewölkung relevant verändert wird.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.27 Naturschutz

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme uchg013, Huter Erwin DI., NÖ Umweltschutz:

Grünausstattung im Abgrabungsbereich südlich des Katharinenhofs:

Im betroffenen Teilraum „offene Agrarlandschaft“ ist projektseitig eine ausreichende Kompensation für Eingriffe in naturschutzrelevante Strukturen vorgesehen. Unter Berücksichtigung der betroffenen Flächen, deren Wiederherstellbarkeit, der Wertigkeit der jeweiligen Kompensationsziele sowie der prognostizierten „Belastung“ der Kompensationsflächen wird gegenüber der aktuellen Ausstattung eine flächenmäßige Vergrößerung der naturschutzrelevanten Strukturierung hergestellt werden. Aus naturschutzfachlicher Sicht ist die vorgeschlagene Kompensation ausreichend.

Eine Anlage von Grünstreifen im ca. 80ha großen Abgrabungsbereich im Abstand von ca. 300m, wie in Agrarverfahren üblich, ist weniger ein Naturschutzthema, denn ein Thema der Agrarökologie. Streifenförmige Grünanlagen im Agrargebiet unterstützen u.a. die „Nützlingsfauna“ und stabilisieren das ökologische System des Agrarraumes und können zu einer Verringerung des Bedarfs an Pestiziden führen.

Der Bereich um den Katharinenhof wird bei Ausführung aller Projektbestandteile vom Flughafengelände (Pisten und Rollwege) umschlossen sein. Damit entsteht eine Landschaftseinschluss mit eingeschränkter Vernetzung, dessen Ausstattung mit ökologisch relevanten Strukturen derzeit äußerst dürftig ist. Damit geht aber auch einher, dass die ökologische Potenz reduziert ist.

Aufgrund der Lage als Enklave im Flughafengelände waren Bedenken des Fachbereichs „Wildlife Hazards“ für die Situierung der Kompensationsflächen maßgebend.

Themenkomplex variable Böschungsgestaltung sowie Böschung und Bermen im östl. Bereich der 3. Piste:

Die landschaftspflegerische Begleitplanung enthält eine ausreichend genaue Beschreibung der Lebensraumtypen der Kompensationsplanung in Form von Artenlisten und Referenzflächen im Umgebungsbereich. Detailplanungen sind in weiterer Folge vorgesehen (vgl. „Landschaftspflegerische Begleitplanung“). Wie bereits im Zuge der Behandlung des Fachbereichs „Landschaftsbild“ behandelt, berührt die Ausgestaltung mancher Flächen mehrere Fachbereiche (Naturschutz, Forst, Landschaftsbild, Flugsicherheit ...) sodass im Stadium der Detailplanung noch Abstimmungsbedarf durch die Behörde gegeben ist. Es wird daher aus naturschutzfachlicher Sicht folgende Vorgangsweise vorgeschlagen, deren Aufnahme in den Auflagenkatalog empfohlen wird:

Mindestens 3 Monate vor Baubeginn ist der Behörde zur Prüfung vorzulegen, welche Kompensationsmaßnahme welchem Bauabschnitt zugeordnet wird.

Mindestens 3 Monate vor Beginn des jeweiligen Bauabschnitts ist der Behörde die entsprechende Detailplanung zur Prüfung vorzulegen.

Gegen eine variable Böschungsgestaltung besteht kein Einwand, sofern dadurch keine ökologischen Zielsetzungen gefährdet werden.

Neophytenproblematik:

Speziell Rohbodenflächen können durch invasive Neophyten rasch besiedelt werden und das Erreichen der Kompensationsziele gefährden. Aus diesem Grund wurde sowohl die Einsetzung einer ökologischen Bauaufsicht als auch eine Auflage mit dem Focus auf allfällige Neophytenentwicklungen im Projekts- und Kompensationsbereich zur Veranlassung empfohlen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.27.1 Die Gehölzpflanzungen im Bereich des vorgesehenen Trockenrasens haben zu unterbleiben.

6.27.2 Die Besämung der Kompensationsflächen hat zum ehest möglichen Zeitpunkt zu erfolgen.

6.27.3 Bei Auftreten von invasiven Neophyten insbesondere in Kompensationsflächen sind umgehend Maßnahmen zu deren nachhaltiger Hintanhaltung zu setzen.

6.27.4 Die Errichtung des Abwasserkanals in den Donauauen ist samt den entsprechenden Rodungen bzw. Fällungen zur Schonung der wichtigsten Reproduktionsphasen im Zeitfenster zwischen August und Februar durchzuführen.

6.27.5 Es dürfen keine naturschutzrelevanten Flächen (z.B. Extensivstandorte, Vorkommen gefährdeter Offenlandarten ...) für die Ersatzaufforstungen herangezogen werden.

6.27.6 Die Ersatzaufforstungen müssen ausschließlich mit heimischen Gehölzarten durchgeführt werden (keine Robinien, Götterbaum)

6.27.7 Die konkreten für die Ersatzaufforstungen vorgesehenen Flächen sind der Behörde vor Beginn der technischen Rodung als Planung vorzulegen.

6.27.8 Mit der technischen Rodung darf erst begonnen werden, wenn die Behörde der Planung der Ersatzaufforstungen nach Prüfung auch der naturschutzfachlichen Eignung zugestimmt hat.

6.27.9 Im Bereich der Trockenrasenbegründung ist eine Schicht aus nährstoffarmen Material mit einer Mächtigkeit von zumindest 1m aufzubringen auf der dann auch der umzusiedelnde Trockenrasen zu versetzen ist.

6.27.10 Der Behörde ist 3 Monate vor Baubeginn der Nachweis über die Art der Sicherung aller Kompensationsflächen (z.B. Ankauf, vertragliche Regelung) bzw. zumindest eine vom Grundeigentümer unterschriebene Zustimmungserklärung vorzulegen.

6.27.11 Die Herstellung aller Kompensationsmaßnahmen hat mit Inbetriebnahme der Start- und Landebahn abgeschlossen zu sein.

6.27.12 Das Baufeld ist auf das unbedingt notwendige Ausmaß zu beschränken. Ökologisch relevante Landschaftselemente oder Teile davon, die im Nahbereich des Baufeldes liegen, sind gegenüber Schadwirkungen aus dem Baufeld abzuschirmen.

6.27.13 Allfällige Vorkommen naturschutzrelevanter Arten im Bereich des Baufeldes sind zu schonen und entweder durch Anpassung der Bauabläufe, durch Sicherungen oder durch fachgerechte Bergung und Versetzung in ein geeignetes Habitat zu erhalten.

6.27.14 Mindestens 3 Monate vor Baubeginn ist der Behörde zur Prüfung vorzulegen, welche Kompensationsmaßnahme welchem Bauabschnitt zugeordnet wird.

6.27.15 Mindestens 3 Monate vor Beginn des jeweiligen Bauabschnitts ist der Behörde die entsprechende Detailplanung für die Kompensationsmaßnahmen zur Prüfung vorzulegen.

6.27.16 3 Monate vor Beginn der Bauarbeiten ist eine ökologische Bauaufsicht mit profunden Kenntnissen auf dem Gebiet der Ökologie und der Landschaftsplanung und mit nachweislichen fachlichen Erfahrungen bei Großverfahren zu bestellen und der Behörde samt Vorlage der entsprechenden Referenzen bekannt zugeben.

6.27.17 Die ökologische Bauaufsicht ist mit folgenden Aufgabenbereichen zu betrauen bzw. einzusetzen:

- a) Veranlassung von geeigneten Maßnahmen, die die Einhaltung der Grenzen des vom Vorhaben beanspruchten Grundes sicherstellen und Kontrolle der Umsetzung dieser Maßnahmen, ihrer Instandhaltung und Entfernung nach Bauende (z.B. Abplankung und andere Formen physischer Abgrenzung).
- b) Kontrolle der Maßnahmen im Zuge der Baufeldvorbereitung z.B.:
 - Monitoring zur Erfassung eventuell noch nicht bekannter Kleintierwanderwege (z.B. Amphibien), trassennaher Kriechtierpopulationen bzw. sonstiger Vorkommen naturschutzfachlich relevanter Arten, Veranlassung von Maßnahmen zur Schonung der Bestände,
 - Kontrolle der Einhaltung des Rodungszweckes und Veranlassung geeigneter Maßnahmen dafür,
 - Kontrolle der Kennzeichnung beanspruchten Grundes und der Einhaltung der Grenzen bei der Baustelleneinrichtung (einschließlich z.B. vorübergehendes Abstellen von Fahrzeugen und Geräten),
- c) Veranlassung und Kontrolle von geeigneten Maßnahmen, die naturverträgliche bescheidgemäße Bauabläufe gewährleisten und fördern, z.B.
 - Einhaltung von Bauzeitbeschränkungen,
 - Einhaltung von Kommunikationsabläufen, z.B. Wahrnehmung von Informationspflichten und Ankündigungsfristen,
 - Veranlassung und Kontrolle von geeigneten Maßnahmen, die die bescheidgemäße Durchführung von Maßnahmen, die einen organisatorischen Aufwand bedürfen, sicherstellen, z.B. Vegetationsverpflanzungen, Biotopinitiativen, Besprengung zur Vermeidung von Staubentwicklung, Veranlassung und

Kontrolle eines für die Herstellung eines Trockenrasenstandortes geeigneten Bodenaufbaus und dgl.,

-Veranlassung und Kontrolle von geeigneten Maßnahmen, die eine nicht nötige oder übermäßige Störung benachbarter oder angrenzender Naturräume mildern und verhindern,

-Veranlassung und Kontrolle von geeigneten Maßnahmen, die Emissionen aller Art möglichst gering halten, jedenfalls aber unterhalb der bewilligten Werte und Grenzen.

d) Information der Behörde bei unvorhergesehenen Ereignissen und absehbarer Nicht-Einhaltung von erforderlichen Maßnahmen sowie bei Gefahr im Verzug (im Sinne des Konsenses) und Erarbeitung von Handlungs- u. Planungsalternativen.

e) Veranlassung von geeigneten Maßnahmen, die eine am Entwicklungsziel orientierte Rekultivierung einschließlich Aufforstung gewährleisten und fördern, dies in Abstimmung mit der entsprechenden Behörde sowie Veranlassung von Maßnahmen zur Hintanhaltung des Aufkommens invasiver Neophyten während der Bauphase,

f) Veranlassung von geeigneten Maßnahmen, die eine im Sinne des Bewilligungsbescheides naturraumgerechte Nachnutzung im Besonderen des vom Vorhaben vorübergehend beanspruchten Grundes sicherstellen und fördern, z.B. Verhinderung bescheidwidriger Nutzungsansprüche und Versiegelung, Dokumentation von Ist-Zustand, Bauphase und Rekultivierung für die Bewilligungsbehörde (einschließlich Fotodokumentation),

g) Wahrnehmung der Mittlerrolle zwischen Behörde, Bauherrn, Nutzungsberechtigten Vertretern des Naturschutzes und Dritten (vom Bau nicht unmittelbar Betroffenen), in diesem Sinne auch ein gewisses im Lichte des Bewilligungsbescheides vertretbares Maß an Öffentlichkeitsarbeit.

6.27.18 Die Ökologische Bauaufsicht hat der Behörde während der Bauphase über den Fortschritt der Umsetzung der ökologisch relevanten Projektteile zu Ende jedes Kalenderjahres unter Anschluss einer Fotodokumentation zu berichten.

6.27.19 Die ökologischen Kompensationsmaßnahmen sind auf Bestandsdauer der verfahrensgegenständlichen Piste ihrer ökologischen Zielsetzung entsprechend zu erhalten und ist über deren Erhaltung und Entwicklung ein Monitoring durchzuführen.

6.27.20 Das Monitoring ist in Abstimmung mit der Entwicklung und Funktion der Maßnahmen der Kompensationsplanung in 3 Phasen zu unterteilen und wie folgt durchzuführen:

1. Phase:

1. Jahr: Dieses Jahr beginnt mit dem auf die Fertigstellung folgenden Kalenderjahr.

- Grobansprache der Vegetationsentwicklung, insbesondere Wiesen- und Rasenextensivstandorte
- Dokumentation der Pflege
- Prüfung der Funktion der Querungshilfen der B10
- Erfolgskontrolle allfällig umgesiedelter Tierbestände
- Häufungspunkte von verunfallten Tieren

2. Jahr:

- Grobansprache der Vegetationsentwicklung, insbesondere Wiesen- und Rasenextensivstandorte
- Dokumentation der Pflege

3. Jahr:

- Genaue Analyse der Vegetationsgesellschaften auf den Ausgleichsflächen in Bezug auf ihre Entwicklung in Richtung der definierten Entwicklungsziele
- Dokumentation der Pflege
- Prüfung der Funktion der Querungshilfen der B10

4. Jahr:

- Grobansprache der Vegetationsentwicklung, insbesondere Wiesen- und Rasenextensivstandorte
- Genaue Aufstellung des Grades der Zielerfüllung der Ausgleichsplanung
- Häufungspunkte von verunfallten Tieren
- Diese Untersuchungen sind so lange weiterzuführen, bis das angegebene oder ein gleichwertiges Ausgleichsziel bzw. funktionale Ziel erreicht ist.
- Im Ablauf der Untersuchungen wiederholen sich im Wesentlichen die Untersuchungsschritte der Jahre 1 – 4. Jährlich muss eine entsprechende Dokumentation der Pflege und der Entwicklung der Ausgleichs- und Vernetzungsmaßnahmen vorgenommen werden. Alle vier Jahre ist eine genaue Analyse der Vegetationsgesellschaften auf den Ausgleichsflächen vorzunehmen. Der Untersuchungsumfang ist so zu wählen, dass stabile Aussagen in Bezug auf die Zielerreichung ableitbar sind.
- Abweichungen vom Entwicklungsziel sind zu dokumentieren, die Fehlerquelle zu erheben und Nachbesserungen zu veranlassen sowie darüber zu berichten. Sollte sich herausstellen, dass die Abweichungen zu einem gleichwertigen Entwicklungsziel führen können, ist diese Abweichung der Behörde bekannt zu geben und deren Zustimmung zu erwirken. Im Falle einer Zustimmung ersetzt das neue Entwicklungsziel das vorhergehende.
- Die Untersuchungen in Bezug auf Häufungspunkte an verunfallten Tieren sind dem obigen Untersuchungsrahmen sinngemäß entsprechend bis zur Feststellung einer stabilen Situation durchzuführen.

2. Phase: Diese beginnt mit der Zielerfüllung.

- Jährliche Grobansprache der Ausgleichsmaßnahme in Hinblick auf Fehlentwicklungen,
- Dokumentation der Pflege in den folgenden 5 Jahren. Schwerpunkt der Untersuchungen ist die Frage, ob sich das Entwicklungsziel stabilisiert hat. Abschnitt 2 dauert für jede Kompensationsmaßnahme mindestens 5 Jahre und

darüber hinaus so lange, bis die Stabilität des jeweiligen Entwicklungsziels bzw. Vernetzungsziels festgestellt werden kann.

- Grobe Überprüfung der Funktion der Passagen (Grünbrücken, Durchlässe) unter Einhaltung der Bestimmungen der RVS 04.03.12, Vernetzungselemente und Leiteinrichtungen auch in Bezug auf Kleintiere.

3. Phase: Diese beginnt mit der Feststellung, dass sich die Entwicklungsziele stabilisiert haben.

- Alle 4 Jahre ist eine Grobansprache der Entwicklungsziele vorzunehmen. Zu erfassen sind auch wesentliche Veränderungen der Umweltbedingungen, die die Entwicklungsziele erheblich beeinträchtigen.
- Grobe Überprüfung an Hand auffälliger Merkmale der Funktion der Passagen (Grünbrücken, Durchlässe) unter Einhaltung der Bestimmungen der RVS 04.03.12, Vernetzungselemente und Leiteinrichtungen auch in Bezug auf Kleintiere maximal alle 4 Jahre. Werden in dieser Hinsicht erhebliche Defizite festgestellt, sind der Behörde Vorschläge zu deren Behebung vorzulegen und die weitere Vorgangsweise mit dieser abzustimmen.

6.27.21 Die Beendigung einer Monitoringphase bzw. der Start der nächsten Monitoringphase ist mit der Behörde abzustimmen.

6.27.22 Mit dem Monitoring ist ein fachlich geeigneter Experte mit nachweislich fachlichen Erfahrungen auf den Fachgebieten Botanik, Zoologie und Ökologie und Erfahrungen bei der ökologischen Kontrolle von Kompensationsplanungen von Großverfahren zu beauftragen. Bei Defiziten im Bestand und der Entwicklung der Kompensationsmaßnahmen ist der Behörde ein Vorschlag zu deren Behebung vorzulegen und deren Zustimmung für die weitere Vorgangsweise zu erwirken.

6.27.23 Bis zum Abschluss der Phase 2 des Monitorings ist der Behörde ein jährlicher Zwischenbericht mit abgeschlossener Fotodokumentation zu Ende jedes Kalenderjahres zu erstatten. Danach folgt die Berichtlegung dem 4-Jahresrhythmus des Abschnitts 3 – ebenfalls zu Ende des entsprechenden Kalenderjahres.

6.27.24 Die im Zuge der Errichtung des Abwasserkanals zur Donau offen liegenden Künettenstrecken dürfen nicht länger als 150m sein.

6.27.25 Die offen liegende Künettenstrecke ist täglich nach hinabgestürzten Tieren abzusuchen und sind diese falls festgestellt zu bergen.

6.27.26 Die Querungshilfen und hier speziell die Kleintierdurchlässe sind so herzustellen, dass sie nicht eingestaut werden können. Es ist daher für einen geeigneten Wasserabfluss zu sorgen.

6.27.27 Die Querungshilfen, Leiteinrichtungen und Vernetzungselemente sind auf Bestandsdauer der verfahrensgegenständlichen Start- und Landebahn regelmäßig zu kontrollieren, zu warten und in voller Funktion zu erhalten.

6.27.28 Die Querungshilfen und die zugehörigen Vernetzungselemente haben vor Inbetriebnahme der neuen Führung der B 10 angelegt bzw. fertig gestellt zu sein.

6.27.29 Während der Bauphase dürfen zur Baustellenbeleuchtung nur Leuchten mit UV-armen Lichtspektren (> 500 nm), also z. B. Natriumdampf-Drucklampen, zum Einsatz gebracht werden. Leuchtmittel, die diesen Anforderungen entsprechen, sind auch während des Betriebs einzusetzen, soweit dies sicherheitstechnische Erfordernisse zulassen.

6.28 Optische Störwirkungen, Tageskennzeichnungen, Visual Aids, Schutzmaßnahmen für in Betrieb befindliche Pisten und Rollwege

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24. August 2011:

Folgende Auflagen werden wie folgt konkretisiert bzw. erklärt:

Zu 6.28.1:

Das UVP-Verfahren ersetzt das Errichtungsbewilligungsverfahren für die 3. Piste des Flughafens Wien. In den üblichen Errichtungsbewilligungsverfahren wäre diese Auflage entsprechend formuliert, da die Windräder bereits errichtet wurden und VOR Inbetriebnahme der 3. Piste entsprechende Maßnahmen zu setzen sind, unabhängig der Verordnung der Sicherheitszone.

Zu 6.28.2:

Aus Sicht des Sachverständigen kein Einwand gegen die Klarstellungsausführung. Der Auflagepunkt bleibt jedoch aufrecht.

Zu 6.28.3 bis 6.28.12:

Das UVP-Verfahren ersetzt, wie schon unter Pkt. 1 erwähnt, das Errichtungsbewilligungsverfahren für die 3. Piste des Flughafens Wien. In den üblichen Errichtungsbewilligungsverfahren wären diese Auflagen, da die Errichtung der 3. Piste Auswirkungen auf den bestehenden Betrieb des FH Wien hat, entsprechend formuliert.

Aus Sicht des Sachverständigen sind die Auflagepunkte 3 bis 12 notwendig und für den FH Wien kein Nachteil zu erkennen, welche Auflagepunkte im Zusammenhang der Errichtung der 3. Piste zu berücksichtigen sind.

Zu 6.28.4:

In der Vergangenheit wurden bei Baustellen auf dem FH Wien die Auflage so formuliert, dass der FH Wien selbst bestimmen konnte, wie die Kommunikation mit der Flugsicherung eingerichtet wird (ob über den „verantwortlichen Bauleiter“ oder über die Flugplatzbetriebsleitung).

Wenn also der Wunsch seitens des FH Wien auf Einschränkung der Kommunikation gewünscht wird, so besteht aus Sicht des Sachverständigen KEIN Einwand und die Auflage 4 ist wie folgt umzuformulieren:

„Für die Zeit der Bauarbeiten, die auf der der „Airside“ durchgeführt werden, ist mit der Flugplatzkontrollstelle Wien jeweils eine Verbindung im Wege der Flugplatzbetriebsleitung herzustellen. Den zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erteilten Anordnungen der Flugplatzkontrollstelle ist jeweils unverzüglich Folge zu leisten.“

Zu 6.28.5:

Auch dieser Auflagepunkt ist geübte Praxis auf dem FH Wien im Zuge von Baustellen und das „Unverständnis“ daher für den Sachverständigen unverständlich und nicht nachvollziehbar!

Mit „Gerätschaften und Fahrzeuge“ sind alle Maschinen gemeint, die zur Errichtung der 3. Piste notwendig sind. Weiters sind die Kennzeichnungsmaßnahmen der Maschinen nur dann notwendig, wenn diese für die Errichtung der 3. Piste die beste-

hende „Airside“ (der bestehenden Pisten) oder die bereits neu definierten „Airside“ (durch die 3. Piste) benutzen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.28.1 Die Windräder, die die Horizontalfläche der neuen Sicherheitszone durchragen, sind genau so, wie sämtliche Hindernisse, die die Schutzflächen der Piste 11R/29L durchragen (wie z.B.: Antennen, Hochbauten, etc.) rechtzeitig vor Inbetriebnahme der Piste 11R/29L in der Luftfahrt üblicher Weise zu verlautbaren und gegebenenfalls mit einer Tagesmarkierung gemäß Annex 14, Vol 1, Stand Juli 2009 zu kennzeichnen.

6.28.2 Rechtzeitig vor Aufnahme der Arbeiten in den Schutzflächen der bestehenden Pisten und Rollwege oder bereits in Betrieb befindliche neue Bewegungsflächen sind seitens der Flughafen Wien AG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie entsprechende Betriebseinschränkungen gemäß § 4 Abs. 2 Zivilflugplatz-Betriebsordnung, BGBl. Nr. 72/1962 i.d.g.F. zu beantragen.

6.28.3 Sämtliche Bauarbeiten, die auf der jeweiligen "Airside" (Abhängig von den Ausbaustufen) stattfinden, sind jeweils im Einvernehmen mit der Flugplatzkontrollstelle Wien durchzuführen.

6.28.4 Für die Zeit der Bauarbeiten, die auf der der „Airside“ durchgeführt werden, ist mit der Flugplatzkontrollstelle Wien jeweils eine Verbindung im Wege der Flugplatzbetriebsleitung herzustellen. Den zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erteilten Anordnungen der Flugplatzkontrollstelle ist jeweils unverzüglich Folge zu leisten.

6.28.5 Die auf der "Airside" zum Einsatz kommenden Gerätschaften, Baumaschinen und Fahrzeuge sind mit einer gelben Warndrehleuchte auszustatten, die beim Befahren von gesperrten Bewegungsflächen einzuschalten ist.

6.28.6 Eine Verschmutzung nicht gesperrter Bewegungsflächen ist hintan zu halten. Aus diesem Grund ist auch während der Bauarbeiten auf der "Landside" eine Funk- oder Telefonverbindung der Bauaufsicht mit der Flugplatzkontrollstelle Wien herzustellen. Den zur Wahrung der Sicherheit der Luftfahrt erteilten Anordnungen der

Flugplatzkontrollstelle in diesem Zusammenhang ist jeweils unverzüglich Folge zu leisten.

6.28.7 Auf der "Airside" der entsprechenden Ausbaustufe dürfen bei den Bauarbeiten nur Personen eingesetzt werden, die nachweislich durch den FBL oder einen befugten Stellvertreter hinsichtlich Verhaltens auf den Bewegungsflächen geschult wurden.

6.28.8 Es ist sicherzustellen, dass durch "Blast", "Downwash" oder "Propwash" bei den entsprechenden Bauarbeiten im Nahbereich der in Betrieb befindlichen Bewegungsflächen weder Personen gefährdet noch Gegenstände im gesperrten Bereich beschädigt werden können.

6.28.9 Mit den Arbeiten auf der "Airside" der jeweiligen Ausbaustufe darf erst begonnen werden, nachdem ein entsprechendes Notam, veranlasst durch den Flugplatzbetriebsleiter im Wege der örtlichen Flugsicherung, verlautbart und bei Bedarf eine entsprechende Information auf die "ATIS" gesprochen wurde. Der Text des Notams ist gleichzeitig mit der Verlautbarung dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IIIFFBL, elektronisch zu übermitteln.

6.28.10 Vor Aufhebung der jeweiligen Betriebseinschränkung ist der Flugplatzkontrollstelle der konsensgemäße Zustand der Bewegungsflächen nachweislich zu bestätigen.

6.28.11 Jeder Wegfall des Grundes der Betriebseinschränkungen ist dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/FFBL, umgehend schriftlich bekannt zu geben.

6.28.12 Rechtzeitig vor Inbetriebnahme der einzelnen Ausbaustufen bzw. Bewegungsflächen sind - unter Berücksichtigung der A/RAC -Termine - entsprechende Verlautbarungen in der Luftfahrt üblichen Weise zu publizieren. Entsprechende Anträge zwecks Veröffentlichungen sind seitens der Flughafen Wien AG an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zu stellen.

6.29 Ornithologie

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Allgemeine Ausführungen

Im Schutzgut Naturschutz wurden Fragen wie Flächenverbrauch, Lärm, klimatische Barrieren, Luftschadstoffe etc. behandelt.

Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Lärm, dem Verlust und der Fragmentierung von Lebensräumen und der potentiellen Wirkung auf prioritäre Schutzgebiete, insbesondere dem Nationalpark Donau-Auen, geschenkt.

Insgesamt kann man festhalten, dass die Unterlagen der UVE vollständig und fachlich nachvollziehbar sind. Besonders entscheidend sind aus ornithologischer Sicht die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen für die Großtrappe (Habitatverbesserung Bründlfeld & Junktimierung mit Maßnahmen im Marchfeld, die sich aus dem Meta-Populationskonzept ableiten lassen), welche ein Schutzgut von globalem Naturschutzbelang ist. Es gibt dazu ein eigenes Planungspapier, welches in vollem Maße umzusetzen ist.

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011 und (tw.) NÖ Umweltanwaltschaft (Verhandlung 7.9.2011, uchg013):

Auflage 1 wird klargestellt: „Die Bauzeit in den Donauauen wird aus dem Fachbereich Ornithologie mit 1. August bis Ende Februar festgesetzt (keine Bautätigkeit 1.3. – 31.7.).“

Auflage 4 wird konkretisiert: Es braucht kein eigenes ornithologisches Lärmmonitoring, die Ergebnisse des Fluglärmmonitorings sind aber auch an die Naturschutzabteilung des Amtes der NÖ LReg weiter zu geben.

Auflage 5 wird konkretisiert: Die Wortfolge „wie auch der Verzicht auf Gehölzpflanzung“ kann entfallen.

Auflage 6 wird konkretisiert: Die Maßnahmen werden zwar projektmäßig umgesetzt, doch ist der Behörde vor Baubeginn die Übertragung der Maßnahmenumsetzung an einen Dritten zu melden.

Zu Auflagen 6 – 9:

Großtrappe: Die Auflagen sind wie im Punkt 6 (d) konkret ausgeführt umzusetzen: „Das Brutbestandsmonitoring Großtrappe muss auf der Rauchenwarther Platte ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens 10 Jahre jähr-

lich, danach alle 3 Jahre durchgeführt werden. Das Monitoring hat bis zu einer Etablierung eines reproduzierenden Bestandes zu erfolgen. Die Reproduktion muss 3 Jahre aufeinanderfolgend belegt sein.“

Rebhuhn konkretisiert: Ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens ist das Erfolgsmonitoring 3 Jahre jährlich, danach nach weiteren 3 Jahren und nach weiteren 6 Jahren durchzuführen.

Neuntöter konkretisiert: Ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens ist das Erfolgsmonitoring 3 Jahre jährlich, danach nach weiteren 3 Jahren und nach weiteren 6 Jahren durchzuführen.

Prioritäre andere Vogelarten sind mit zu kartieren. Als prioritär sind Arten zu werten, die zumindest als Gefährdet („Vulnerable“) in der NÖ-Rote Liste oder Ö-Rote Liste eingestuft sind oder im Anhang I der EU Vogelschutzrichtlinie genannt sind. Es wird darauf verwiesen, dass zur Umsetzung eines Vogelmonitorings in NÖ auch ein Konzept von BirdLife Österreich vom Sept. 2011 vorliegt, wo dargelegt ist, für welche Arten in NÖ Handlungsbedarf in Bezug auf ein Monitoring gegeben ist. Dieses Konzept wurde mit Unterstützung von Bund, Land NÖ und EU erstellt.

Die Ergebnisse der Monitoringvorhaben Großtrappe / Rebhuhn / Neuntöter und anderer prioritärer Arten sind an die Naturschutzabt. des Amtes der NÖ LReg jeweils am Ende des Erhebungsjahres (od. auf Anfrage) weiter zu geben.“

Zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Lärmschutz Laaerberg, ucla007:

In der UVP werden vom Gutachter „Ornithologie“ umfangreiche Maßnahmen im Bereich des Trappenschutzes gefordert, konkret dabei auch im Punkt (b) die Anlage der Trappenbrachen auf dem „Bründlfeld“ vor Parallelpisten-Baubeginn. Dabei hat eine parzellenscharfe Planung zu erfolgen, sodass Größe, Lage und Bewirtschaftungstyp bekannt sind.

Zur Stellungnahme der Gemeinde Rauchenwarth (Verhandlung 7.9.2011):

Die vorgeschlagene Verlegung von Trappenschutzmaßnahmen in die Bereiche „Großes Feld“ und „Kleines Feld“ bedürften einer gesonderten fachlichen Prüfung.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.29.1 Die Bauzeit in den Donauauen wird aus dem Fachbereich Ornithologie mit 1. August bis Ende Februar festgesetzt (keine Bautätigkeit 1.3. – 31.7.)

6.29.2 Die vor allem im Winterhalbjahr durch Flächenenteisung anfallenden stark belasteten Abwässer werden im Speicherbecken saisonal gespeichert (und dann gedrosselt an die Kläranlage weitergeleitet). Es ist sicher zu stellen, dass durch eine sachgerechte Oberflächenabdeckung z.B. mit "Birdballs" eine Nutzung durch Vögel wirksam verhindert wird. Diese Oberflächenabdeckung muss bei der Inbetriebnahme des Speicherbeckens bereits installiert sein.

6.29.3 In der Bauphase müssen lärmarme Baugeräte verwendet werden (vgl. "Ökologische Zusammenschau"). Rodungen und Arbeiten am Abwasserkanal zur Donau dürfen nur außerhalb der Brutzeit vorgenommen werden (keine Tätigkeiten 1.3. - 31.7.).

6.29.4 Ein Monitoring der prognostizierten Lärmentwicklung hat zu erfolgen (vgl. Schutzkonzept zur Bewältigung der prognostischen Unsicherheiten im UVP Teilgutachten "Lärmschutz"). Es braucht kein eigenes ornithologisches Lärmmonitoring, die Ergebnisse des Fluglärmmonitorings sind aber auch an die Naturschutzabteilung des Amtes der NÖ LReg weiter zu geben.

6.29.5 Zur Minderung der Horizontüberhöhung ist eine abgeflachte Ausführung des Lärmschutzwalls vorzusehen. Es ist sicher zu stellen, dass auf Bestandsdauer das Aufwachsen höherer Gehölze (auch aus natürlichem Anflug) verhindert wird. Gehölze dürfen die Dammkrone an der B 10 nicht durchgehend bzw. hoch überragen, d.h. nur einzelne Baum- und Buschkronen dürfen überstehend sein und dies nur bis zu 2 m Höhe über Horizont.

6.29.6 Großtrappe: Die vorgeschlagenen Maßnahmen sind fachlich schlüssig nachvollziehbar und werden sich in ihrer Gesamtheit für die Bestandsentwicklung der Großtrappe positiv auswirken und sind daher zur Gänze umzusetzen. Für die praktische Umsetzung werden von ornithologischer Seite noch folgende Schritte gefordert:

(a) Im Lebensraumschutz (z. B. Feinjustierung der Anlage von Trappenbrachen) Absprache mit dem Trappenschutzbeauftragten, (b) Anlage der Trappenbrachen auf dem "Bründlfeld" vor Parallelpisten-Baubeginn, nach parzellenscharfer Planung in welcher (I) die Flächengröße (50 ha), (II) die Schutzflächen-Lage (Verteilungsmuster muss im Wesentlichen Abb. 2 im Trappen-Planungspapier entsprechen) und (III) der Bewirtschaftungsplan (Trappenbrachetypen, Bewirtschaftung) dargelegt ist, (c) die Maßnahmen sind projektmäßig umzusetzen, die Übertragung der Maßnahmenumsetzung an einen Dritten ist der Behörde vor Baubeginn zu melden und (d) Erfolgsmonitoring auf Bestandsdauer. Das Brutbestandsmonitoring Großtrappe muss auf der Rauchenwarther Platte ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens 10 Jahre jährlich, danach alle 3 Jahre durchgeführt werden. Das Monitoring hat bis zu einer Etablierung eines reproduzierenden Bestandes zu erfolgen. Die Reproduktion muss 3 Jahre aufeinanderfolgend belegt sein.

6.29.7 Rebhuhn: Ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens ist das Erfolgsmonitoring 3 Jahre jährlich, danach nach weiteren 3 Jahren und nach weiteren 6 Jahren durchzuführen.

6.29.8 Neuntöter: Ab Umsetzung der Ersatzmaßnahmen im Rahmen des Projektvorhabens ist das Erfolgsmonitoring 3 Jahre jährlich, danach nach weiteren 3 Jahren und nach weiteren 6 Jahren durchzuführen.

6.29.9 Prioritäre andere Vogelarten sind mit zu kartieren. Als prioritär sind Arten zu werten, die zumindest als Gefährdet („Vulnerable“) in der NÖ-Rote Liste oder Ö-Rote Liste eingestuft sind oder im Anhang I der EU Vogelschutzrichtlinie genannt sind. Es wird darauf verwiesen, dass zur Umsetzung eines Vogelmonitorings in NÖ auch ein Konzept von BirdLife Österreich vom Sept. 2011 vorliegt, wo dargelegt ist, für welche Arten in NÖ Handlungsbedarf in Bezug auf ein Monitoring gegeben ist. Dieses Konzept wurde mit Unterstützung von Bund, Land NÖ und EU erstellt.

6.29.10 Die Ergebnisse der Monitoringvorhaben Großtrappe / Rebhuhn / Neuntöter und anderer prioritärer Arten sind an die Naturschutzabt. des Amtes der NÖ LReg jeweils am Ende des Erhebungsjahres (od. auf Anfrage) weiter zu geben.

6.29.11 Die Einrichtung einer ökologischen Bauaufsicht ist erforderlich.

6.29.12 Die Beleuchtung ist auf das für den Betrieb und die Sicherheit nötige Mindestmaß zu reduzieren. Es sind, soweit dies aus sicherheitstechnischen Gründen möglich ist, Leuchten mit UV-armen Lichtspektren (> 500 nm), also z. B. Natriumdampf-Drucklampen, einzusetzen.

6.30 Raumordnung/Landschaftsbild

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme rpgc014 - Krenn Mag. Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des des Flughafens Wien

Die Daten für den IST-Zustand 2003 basieren auf den damals gültigen Flugrouten, welche 2004 auf Basis des Mediationsverfahrens umgestellt wurden.

Zur Stellungnahme rpgc013 - Rynesch Susanne, ARGE BI

Es ist sowohl im Rahmen des gegenständlichen Verfahrens als auch dem Grunde nach nicht möglich, den Gemeinden in deren eigenem Wirkungsbereich Auflagen betreffend Widmungen zu erteilen. Die Gemeinden sind bei operativen Maßnahmen zur Örtlichen Raumordnung an die zum gegenständlichen Fragenbereich „Lärm“ relevanten entsprechenden Gesetze und allenfalls Normen gebunden.

Auf Basis der Erfahrungen im Rahmen des UVP-Verfahrens zur Spange Götzendorf wurde auf eine Auflage zur Übermittlung von „Lärm“-Grundlagen für die Örtliche Raumordnung zum IST-Zustand und zur prognosebezogenen Fortschreibung durch die Projektwerberin an die betroffenen Gemeinden verzichtet, da eine solche gemäß Aussagen der UVP-Behörde rechtlich nicht möglich ist.

Aus Sicht der Raumordnung können jedoch Ergebnisse des Monitorings gemäß Auflagen im Teilgutachten Lärmschutz als Grundlagen für die Örtliche Raumplanung verwendet werden.

Ergänzend wird auf die Empfehlung zur Überarbeitung Regionaler und darauf aufbauend Örtlicher Raumordnungsprogramme im Teilgutachten Raumordnung/Landschaftsbild hingewiesen.

Zur Stellungnahme uchg007 – Huter Erwin Dipl.-Ing., NÖ Umweltschutz

Raumordnung

Die zentrale Tabelle mit dem für das UVP-Verfahren gültigen Letztstand der verfügbaren Daten betreffend durch Fluglärm betroffene (> 55 dB Tag / > 45 dB Nacht) Wohnbaulandflächen findet sich auf Seite 89 des Teilgutachtens Raumordnung, Landschaftsbild.

Die hier gegenständliche gemeindeweise Bewertung der Auswirkungen erfolgte auf Grundlage der Ergebnisse des Teilgutachtens Lärmschutz, ergänzt durch Ergebnisse gemäß Teilgutachten Raumordnung, Landschaftsbild, Tabelle Seite 89 und auf Basis des dem Gutachter vorgegebenen Bewertungsmaßstabes.

Die hier gegenständliche Gesamtbewertung erfolgte auf den oben beschriebenen Grundlagen sowie auf einer Gesamtbilanz der durch Fluglärm betroffenen Flächen im Verhältnis zur gesamten als Wohnbauland im weiteren Sinn gewidmeten (bebauten und unbebauten) Fläche in den durch Fluglärm betroffenen (s.o.) Gemeinden. Dies ergibt für 2025 eine Mehrbelastung durch das Vorhaben gegenüber der „Nullvariante“ von unter 1 % (Kriterium > 60 dB Tag / > 50 dB Nacht, entsprechend dem „ortsüblichen Lärmniveau“). Auf die Entlastungen im Vergleich zum Zustand 2003 wird abschließend nochmals hingewiesen.

Betreffend Auflagen gilt das zur Stellungnahme von Frau Rynesch Susanne formulierte.

Landschaftsbild

Die Auflagen zum Landschaftsbild betreffend Ausbildung des Dammes südlich der verlegten B 10 wurden mit den Gutachtern für Naturschutz abgestimmt.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

Auflagen zu Sachgütern

6.30.1 Das in der SN-FWAG vom 2011-08-24 (irrtümlich mit Datum 2010-08-24 ausgefertigt) angesprochene Übereinkommen ist rechtzeitig, spätestens jedoch 1 (in Worten: ein) Jahr vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

Auflagen zum Landschaftsbild

6.30.2 Es 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

6.30.3 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:

Empfehlungen:

1. Im Mediationsvertrag vom 2005-06-22 verpflichten sich die Gemeinden (Enzersdorf an der Fischa, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Himberg, Klein-Neusiedl, Raasdorf, Schwadorf, Schwechat, Zwölfaxing und Wien) Gebiete, die in Lärmzonen > 54dB Leq liegen, in Zukunft nicht in für Wohnzwecke geeignetes Bauland umzuwidmen.

2. 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.

6.31 Umwelthygiene

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme von Rynesch Susanne, für die ARGE Schwechat –

Beilage: ucla003

Zu Teil I:

Die Risikokommunikation vom Flughafen Wien mit Mediation und Dialogforum ist dem Sachverständigen bekannt. Nach Auffassung der Behörde hat der Gutachter dazu keine Wertung zu treffen, da dies eine privatrechtliche Vereinbarung ist. Der Inhalt wird vom Sachverständigen unterstützt. Die Betonung auf die weitere notwendige Risikokommunikation erfolgte im Gutachten, da Unterschiede zwischen den Beurteilungswerten und der Mediation bestehen. Außerdem sollte das als kontinuierlicher Prozess aufgefasst werden.

Der medizinische Gutachter kann nicht Basisdaten, Berechnungsmethoden und Durchrechnungszeiten prüfen. Er gibt bestimmte Kriterien der Berechnung vor und prüft Grundprinzipien der Berechnung aus Wirkungssicht.

Das Schutzmaßnahmenpaket in der Mediation wird unterstützt (siehe oben). Das Umweltgutachten hat die wissenschaftlichen Erkenntnisse hinsichtlich Sicherheit, Streubreite und Art der Diskussionen zu vermitteln. Daraus werden Vorschläge für Beurteilungswerte abgeleitet. Vorschläge der WHO und anderer Gremien haben einen anderen Charakter und andere Zielstellungen, was von den Institutionen selbst betont wird.

Bisher wird von 3 dB(A) Unterschied ausgegangen, um Lärmdifferenzen zu bemerken. In dem Gutachten von Prof. Kundi und anderen Herren wird von 1,5 bis 2 db(A) ausgegangen. Dies kann man unterstützen, dass dies zumutbar ist.

Es erfolgt im umwelthygienischen Gutachten eine kurze Darstellung der Synopse, bei der inhaltlichen Auseinandersetzung zu den unterschiedlichen Wirkungen werden auch Kritiken an der Synopse berücksichtigt. Da zu erwarten ist, dass dies in diesem Verfahren noch eine Rolle spielt, wird jetzt nicht näher darauf eingegangen.

Alle besiedelten Gebiete mit gleicher Nutzung sind gleich zu behandeln.

Die Beurteilungswerte berücksichtigen auch die Kompensationsfähigkeit. Dies hängt unter anderem vom Ausgangsniveau des Lärms und der Zeitdauer ab.

Zu Teil II:

Zum Vorschlag von Beurteilungswerten siehe oben. Die Empfehlung des Sachverständigenrates für Umweltfragen 2008 der BRD entsprechen weitgehend den Synopsewerten.

Die gleiche Frage wurde in der Einwendung nochmals gestellt. Ergänzend: WHO-Empfehlungen nur Dauerschallpegel, wissenschaftliche Erkenntnis: größere Bedeutung von Maximalpegelhäufigkeit in der Nacht.

Zur Stellungnahme von Fischer Martin Dr., als Vertreter der Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West - Beilage: ucla002

Rolle der Mediation im Gutachten – siehe oben, ebenso Rolle der Lärmgrenzwerte der WHO und ÖNORM.

Psychosoziale Faktoren wurden im Gutachten berücksichtigt, u.a. Belästigung, Kommunikation und deren Folgen. Von einer Einbunkerung kann man nicht sprechen.

Zur Stellungnahme von Kohlhauser Erich Ing. – ARGE gegen Fluglärm - Beilage: ucte006

Die Begrenzungswerte des deutschen Fluglärmgesetzes wurden im Gutachten neben anderen Vorschlägen und Regelungen aufgeführt und diskutiert. Die Übernahme eines Gesetzes kann vom Gutachter nicht empfohlen werden.

Der Schutz für Kinder gilt für entsprechende Einrichtungen. Bei wissenschaftlichen Untersuchungen der Wohnbevölkerung spielen auch die Wirkungen auf Kinder eine Rolle und spiegeln sich in Grenzwerten zum Teil wieder. Es ist unüblich einen besonderen Kinderschutz im Wohnbereich zu gewähren.

Zur Stellungnahme von Greiser Eberhard Prof. Dr. als Vertreter der AFLG - Beilage: ucte007

Die Beantwortung richtet sich nach dem gesprochenen Text.

Es wird behauptet, dass im umwelthygienischen Gutachten zur Begründung der Beurteilungswerte als „Goldstandard“ verwendet worden sind: Synopse, DLR Studie, Frankfurtstudie. Im Gutachten wurden mehr als 18 Studien explizit und mehrere Me-

taanalysen diskutiert. Die Frankfurtstudie wird auf 18 Zeilen erwähnt im Zusammenhang mit den Ergebnissen von Prof. Greiser.

Die Bezeichnung „Goldstandard“ für die Synopse wird von Herrn Greiser und in der Community verwendet, nicht von den Autoren. Die in der Begründung der Synopse von Herrn Greiser aufgeführten „falschen Zitate“ wurden von ihm bereits im Verfahren Flughafen Berlin verwendet, dort beantwortet und widerlegt (2007/2008). Es ist verwunderlich, dass Herr Greiser das verschweigt. Ein Zitat war ungenau in der Synopse, alle anderen falschen Zitate konnten widerlegt werden.

Von Herrn Greiser wird angeführt, dass falsche Angaben zu Ergebnissen der Frankfurtstudie aufgeführt werden, die ja angeblich zum Goldstandard erklärt wurde. Wie bereits erwähnt, ist diese Studie zitiert, um die Widersprüchlichkeit der Ergebnisse der Greiserstudien zu verdeutlichen, deshalb bezieht sich die Signifikantsaussage auf positive Ergebnisse zwischen Lärm und Erkrankungen. Da Herr Greiser dem umweltmedizinischen Gutachter unterstellt, nur Studien zu verwenden, die keine Ergebnisse zum Lärm zeigen, ist dies paradox, da die von Herrn Greiser zitierten Ergebnisse ja gerade signifikant **negative** Ergebnisse zwischen Lärm und Wirkung dokumentierten.

Es wird von Herrn Greiser die DLR-Studie kritisiert. Die DLR-Studie ist eine von mehreren Studien und Metaanalysen die im umwelthygienischen Gutachten verwendet wurden. Die DLR-Studie wurde auf der IC BEN - Konferenz (Weltkonferenz zu Lärmwirkungen 2008) als die beste Studie der letzten Jahre eingeschätzt (Hume). Die von Herrn Greiser geäußerten Kritiken sind von 2004 und berücksichtigen nicht die Schlussfolgerungen der Autoren der Folgejahre. Außerdem begründet sich die Beurteilungswerte der Synopse für die Nacht auf anderen Studien, sie werden nur mit der DLR-Studie geprüft.

Es wird Kritik geübt an den Gutachten von Haider & Haider der Antragsteller. Dazu soll nicht im Einzelnen eingegangen werden. Aufgabe des Gutachters der Behörde ist nicht Mentor und Lektor zu sein, sondern die Schlussfolgerungen zu prüfen und wesentliche Fehler mit Konsequenzen deutlich zu machen.

Zum Beweis der gesicherten Beziehungen zwischen Lärm und Herzkreislaufkrankungen führt Herr Greiser Studien aus dem Arbeitsbereich an und bemängelt, dass

dies von mir nicht gemacht wird. Außerdem kritisiert er meine Feststellung, dass es keine entsprechende Berufskrankheit und damit keine wissenschaftlich begründete Kausalität zwischen Arbeitslärm und Herz-Kreislauf-Erkrankungen gibt. Lärmwirkungen der Arbeit sind vollkommen unterschiedlich zu den Umweltlärmwirkungen, was offensichtlich ist. Auf der IC-BEN-Konferenz 2011 stellten Davis & van Kamp in einem Übersichtsreferat als weltweit akzeptierte Lärmwirkungsforscher fest, dass die Beziehung zwischen Arbeitslärm und Herz-Kreislauf nicht einheitlich zu beantworten ist wegen vielfältiger Einflüsse.

Es wird von Herrn Greiser bemängelt, dass ich Langzeitstudien fordere. Auf der IC-BEN-Konferenz 2011 war dies eine der am häufigsten gestellten Forderungen.

Als Beispiel falscher Darstellung wird von Herrn Greiser die Interpretation der BEE-LEN-Studie/Seite 39 angegeben. Dies ist grundsätzlich falsch. In der Abbildung wird die höchste Signifikanz zwischen Straßenverkehrslärm und Erkrankungen nicht aufgenommen, weil sie 10 Personen umfasste, dies wurde im Text erwähnt. Außerdem wurde auf die signifikante Beziehung der allgemeinen kardiovaskulären Mortalität bei über 65 dB im Text verwiesen.

Ich verwehre mich gegen die Unterstellung von Herrn Greiser, dass es Studien gibt, mit für mich unerfreulich niedrigen Grenzwerten. Diese Art und Weise entspricht nicht dem Charakter einer Anhörung und der bisherigen sachlichen und zielorientierten Diskussion. Dies ist gegen die Würde dieser Veranstaltung. Keine der Kritiken am umwelthygienischen Gutachten ist haltbar und stellt die Gesamtaussage in Frage. Mit dem konkreten Verfahren wird sich nicht befasst.

Zur Stellungnahme von Schweighart Manfred für die BI Gegenschall -

Beilage: ucsg006

Die Tabelle mit alltäglichen Schallereignissen wird in meinem Gutachten nicht als Vergleich zwischen Fluglärm und diesen Lärmarten angegeben, sondern dient nur der Information, dass sich hinter den einzelnen Lärmpegeln an Schall verbirgt. Häufig können Betroffene und Andere die Lärmpegel, über die gesprochen wird, nicht einordnen.

Zur Stellungnahme von Oberkofler Anja Dr. RA – für die AFLG, GI gegen Fluglärm -

Beilage: uchg005

Die von der Einwenderin aufgezählten Punkte sind für die Umwelthygiene im Gutachten weitgehend beantwortet, sie wurden in der Anhörung nochmals erläutert. In der Anhörung werden außerdem Feststellungen der IC BEN-Konferenz 2011 zu dem gegenwärtigen Wissensstand und Inhalten der zukünftigen Lärmwirkungsforschung dargestellt. Damit werden externe aktuelle wissenschaftliche Bewertungen einbezogen. Die wesentlichen Einschätzungen des umwelthygienischen Gutachtens werden bestätigt.

Zur Stellungnahme von KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien - Beilage: rpgc010

Wir betreuen in Sachsen alle Schulen und eine Vielzahl von Kindergärten betriebsärztlich. Die Bedingungen sind mir demnach bekannt. Eine Stosslüftung ist meist möglich oder ein anderes Lüftungsregime.

Den Gesundheitsbericht Schwechat kenne ich nicht und bitte, ihn mir zur Verfügung zu stellen.

Zur Stellungnahme von Huter Erwin DI, als Vertreter für die NÖ Umwelthanwaltschaft - Beilage: uchg006

Gegenstand der Beantwortung ist der gesprochene Text.

Es ist logisch, dass ein Gutachten nicht alle Studien und Veröffentlichungen zu diesem interdisziplinären Thema Lärmwirkungen aufführen kann. In diesem Gutachten wurde der Schwerpunkt auf relevante, gegenwärtig stark diskutierte, für Beurteilungswerte wichtige Studien gelegt, Metaanalysen berücksichtigt und davon ausgegangen, dass die Gutachten Haider & Haider in das Verfahren eingehen. Es wurden auch Studien aufgenommen, die keinen signifikanten positiven oder auch negativen Zusammenhang gefunden haben. Der Vorwurf, dass in meinem Gutachten versucht wird, ein höheres Schutzziel zu vermeiden, ist mit der vorhergehenden Feststellung schlecht in Übereinstimmung zu bringen und entspricht nicht der Realität. Der Schwerpunkt des umwelthygienischen Gutachtens muss auf der Ableitung und Begründung von Beurteilungswerten liegen. Nicht signifikante Ergebnisse tragen dazu nur sehr bedingt bei. Die Kritik an den Greiserstudien erfolgt von mir nicht als Kritik an der Gesamtepidemiologie, was an verschiedenen Stellen deutlich gemacht wird. Es steht auch nirgends, dass diese Studien null und nichtig seien. Es wurde das Ver-

dienst von Herrn Greiser erwähnt, die Verwendbarkeit der Ergebnisse und natürlich die erheblichen Mängel diskutiert, da von Herrn Greiser unverantwortliche Schlussfolgerungen gezogen werden.

Zu der Tabelle mit der Information zu Alltagslärmpegeln wurde bereits Stellung genommen. Dies hat nichts mit Risikowahrnehmung zu tun.

Die wissenschaftliche Literatur ist sich einig, dass bisher der Zusammenhang zwischen Schlafstörung und negativer Langzeitwirkung nicht bewiesen ist (siehe IC BEN 2011 und Gutachten Kundi und andere). Deshalb bin ich der Auffassung, dass Schlaf an sich schutzbedürftig ist, auch wenn die Wissenschaftslage nicht ausreichend ist. Es ist Prof. Hutter zuzustimmen, dass die Nachtlärmbelastung nicht von der Tagbelastung zu trennen ist, es sollte und muss jedoch bei der Trennung auch hinsichtlich der Bewertung geblieben werden.

Es ist falsch, dass der 6 x 60 dB(A)-Wert sich allein auf Griefahn bezieht. Die Nachtwerte der Synopse beruhen auf dem Cortisolmodell. Sie wurden geprüft, mit den Ergebnissen der DLR-Studie.

Es wird bemängelt, dass nicht aufgeführt wird, dass dauernder Schlafentzug mit dem Leben nicht vereinbar wäre. Dies hat mit der konkreten Situation eines Flughafens nichts zu tun, da alle wissenschaftlichen Ergebnisse zeigen, dass ein dauernder Schlafentzug nicht vorhanden ist, Anpassungsmöglichkeiten eine wesentliche Rolle spielen.

Zu 4.:

Es erfolgt eine Bewertung der Wirkung der Luftschadstoffe aufgrund der vorgesehenen Maßnahme aus medizinischer Sicht. Dies ist Aufgabe des Gutachtens und nicht eine Gesamtbeurteilung der gegenwärtigen Situation, die im Wesentlichen durch andere Faktoren bedingt ist. Natürlich wird die Ausgangssituation berücksichtigt. Das 1 % Irrelevanzkriterium bedeutet nicht, dass medizinische Konsequenzen bei Überschreitung resultieren. Dies ist aber Aufgabenstellung des Gutachtens.

Seitens des Einwenders wird kritisiert, dass bei schutzbedürftigen Bereichen sich seitenlang auf Schallpegel in Schulen und Kindergärten bezogen wird. In dem vorliegenden Gutachten ist es eine halbe Seite.

Es wird bemängelt, dass der Grad der Belästigung unverständlich sei. Die 25 % erheblich/unzumutbarer Belästigung als Kriterium für Beurteilungsgrenzen sind eine Konvention. Dies ist nicht die Entscheidung des Umwelthygienikers.

Die „Haider-Kriterien“ sind im Gutachten der Antragsteller angeführt, eine nochmalige Diskussion halte ich nicht für notwendig.

Die besondere Belästigung des Fluglärms sei im Gutachten nur durch eine Literaturangabe in Frage gestellt worden. Inzwischen gibt es mehrere Arbeiten, die die Reihenfolge von Miedema nicht bestätigen (siehe auch ICBN 2011).

Der besondere Schutz von Pflege- und Krankenhauseinrichtungen wird betont, obwohl durch den Betrieb ein deutlich höherer Pegel auftreten kann, der den Schutz der Arbeitnehmer in diesen Einrichtungen in die Diskussion brachte (siehe ICBEN 2011).

Es sollten die österreichischen Verfahrensweisen stärker einbezogen werden. Dies wird geprüft.

Es wird gefordert, dass der medizinische Gutachter konkrete Maßnahmen zur Reduzierung der Belastung empfiehlt. Im Gutachten wird deutlich gemacht, wo Maßnahmen erforderlich sind. Welche Maßnahmen das sind, übersteigt die Kompetenz des medizinischen Gutachtens.

Mediation und bereits vorhandene Risikokommunikation um den Flughafen Wien ist bekannt, wird unterstützt (siehe oben).

Messungen von EMF sollten die entsprechenden Fachleute entscheiden, für den Umweltbereich sind sie weniger relevant.

Es wird gefordert, die Zusatzbelastung extra zu bewerten und nicht nur Richt- und Grenzwerte heranzuziehen. Im Gutachten wurde auf die Zusatzbelastung an den einzelnen IO eingegangen.

Aufgrund der Einwendung von Prof. Hutter ist aus meiner Sicht keine grundlegende Überarbeitung des umwelthygienischen Gutachtens erforderlich. Die Bemerkungen haben keine Konsequenzen für die Beurteilungswerte und für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens.

Es wird von Prof. Hutter (schriftliche Stellungnahme Prof. Kundi, Prof. Hutter) festgestellt, dass das vorgelegte Projekt nicht umweltverträglich sei. Die Einwendung befasst sich vordergründig mit dem umweltmedizinischen Gutachten der Behörde und der Antragsteller, es begründet die nicht vorhandene Umweltverträglichkeit nicht.

Zur Stellungnahme von Dr. Gatterer - Beilage: ucbs010:

Es wird die Forderung nach Longitudinalstudien von Dr. Gatterer, deren Notwendigkeit in diesem Verfahren infrage gestellt wurde, unterstützt.

Der Mangel am Gutachten Haider/Haider, der Verwendung von Publikationen von Luftschadstoffen bis 2006, ist richtig. Es gibt jedoch kaum Publikationen, auch in den späteren Jahren zu der speziellen Wirkung von Luftschadstoffen aus Fluglärmmissionen, die andere Erkenntnisse vermitteln. Zunehmend gibt es Veröffentlichungen und Wertungen zu den Kombinationswirkungen von Lärm und Luftschadstoffen mit Schwerpunkt Straßenlärm. Die Erkenntnisse sind u. a. auf der IGBEN-Konferenz 2011 zusammengefasst worden (siehe oben), die bisherigen Erkenntnisse sind nicht so wie erwartet, Kombinationen sind gering, wenn überhaupt vorhanden, die Eigenständigkeit der Wirkungen wird zum Teil unterstrichen.

Die wesentliche Quelle von $PM_{10}/PM_{2,5}$ ist der Straßenverkehr zweifelsfrei. Bei der Bewertung in umwelthygienischen Gutachten geht es um die Zusatzbelastung durch die vorgesehene Maßnahme und nicht um die Bewertung des Ist-Zustandes.

Es ist richtig, dass bei der Ableitung von Beurteilungskriterien für Krankenhäuser die Arbeit von GRIEFAHN (1982), u. a. die höhere Reaktion von Schwerstkranken auf Lärm mit etwa 21 dB(A), zugrunde gelegt wurde, da es keine anderen Arbeiten zu dieser Problematik zum Zeitpunkt der Synopseerstellung gab. Auch heute sind Ergebnisse sehr rar, die eine besondere Betroffenheit von Erkrankungsgruppen durch Lärm mit zusätzlicher Reaktion nachweisen. Wir selbst untersuchten Hypertoniker und Diabetiker im Labor und in normalen Lebenstätigkeiten und fanden keine besonderen oder länger andauernden Blutdruck- bzw. Herz-Kreislauf-Veränderungen. Der Bezug auf Babisch (Seite 48 von Dr. Gatterer) ist nicht relevant, da es sich dabei um Dauerschallpegel handelte und nicht um Maximalpegel.

Es wird zugestimmt, dass die Hypertonie ein relevantes Problem ist. Es entspricht nicht den Tatsachen, dass in dem umwelthygienischen Gutachten nur kleine Feldun-

tersuchungen mit 60 Leuten verwendet wurden. Alle, auch die von Herrn Gatterer zitierten Studien, wurden erwähnt bzw. diskutiert. Die 60 Leute beziehen sich auf die DLR-Studie (61) mit einem experimentellen Design, Untersuchungen über mehrere Nächte im Labor, im häuslichen Schlafzimmer, Folgeuntersuchungen am nächsten Tag u. a. Experimentelle Untersuchungen haben immer eine geringere Anzahl bei einem solchen Design. Wie bereits mehrfach erwähnt, ist diese Studie als sehr gut eingeschätzt worden (ICBEN 2008) und 61 Personen stellen einen erheblichen Aufwand dar. Sie ermöglichen auch aufgrund der wissenschaftlich begründeten Auswahlkriterien der Personen weitgehende Schlussfolgerungen.

Die Untersuchungsergebnisse auch zum Blutdruck und Lärm sind unterschiedlich, wie auch in diesem Verfahren dargestellt wurde. Herr Greiser demonstrierte selbst, dass es negative Beziehungen zwischen Lärm und Blutdruckmedikamenten in der Frankfurt-Studie gegeben hat.

Eine Errechnung von prozentualen Anstiegen von Erkrankungen in Liesing halte ich nicht für vertretbar. Sie beruhen auf der ökologischen Studie von Herrn Greiser, der selbst betont, dass, wenn Ergebnisse zwischen Lärm und einer Erkrankung aus seiner Studie herauskommen, dies nicht auf Lärm zurück geführt werden kann, da eine Vielzahl anderer Faktoren wirkt. Mit einer solchen prozentualen Übertragung von Ergebnissen wird der betroffene Bürger verunsichert, es kann Angst erzeugt werden, die eine durchaus stärkere Wirkung haben kann als der Lärm selbst.

Die zitierte Arbeit von LEVY et al. (2011) mit der Zunahme von lärmbedingten Erkrankungen bis 2025 kenne ich nicht und werde sie mir besorgen.

Es wird die Problematik der Erholungsgebiete angesprochen. In der Synopse wird trotz unzureichender wissenschaftlicher Datenlage ein Vorschlag zum Schutz in Erholungsgebieten mit den Abstufungen der Synopse 64/57/50 dB(A) vorgeschlagen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Erholungsaktivitäten sehr unterschiedlichen Charakter mit teilweiser erheblicher Lärmintensität haben können. Man ist keine 16 Stunden, für die diese Werte gelten, in solchen Erholungsgebieten, obwohl natürlich eine individuelle Betroffenheit durch Lärm insbesondere in Ruhebereichen resultieren kann. Von Dr. Gatterer wird eine norwegische Studie erwähnt, ohne Autoren zu nennen. Ebenfalls eine norwegische Studie von KROGH und ENGD AHL (2004) untersuchte die Auswirkungen des Schließens und Eröffnens eines Flughafens auf die

Bevölkerung in Erholungsgebieten und stellte fest, dass der wesentliche Einfluss auf Belästigung und Störung durch die Situation und die Erwartung der Menschen geprägt wird. Einen deutlich geringeren Einfluss hat der Schallpegel.

Frage der Behörde zum Außenbereichsschutz:

Die angeführten Synopsewerte gelten für Erholungsgebiete, wie bereits angeführt. Ergebnisse der Lärmwirkungsforschung zu Belästigung und Gesundheit resultieren aus der Gesamtheit der Wirkungen des Lärms. Wird nach Belästigung durch Fluglärm gefragt, dann beinhaltet dies auch die Belästigung im Außenbereich. Werden Gesundheitsstörungen erfasst, so sind diese auch Folge der Wirkungen im Außenbereich. Die Zuordnung dieser Wirkung erfolgt immer auf den Tag, d. h. 16 Stunden. Es gibt keine wissenschaftlichen Erkenntnisse, die speziell den Aufenthalt im Außenbereich hinsichtlich der Langzeiteffekte einschätzen können. Eine Unzumutbarkeit aus medizinischer Sicht lässt sich da nicht ableiten.

Stellungnahme Frau Dr. Jutta Leth zum Fachbeitrag Fluglärm der Firma HAISO GmbH vom 14. Juli 2008

Mir ist nicht bekannt, ob im Rahmen des Verfahrens die Firma HAISO selbst eine Stellungnahme zu Frau Dr. Leth abgegeben hat. Kritiken an den Gutachten von HAISO selbst werden im Rahmen dieser Stellungnahme nicht behandelt. Es geht um inhaltliche Fragestellungen, die für das Verfahren insgesamt relevant sind.

Zu den Umweltschadstoffen wurde auch in dem umweltmedizinischen Gutachten der Behörde eingegangen sowie in den entsprechenden Fachbeiträgen. Die Immissionen bestimmen die gesundheitlichen Wirkungen und nicht die Emissionen. Es wird die Vielfalt von Begrenzungswerten als Mangel sowohl für die Luftschadstoffe als auch für den Schall benannt. Dies widerspiegelt jedoch die gegenwärtige Situation.

Zu Kapitel 2:

Es entspricht nicht den Tatsachen, dass „die Deutsche Gesellschaft für Epidemiologie“ und die „Deutsche Forschungsgemeinschaft“ die Ergebnisse der Synopse überprüft haben. Die angeführten sogenannten Mängel der Synopse sind von Herrn Greiser, der weder die Deutsche Gesellschaft für Epidemiologie noch die Deutsche Forschungsgemeinschaft verkörpert, in verschiedenen Stellungnahmen im Rahmen von

Flughafenverfahren der letzten Jahre genannt und in den Verfahren auch widerlegt worden. Die gleichen Einwendungen wurden von Herrn Greiser ja auch im Verfahren Flughafen Wien zur Anhörung gebracht. Auch die Kritik an der DLR-Studie von Frau Dr. Leth entspricht dem üblichen Wortlaut von Prof. Greiser. Ebenfalls analysierte nicht die Deutsche Gesellschaft für Epidemiologie diese DLR-Studie, wie Frau Dr. Leth bemerkt.

Es ist falsch, dass die DLR-Studie auf das bewusste Erwachen ihre Wertung bezieht, hier geht es um EEG-Veränderungen als „Wachzustand“ und nicht um bewusstes Erwachen. Dies trat im Labor aber besonders im eigenen Schlafzimmer bei viel höheren Pegeln auf. Es erfolgt von Frau Dr. Leth eine Vermischung zwischen Synopse und DLR-Studie in der Stellungnahme.

Auf die gesundheitsrelevanten Wirkungen von Lärm insgesamt, auf Schlafstörungen und Belästigung wurde auch im umwelthygienischen Gutachten der Behörde ausreichend eingegangen.

Zu Schwangerschaft und Umweltlärm gibt es keine verwertbaren Ergebnisse. Hier wird in der Stellungnahme von Frau Dr. Leth dann auf Radarsender übergegangen. Darauf wurde im umwelthygienischen Gutachten und dem entsprechenden Fachbeitrag ausreichend eingegangen.

Gesamtlärm wurde auch im umwelthygienischen Gutachten der Behörde nicht weiter beurteilt, da die entsprechenden wissenschaftlichen Erkenntnisse nicht ausreichend sind, um eine fundierte Analyse und Bewertung zu machen.

Es erfolgt ein allgemeines Kapitel zu Wirkungen der Umweltschadstoffe auf den Menschen mit einigen Feststellungen, die nicht untersetzt sind. Konsequenzen ergeben sich daraus nicht. Zu Kombinationswirkungen wurde in der Anhörung ausreichend Stellung bezogen.

Aus dem Fazit auf Seite 26 ergeben sich keine relevanten, zu diskutierenden Schlussfolgerungen, die vom Gutachter der Behörde zu beantworten wären. Es sind Forderungen aufgestellt worden, die z. T. nicht zum Verfahren gehören.

Frau Dr. Leth führt in einem Kapitel juristische Betrachtungen und Schlussfolgerungen an, die nicht Gegenstand der umwelthygienischen Stellungnahme sind.

Es werden im Kapitel i.4 Gründe für die Nichtgenehmigungsfähigkeit des Projektes genannt. Es ergeben sich keine zusätzlichen Aspekte, die nicht bereits im umwelthygienischen Gutachten und in den Fachbeiträgen der Behörde beantwortet wurden.

Die in der Zusammenfassung von Frau Dr. Leth genannten Studien schlagen keine Grenzwerte vor. Die Ableitung von Grenzwerten aus epidemiologischen Untersuchungen hat verschiedene Faktoren zu berücksichtigen. So empfiehlt Herr Greiser aus den epidemiologischen Studien um den Flughafen Köln/Bonn (Ergebnisse bei Anwohnern, die Anspruch auf Schallschutzfenster hatten) einen Grenzwert für die Notwendigkeit von Schallschutz von 55 dB(A). Hier würden keine gesundheitlichen Beeinträchtigungen mehr zu erwarten sein. Dies entspricht dem präventiven Richtwert der Synopse.

Die Forderungen zu den Luftschadstoffen entsprechen nicht dem gegenwärtigen Erkenntnisstand und den üblichen Vorgehensweisen.

Die Literaturliste entspricht nicht den üblichen Vorgehensweisen.

Zum Schwechater Gesundheitsbericht 2007:

Ausgehend von dem Netzwerk „Gesunde Städte Österreichs“ wurde 2007 der Schwechater Gesundheitsbericht erstellt. Er dient zu Erfassung der Grundlagen für gesundheitspolitische Interventionen im Bereich der Prävention und Gesundheitsförderung und für Maßnahmen anderer Politikbereiche mit Auswirkungen auf Gesundheitszustand oder Verhalten. Es ist angedacht, dass dieser Gesundheitsbericht kontinuierlich wiederholt wird.

Es wurden soziodemographische Faktoren, gesundheitliche Selbsteinschätzung, Krankenhausmorbidity, chronische Erkrankungen, Behinderungen, Lebenserwartung und Sterblichkeit, somatische Basisdaten, Alkohol- und Tabakkonsum, Ernährungsverhalten, Sport und Bewegung, Gesundheitsvorsorge und Umwelt erfasst sowie die Einrichtungen des Gesundheitswesens beschrieben. Die Daten wurden mit Ergebnissen von Gesundheitserfassungen für Österreich, Niederösterreich und anderen Bereichen verglichen.

Die Daten beruhen auf 776 zurück gesandten Fragebögen, die Rücklaufquote von 31 % ist als ausreichend zu bezeichnen.

Schlussfolgerungen aus Unterschieden auf evtl. Ursachen lassen sich mit diesem Ansatz nicht ziehen. Im Vergleich mit anderen Regionen ist wesentlich, dass in Schwechat im Vergleich zu den anderen Regionen der Bildungsstand geringer, der Ausländeranteil höher, der Anteil Älterer höher ist. Die ärztliche Betreuungskapazität ist gut. Alle diese sozialen Faktoren haben einen wesentlichen, meist ungünstigen Einfluss auf Gesundheitsindikatoren.

Es gibt keine wesentlichen, in eine Richtung gehenden Abweichungen im Gesundheitszustand, die nicht durch die oben genannten Besonderheiten Schwechat erklärbar wären. Der subjektive Gesundheitszustand entspricht auch anderen Regionen, die Nervosität ist höher, die Unterschiede in der Sterblichkeit sind nicht so wesentlich und können auch möglicherweise auf die unterschiedlichen soziodemographischen Faktoren zurückgeführt werden.

Im Text wird angegeben, dass der Bluthochdruck etwa dem Niederösterreichschnitt entspricht (Seite 40), in der Zusammenfassung wird aufgeführt, dass ein größerer Anteil der Bevölkerung von Bluthochdruck betroffen sei (Seite 56). Mit 28 % Bluthochdruck bei den soziodemographischen Faktoren in Schwechat ist auch im Vergleich zu anderen Regionen kein erhöhtes Auftreten des Bluthochdrucks anzunehmen.

Es zeigen sich die üblichen Geschlechts- und Altersunterschiede.

Hinsichtlich der Umwelt wird die Häufigkeit der Belästigung durch Lärm (Wahrnehmung von Lärm als Kriterium) erfasst. Hier steht der Fluglärm im Vordergrund. 73 % nehmen den Fluglärm öfter am Tag oder fast den ganzen Tag über wahr. Konsequenzen dieser Wahrnehmung, Ausmaß der Belästigung wurden scheinbar nicht erfragt.

Der Gesundheitsbericht Schwechat stellt eine gute Grundlage für gesundheitspolitische Maßnahmen dar, insbesondere auch bei kontinuierlicher Fortsetzung. Eine besondere Betroffenheit der Bevölkerung lässt sich unter Berücksichtigung der soziodemographischen Unterschiede nicht ableiten. Eine Zuordnung der Gesundheitskriterien zu besonderen Belastungsbedingungen ist nicht möglich.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.32 Verkehrsplanung

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2011:

Zum Teil 1.2.17 – Verkehrsplanung:

„Die Auflagenvorschläge 2, 4, 5 und 6 mögen ersatzlos gestrichen werden“

Die verkehrstechnische Beurteilung im Teilgutachten „Verkehrsplanung“ ergab, dass diese Auflagen aus Leistungsfähigkeitsgründen erforderlich sind. Die prognostizierten Verkehrsstärken können anderenfalls nicht bewältigt werden.

Die Straßenabschnitte und Kreuzungen mit zu geringer Leistungsfähigkeit befinden sich auch außerhalb des Einflussbereiches des Flughafens. Diese Tatsache wurde in mehreren Gesprächsrunden mit Vertretern der Flughafen Wien AG und des Landes NÖ diskutiert. Ein leistungsfähiger Ausbau der Verkehrsinfrastruktur zum gegebenen Zeitpunkt ist notwendig. Die Auflagen sind daher aufgrund der verkehrstechnischen Beurteilung erforderlich. Die rechtliche Beurteilung obliegt der Behörde.

„Eine laufende Analyse der Verkehrsentwicklung (Auflage 1) soll ersatzlos gestrichen werden“

Prognosen sind von vielen Randbedingungen abhängig, eine exakte Jahresangabe der Erreichung der Leistungsfähigkeitsgrenze ist nicht möglich. Deshalb ist keine zeitlich bindende Maßnahmenfestlegung durchführbar.

Eine laufende Analyse der Verkehrsentwicklung ist sinnvoll, um einerseits zu den entsprechenden Zeitpunkten die Maßnahmen realisieren zu können und andererseits auch deren Wirkungen zu erfassen.

Das „Monitoring“ muss alle Verkehrsanlagen mit hoher Auslastung und relevantem flughafenbezogenen Verkehr umfassen. Auf der Grundlage eines detaillierten Kon-

zeptes sind die maßgebenden verkehrstechnischen Parameter wie Verkehrsstärken, Sättigungswerte, Staumengen etc. zu erfassen und auszuwerten. Dieses Monitoring ist zumindest alle 3 Jahre durchzuführen.

„Die generelle Verpflichtung zur laufenden Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Flughafenbereich (Auflage 3) soll ersatzlos gestrichen werden“

Im Fachbeitrag landseitiger Verkehr, ergänzende Unterlagen Juli 2010, wurde auf Seite 36 angeführt, dass die im Bereich des Flughafengeländes vorhandene straßenseitige Infrastruktur aufgrund prognostizierter zusätzlicher Fahrten einer Betrachtung unterzogen werden muss. Konkrete Angaben über die Bestandssituation und vorgesehene Maßnahmen für den Prognosefall sind nicht angeführt. Es ist aus dem Fachbeitrag nicht erkennbar, ob und wie die erforderliche Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit erreichbar ist.

In Vorbesprechungen mit der Flughafen Wien AG wurde jene Lösung präferiert, dass anstelle der Vorlage eines detaillierten Konzeptes (dieses ist derzeit nicht im Detail festlegbar) die Umsetzung der notwendigen Maßnahmen als Auflage formuliert wird. Das in Punkt 3 angeführte Monitoring und die Maßnahmenumsetzungen sind daher als Auflage erforderlich.

Zur Stellungnahme rpgc012 - KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien:

Die erforderlichen Maßnahmen im Straßennetz wurden in den Auflagen angeführt.

Um den modal split für den öffentlichen Verkehr zu erhöhen, ist als zusätzliche Auflage ein Mobilitätsmanagement durchzuführen. Die Ergebnisse sollen bewertet und entsprechende Maßnahmen umgesetzt werden.

Das Monitoring der Leistungsfähigkeit soll nicht nur den Straßenverkehr, sondern den Gesamtverkehr umfassen.

Durch entsprechende Leistungsfähigkeitserhöhungen im Autobahnen- und Landesstraßen-B-Netz kann gesichert werden, dass die Prognose des Fachbeitrages für die L2064 durch Mannswörth massiv unterschritten wird.

Der modal split von 44 % ist zwar als sinnvolles Ziel anzustreben, kann jedoch nicht als verbindliche Auflage angegeben werden, da viele weitere Randbedingungen mitbeeinflussend sind.

Zur Stellungnahme rpgc011 – PETER Manfred Dr., BI lebenswertes Schwadorf - Rauchenwarth:

Die Verkehrsstärken für die B10 im Bereich Schwadorf sind im Fachbeitrag Verkehr, landseitige Erreichbarkeit geringer als in der Wortmeldung angegeben. Die Umlegungswerte des flughafenbedingten Verkehrs des Fachbeitrages sind für die B10 plausibel. Bei nicht vorhersehbaren Ereignissen, wie zB Unfälle mit Straßensperren wird ein Ausweichen des Verkehrs stattfinden. Für derartige Fälle sind verkehrlich keine Reserven vorsehbar. Überlastungen sollen jedoch durch das vorgesehene Monitoring und den daraus ergebenden Maßnahmen weitgehendst reduziert werden. Die angesprochene Unsicherheit der Modellschätzung betrifft den modal split und wurde im Gutachten behandelt.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten sind Durchschnittswerte des Verkehrs heranzuziehen. Die Prognose 2025 entsprechend der Verkehrsentwicklung ist höher als die Prognose 2020. Als Gutachter habe ich die Anmerkungen über mögliche Abweichungen sorgfältig beurteilt und den Fachbeitrag soweit erforderlich korrigiert. Entsprechend den daraus gezogenen Schlüssen wurden die Auflagen erstellt.

Aus verkehrstechnischer ist der Anteil des Flughafenverkehrs auf der B10 plausibel, die Straße ist ausreichend leistungsfähig.

Zur Stellungnahme ucpm007 – FRAUENBERGER Gerhard/Vzbgmstr. der Stadtgemeinde Schwechat:

Im Antrag des Flughafens ist nur eine Anschlussstelle angeführt. Mit den angegebenen Auflagen ist diese leistungsfähig.

Die Auslastung der S1 und anderer Abschnitte ist in Spitzenzeiten hoch, die Prognosebelastungen sind grundsätzlich mit den Auflagen abwickelbar.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.32.1 Laufende Analyse der Verkehrsentwicklung

Die Verkehrsentwicklung ist durch entsprechende Verkehrszählungen an den für die Beurteilung der Ausbaumaßnahmen wesentlichen Strecken und Kreuzungsbereiche nachzuweisen. Weiters sind Staubereiche (Staulänge, Wartezeiten etc.) in den Spitzenzeiten zu erheben. Mit diesen Grundlagen sind die Leistungsfähigkeiten zu berechnen und die Verkehrssituation zu beurteilen. Daraus sind die Maßnahmen mit der erforderlichen Leistungsfähigkeit und Verkehrssicherheit festzulegen. Die Erhebungen und Beurteilungen sind zumindest alle 3 Jahre durchzuführen.

6.32.2 Anschlussstelle A 4 Flughafen

Eine Leistungsfähigkeitserhöhung der Rampe zur A 4 in Richtung Wien (Ausfahrtsrelation) ist erforderlich. Die Rampe ist bereits derzeit hoch ausgelastet. Diese Rampe ist leistungsfähig auszubauen (z.B. zweistreifiger Ausbau der Rampe). Der Ausbaupunkt ist entsprechend der Verkehrsentwicklung (kontinuierliche Zählungen) festzulegen.

6.32.3 Verkehrsinfrastruktur im Flughafenbereich

Für den Bereich des Flughafens sind laufende Verkehrsbeobachtungen durchzuführen und die entsprechenden Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sowie bei der Realisierung der erforderlichen Parkplätze vorzusehen. Dies betrifft auch die Leistungsfähigkeit der Ein- und Ausfahrtsstraßen. Die Maßnahmen sind mit einem Monitoring zu sichern. Es ist auf einen flüssigen Verkehr zu achten, insbesondere auch um die Umweltbelastungen möglichst zu minimieren. Die Ausbaumaßnahmen können auch schrittweise erfolgen. Möglich sind auch Maßnahmen der Verkehrssteuerung und der Verkehrsinformation. Vor allem ist zu vermeiden, dass der Verkehr auf die Autobahn A 4 bzw. auf die Landesstraße B 9 zurückstaut. Der nichtmotorisierte und Öffentliche Verkehr ist besonders zu berücksichtigen.

6.32.4 Maßnahmen bei Kreisverkehrsanlagen

Leistungsfähige Ausbaumaßnahmen sind bei den Kreisverkehrsanlagen Anschlussstellen S 1/ B 10, B 9/ Kugelkreuz und B 9/ L 2065 erforderlich. Diese Kreuzungen sind entsprechend der Verkehrsentwicklung zu überprüfen, zum entsprechenden Zeitpunkt sind Ausbaumaßnahmen vorzusehen.

6.32.5 Maßnahmen bei Verkehrslichtsignalanlagen

Adaptionen bzw. bauliche Ausbaumaßnahmen sind bei den Verkehrslichtsignalrege-

lungen erforderlich. Als Grundlage sind detaillierte verkehrstechnische Beurteilungen und Analysen durchzuführen. Dies betrifft die Verkehrslichtsignalanlagen B 9/ L 2064, B 9/ Cargo Center Nord, B 9/ Zubringerstraße zur Einfahrtsstraße und B 9/ Parkplatzzufahrt östlich des Flughafengeländes.

Im Bereich der Ortsdurchfahrt Fischamend sind die Verkehrslichtsignalanlagen entsprechend anzupassen. Dies betrifft die lichtsignalgeregelten Kreuzungsbereiche der B 9 mit der Landesstraße aus Richtung Klein Neusiedl (L 156) sowie die Kreuzung B 9/ B 60. Gegebenenfalls sind auch Kreuzungsumbaumaßnahmen erforderlich. Der nichtmotorisierte Verkehr ist dabei besonders zu beachten. Die Maßnahmen sind entsprechend der Verkehrsentwicklung umzusetzen.

6.32.6 Nichtsignalisierte Kreuzungen

An den nichtsignalisierten Kreuzungen und Einbindungen ist sowohl das Linksabbiegen von der B 9 ohne Linksabbiegestreifen als auch das Linksausbiegen von den querenden Straßen bei den erhöhten Verkehrsstärken des Planszenarios 2020 ein Leistungsfähigkeits- und Verkehrssicherheitsproblem. Aus den Modelluntersuchungen kann, insbesondere da entsprechende Verkehrsdaten der einmündenden Straßen nicht verfügbar sind, keine verkehrstechnische Entscheidung getroffen werden. Dafür sind in Abstimmung mit der Verkehrsentwicklung Detailuntersuchungen durchzuführen. Entsprechende Möglichkeiten bei Überlastungen oder Verkehrssicherheitsproblemen des Linkseinbiegeverkehrs sind z.B. Linkseinbiegeverbote oder Kreisverkehrs- bzw. Verkehrslichtsignalanlagen. Weiters sind Verkehrsorganisationsmaßnahmen denkbar.

Die Maßnahmen betreffen sämtliche unsignalisierte Kreuzungen auf der B 9 zwischen dem Kreisverkehr mit der L 2065 und der Verkehrslichtsignalanlage B 60.

6.32.7 Durchführung von Mobilitätsmanagementverfahren mit Umsetzung der sich daraus ergebenden Maßnahmen.

6.32.8 Das Monitoring betrifft nicht nur den Straßen- sondern den Gesamtverkehr.

6.33 Verkehrstechnik

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird dazu ausgeführt:

Zur Stellungnahme ucpm007 – FRAUENBERGER Gerhard, Vizebürgermeister der Stadtgemeinde Schwechat

Zu den Bedenken betreffend die Verkehrssicherheit bei den Verkehrsknoten (Kreuzungen) der verlegten B10 mit der Einfahrt zum Aichhof/Katharinenhof und der Anbindung der L2063 – Ortsanschluss Rauchenwarth – ist festzuhalten:

Im Projekt ist das Freihalten des Sichtfeldes für das Kreuzen und Einbinden in die B10 ausgewiesen. Die Leistungsfähigkeit bei den prognostizierten Verkehrszahlen ist gegeben.

Eine optische Unterstützung zum Erkennen des Straßenverlaufs durch Bepflanzung ist im Projekt vorgesehen. Die erforderliche Beschilderung - Geschwindigkeitsbeschränkung, Kreuzungsbereich etc. – ist mit den Bodenmarkierungs- und Beschilderungsplan zu verordnen.

In den Auflagen des Gutachtens ist die Anordnung von Leerverrohrungen für Verkehrslichtsignalanlagen in den Kreuzungsbereichen bereits bei der Errichtung der B10-Umlegung vorzusehen, um Verkehrsbehinderungen bei einer späteren Installation einer VLSA zu minimieren.

Ebenso sind vorbereitende Maßnahmen einer Beleuchtung der Zufahrtsstrecken zu den Kreuzungen zu überlegen.

Empfohlen werden nach Inbetriebnahme der umgelegten B10 Geschwindigkeitsmessungen als Nachuntersuchung, um Entscheidungen bezüglich stationärer Kontrolleinrichtungen zu treffen.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.33.1 Die im Anhang zum Teilgutachten beschriebenen und dargestellten Umlanungen sind sinngemäß im Bauprojekt aufzunehmen. Diese sind rechtzeitig vor Baubeginn der Behörde vorzulegen.

6.33.2 Bei der Einmündung der L2063 (Ortsanschluss Rauchenwarth West) in die B10 sind Leerverrohrungen für die mögliche spätere Ausrüstung mit einer Verkehrslichtsignalanlage vorzusehen.

6.33.3 Vor Baubeginn ist die letztgültige Fassung des Arbeitspapiers Straßenentwässerung des Amtes der NÖ Landesregierung bzw. der RVS Richtlinie Gewässerschutz an Straßen (04.04.11) zu berücksichtigen. Aufbau des Bodenfilters und die Bemessung des Mulden-Rigolsystems sind zu berücksichtigen.

6.34 Veterinärmedizin

Zu den fachlichen Ausführungen wird zunächst auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen.

Bei projektgemäßer Ausführung ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.35 Wildlife Hazards

Zu den fachlichen Ausführungen wird auf das Teilgutachten zum Umweltverträglichkeitsgutachten verwiesen. Ergänzend wird zur Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24. August 2011 ausgeführt:

Der Flughafen fordert eine Änderung der beiden ersten vorgeschlagenen Auflagen. Dazu wird aus fachlicher Sicht wie folgt Stellung genommen:

Aus fachlicher Sicht sind die ursprünglich gemachten Auflagen grundsätzlich zu übernehmen. Die avifaunistische Kartierung der Birdstrike-relevanten Lebensräume soll im Sinne eines risk assessments zur Abschätzung des Gefährdungspotenzials in den ersten zehn Jahren nach Inbetriebnahme der 3. Piste jährlich ausgeführt werden. Damit soll der veränderten Lebensraumsituation und damit einer möglichen Veränderung des birdstrike Risikos im Flughafen Rechnung getragen werden. Danach kann die Kartierung im 5 Jahresrythmus ausgeführt werden.

Bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung nachstehender Auflagen ist das verfahrensgegenständliche Vorhaben aus fachlicher Sicht als umweltverträglich anzusehen und bestehen gegen die Erteilung einer Genehmigung keine Bedenken.

6.35.1 Erarbeiten eines Konzepts mit stufengerechter Regelung der Verantwortlichkeiten im Bereich Wildlife Hazards (inkl. Birdstrike) nach den Empfehlungen der International Birdstrike Committees (IBSC 2006). Bezeichnung einer in den Gebieten der Biologie und insbesondere der Ornithologie sowie der Vogelschlagthematik ausgewiesenen Fachperson als Beauftragte für den Bereich Wildlife Hazard (inkl. Birdstrike) mit klar festgelegtem Pflichtenheft (International Civil Aviation Organisation, 1991, Kap. 11. Die ICAO Richtlinien sind allgemein formuliert und müssen für jeden Flughafen gebietsspezifisch konkretisiert werden). Der Beauftragte für Wildlife Hazards ist dem Sicherheitsverantwortlichen für den Flugbetrieb unterstellt und berichtet ihm direkt. Er wirkt als Mittler zwischen Flughafenbetreiber, Behörde, Landbesitzern und Gemeinden und arbeitet nach Bedarf mit lokalen Ornithologen zusammen. Der Beauftragte berichtet an den Sicherheitsverantwortlichen für den Flugbetrieb und schlägt allenfalls einzuleitende Maßnahmen vor.

6.35.2 Der Wildlife Hazard Beauftragte ist insbesondere zuständig für:

- die ökologische Baubegleitung aus Sicht Birdstrike während der Bauphase. Sie kontrolliert das Auftreten von Bodenverdichtungen und periodischen Vernässungen, von großflächigen Brachen sowie das Auftreten von Vogelschwärmen und Vogelschlag-relevanten Vogelarten.
- die jährliche avifaunistische Kartierung der Birdstrike-relevanten Lebensräume in- und außerhalb des Flughafengeländes (im Umkreis von 13 km; ICAO 2004, IBSC 2006), zur Abschätzung des Gefährdungspotenzials und zu allfälligem Einleiten notwendiger Maßnahmen (International Civil Aviation Organization, 2004). Insbesondere soll die avifaunistische Situation im Katharinenhof und bei den Vernässungszonen beim Doppeldamm der B10 sowie die Populationsgröße und das Verhalten der Großtrappe in der Rauchenwarther Platte untersucht werden.
- Sofern sich diese Kartierungen auf den Bereich des Nationalparks Donau-Auen beziehen, ist vor deren Erstellung das Einvernehmen mit der Nationalparkverwaltung herzustellen.

6.35.3 Die Pflege der Vernässungszonen beim Doppeldamm der B10 soll im Rotationsprinzip geschehen. Die Ufervegetation der Vernässungszonen darf nicht in allen Gebieten im selben Jahr geschnitten werden.

7 Während der Verhandlung abgegebene Erklärungen und Stellungnahmen

Von nachstehenden Personen wurden im Zuge der Verhandlung Stellungnahmen abgegeben und persönlich diktiert, die als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen werden.

Blg Nr.	Datum	Name
ucbs001	29.08.2011	Ram Thomas Mag., Bgm. der Stadtgemeinde Fischamend
ucbs002	29.08.2011	Schwarzmann Gerhard Bürgermeister der Gemeinde Zwölfaxing
ucbs003	29.08.2011	Klein Erich, Bürgermeister der Marktgemeinde Himberg
ucbs004	29.08.2011	Hutter, Hans-Peter OA Assoz. Prof. Priv.-Doz. DI Dr. med. im Auftrag der ARGE und der Standortgemeinden
ucbs005	29.08.2011	Schweighart Manfred, BI Gegenschall
ucbs006	29.08.2011	Hinteregger Johann Dr., BI Lärmschutz Laaerberg
ucbs007	29.08.2011	Witt-Döring Rudolf Mag. DI, als Vertreter für die BI gegen Fluglärm und als Anrainer
rppi001	29.08.2011	Plöchl Markus als Vertreter der Stadtgemeinde Enzersdorf an der Fischa
rppi002	29.08.2011	Obereigner-Sivec als Vertreter für die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
rppi003	29.08.2011	Watsak-Helmer Dieter für die Austrian Airlines
rpgc001	29.08.2011	WINKLER Leopold, Bgm. Klein Neusiedl
rpgc003	29.08.2011	KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien
ucsb001	29.08.2011	Hofbauer Brigitte, Bgm. Schwadorf
ucsb002	29.08.2011	Rusy Roman
ucsb003	29.08.2011	Oberkofler Anja Dr.
ucsb004	29.08.2001	Schmelz Christian Dr.
ucsb005	29.08.2011	Schmelz Christian Dr.
ucsb006	29.08.2011	Rehulka Mario
ucte001	29.08.2011	Kohlhauser Erich Ing., Vertreter ARGE gegen Fluglärm
ucte002	29.08.2011	Horak Viktor, BI gegen Abfluglärm Liesing
ucte003	29.08.2011	Chyba Manfred, Obmann Siedlerverein Essling
uckr001	29.08.2011	Frauenberger Gerhard, Vizebürgermeister der Stadtge Schwwechat
uckr002	29.08.2011	Huter Erwin, DI, NÖ Umweltschutz
uckr003	29.08.2011	Heger Susanne, Dr.RA als Vertreter d. BI gegen Fluglärm in Wien West

uckv001	29.08.2011	Schüller Ernst, Bürgermeister Gemeinde Rauchenwarth
uckv002	29.08.2011	Peter Manfred Dr. in Vertretung für BI SCHWA-RAU
uckv003	29.08.2011	Patsch Gottfried in Vertretung für BI Lebenswertes Enzersdorf
rpgc004	30.08.2011	SCHACHINGER Wolfram Mag, RA i.V. von VALENTIN Erich Stadtgde. Wien
rpgc005	30.08.2011	KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien
rpgc006	30.08.2011	HOFMANN Herbert DI, Bürgerinitiative Stop Fluglaerm Wien Süd-West
rpgc007	30.08.2011	HOFMANN Herbert DI, BI-Stop-Fluglaerm Wien Süd-West SN 1. Tag
rpgc008	30.08.2011	HORAK Viktor, BI gegen Abfluglärm Liesing
ucsb007	30.08.2011	Huter Erwin DI
ucsb008	30.08.2011	Herndler Andreas Ing.
uchg001	30.08.2011	RUSY Roman, 2320 Kledering, Hinfnergasse 7
uchg002	30.08.2011	ERTL Johann, 2320 Schwechat, Schloßstraße 4/2/3
uchg003	30.08.2011	HECHT Michael Dr., 1010 Wien, Schottenring 12
uchg004	30.08.2011	SCHMELZ Christian Dr., 1010 Wien, Tuchlauben 17
ucla001	30.08.2011	Schweighart Manfred Bürgerinitiative GEGENSCHALL
ucpm001	30.08.2011	KOHLBECK Franz Prof. (BI gegen Fluglärm)
ucpm002	30.08.2011	Proksch Wolfram Dr. in Vertretung für FRITZ Emmerich Dr. (AFLG; BI gegen Fluglärm, Anrainer)
ucwk001	30.08.2011	Witt-Döring Rudolf Mag. DI als Vertreter der BI Bürgerlärm gg. Fluglärm sowie als Anrainer
ucbs008	31.08.2011	Kern Leonhard, VEG Gallbrunn und Anrainer
ucbs009	31.08.2011	Hecht Michael, Stadt Wien
ucte004	31.08.2011	Schaffgotsch Dr. für die Gmd. Ebergassing
ucte005	31.08.2011	Hofbauer Brigitta Bgm. Schwadorf
ucte006	31.08.2011	Kohlhauser Erich Ing., Vertreter ARGE gegen Fluglärm
ucte007	31.08.2011	Greiser Eberhard Prof.Dr.; Vertreter der AFLG
ucgp001	31.08.2011	Herzog-Müller Ingrid Dr.
ucgp002	31.08.2011	Khutter Wolfgang Ing.
ucla002	31.08.2011	Fischer Martin Dr., Bürgerinitiative gegen Fluglärm in Wien-West
ucla003	31.08.2011	Rynesch Susanne, ARGE Schwechat
ucpm003	31.08.2011	Pelzmann DI für SCHAFFGOTSCH Max Dr. (Gemeinde Eberg.)
ucpm004	31.08.2011	PETER Manfred Dr. (BI f.e.lebenswertes Schwadorf und Rauchenw.)
ucpm005	31.08.2011	BAYERL Manfred Dr. Dipl. Ing. (AFLG, BI gegen Fluglärm)
ucsg001	31.08.2011	Kahler Dieter W. Mag.
ucsg002	31.08.2011	Schwarzmann Gerhard, Bürgermeister der Gemeinde Zwölfaxing
ucsg003	31.08.2011	Kainz Erich Dr.
ucsg004	31.08.2011	Herr Talasch Werner Ing. für die Stadt Wien
ucsg005	31.08.2011	Schmelz Christian Dr. für die Flughafen Wien AG

ucsx001	31.08.2011	Winkler Leopold, Bürgermeister Klein-Neusiedl
ucsx002	31.08.2011	Frauenberger Gerhard, Gemeinde Schweacht
rpgc009	01.09.2011	HORAK Viktor, BI gegen Abfluglärm Liesing
rpgc010	01.09.2011	KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien
uckr004	01.09.2011	Pavicsits Wilhelm
uchg005	01.09.2011	OBERKOFER Anja Dr. RA, 1010 Wien, Gonzagagasse 1/9B
uchg006	01.09.2011	HUTER Erwin DI, NÖ Umweltschutz, 3109 St.Pölten, Wiener Straße 54
ucgp003	01.09.2011	Witt-Döring Rudolf
ucgp004	01.09.2011	Rynesch Susanne
ucsg006	01.09.2011	Schweighart Manfred für die BI Gegenschall
ucsg007	01.09.2011	Thume Heinz für BI Liesing gegen Fluglärm und 3. Piste und als Anrainer
ucsg008	01.09.2011	Schmelz Christian Dr. für die Flughafen Wien AG
rppi005	01.09.2011	Obrist Adolf, BI Lärmschutz Groß Enzersdorf
rppi006	01.09.2011	Obereigner-Sivec als Vertreter für die Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf
uchw001	02.09.2011	Rynesch Susanne, für die ARGE
uchw002	02.09.2011	Schaffert Engelbert, SV Lärmschutz
ucbs010	02.09.2011	Gatterer Edmund Dr., BI Liesing gegen Fluglärm und die 3. Piste
ucbs011	02.09.2011	Schmelz Christian Dr., für die Flughafen Wien AG
rpgc002	02.09.2011	RYNESCH Susanne, ARGE BI
rppi004	02.09.2011	Fritz Emmerich Dr. für die ALFG und für die BI Fluglärm und für 250 Vollmachtgeber gem. eingescannter Vollmachten und für Herr Dr. Fritz selbst
rppb001	05.09.2011	VANA Heinrich Dr., Rechtsanwalt, als Vertreter für die Stadtgemeinde Schwechat und die Stadtgemeinde Fischamend
rppb002	05.09.2011	SCHMELZ Christian Dr., für die Flughafen Wien AG
ucbs012	05.09.2011	Krenn Brigitte Mag., für die BI Plattform gegen die 3. Piste
ucbs013	05.09.2011	Hinteregger Johann Dr., BI Lärmschutz Laaerberg
uchi001	05.09.2011	HUTER Erwin DI, NÖ Umweltschutz
ucpm006	06.09.2011	PUCHINGER Rudolf (BILEF)
ucpm007	06.09.2011	FRAUENBERGER Gerhard (Vzbgmstr. Stadtgem. Schwechat)
ucpm008	06.09.2011	HECHT Michael Dr. (Vertreter der Stadt Wien)
rpgc011	06.09.2011	PETER Manfred Dr., BI lebenswertes Schwadorf - Raasdorf
rpgc012	06.09.2011	KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien
rpgc013	06.09.2011	RYNESCH Susanne, ARGE BI
rpgc014	06.09.2011	KRENN Brigitte, BI Plattform gegen die 3. Piste des Flughafen Wien
rpgc015	06.09.2011	THUME Heinz, BI Liesing gegen Fluglärm 3. Piste; An-

		rainer
rpgc016	06.09.2011	HUTTER Hans-Peter, NÖ Umwelthanwaltschaft, ARGE BI, Standortgemeinden
ucla004	06.09.2011	Schmelz Christian Dr. für die Flughafen Wien AG
uchg007	06.09.2011	HUTER Erwin DI, NÖ Umwelthanwalt, 3109 St.Pölten, Wiener Straße 54
uchg008	06.09.2011	Schmelz Christian Dr. für die NÖ Landesstraßenbauverwaltung (Land NÖ)
ucla005	07.09.2011	Winkler Leopold Bgm Kleinneusiedl
ucla006	07.09.2011	Hintergegger Johann Dr. für BI Lärmschutz
ucla007	07.09.2011	Hintergegger Johann Dr. für BI Lärmschutz
ucla008	07.09.2011	Krenn Brigitte Mag. für BI Plattform gegen die 3. Piste
uchg009	07.09.2011	KOHLBECK Franz Professor, 1090 Wien, Grünentorgasse 13/8
uchg010	07.09.2011	SCHACHINGER Wolfram Mag. RA, 1010 Wien, Schottenring 12
uchg011	07.09.2011	HITTINGER Franz, 2431 Kleinneusiedl, Bachgasse 7
uchg012	07.09.2011	FRAUENBERGER Gerhard, Vzbgm, 2320 Schwechat, Rathausplatz 9
uchg013	07.09.2011	HUTER Erwin DI, NÖ Umwelthanwalt, 3109 St.Pölten, Wiener Straße 54
uchi002	07.09.2011	WALCH Werner Dr. RA für die ACG - Vollmacht erteilt
rppb003	07.09.2011	NOVOTNY Stephan Mag., für Herrn Ing. Robert Bauer
uchg014	07.09.2011	Schmelz Christian Dr. für die Flughafen Wien AG

8 Erklärungen der Verhandlungsleitung:

8.1 Aufgrund des glaubhaften Vorbringens von Herrn Roman Rusy, 2320 Kledering, Hinfnergasse 7, in der Verhandlung am 29.08.2011 wird festgehalten, dass seine Stellungnahme als rechtzeitig erhoben gilt. Herr Rusy begehrt Akteneinsicht in die Stellungnahme der Flughafen Wien AG vom 24.08.2010 samt Beilagen (irrtümlich für 2011) und wird ihm diese gewährt sowie eine Kopie der Stellungnahme des Flughafens vom 24.08.2011 übergeben.

Am 30.08.2011 wurde Herrn Vizebürgermeister Gerhard Frauenberger, Stadtgemeinde Schwechat, eine Kopie der Stellungnahme des Flughafens vom 24.08.2011 übergeben.

Am 30.08.2011 wurde Frau Susanne Rynesch von der ARGE BI Akteneinsicht betreffend die Kundmachung der geplanten Sicherheitszone gewährt und wird ihr eine Kopie des Schreibens an die Gemeinden vom 27. Mai 2008, RU4-U-302/107-2008, samt beiliegenden Edikt übergeben.

Am 01.09.2011 wurde Herrn Viktor Horak für die Bürgerinitiative gegen Abfluglärm Liesing eine Kopie der Stellungnahme des Flughafens vom 24.08.2011 übergeben.

8.2 Die mündliche Erörterung wird von der Verhandlungsleitung am 07. September 2011 um 10.50 Uhr für beendet erklärt und darauf hingewiesen, dass nunmehr die abschließende Abfassung der Verhandlungsschrift erfolgen wird.

8.3 Von der Leitung der Amtshandlung wird von einer Wiedergabe der Verhandlungsschrift abgesehen. Diesbezüglich wird noch einmal auf die Bereitstellung der Verhandlungsschrift im Internet und die Möglichkeit der Zustellung der Verhandlungsschrift hingewiesen (§ 44e u § 14 Abs 3 AVG).

8.4 Die Zustellung der gegenständlichen Verhandlungsschrift wird von jenen Personen verlangt, welche sich in die Liste für Zustellungen (Beilage III) eingetragen haben.

8.5 Diejenigen, welche die Verhandlungsschrift nicht unterfertigt haben, haben die Verhandlung vor Beendigung der Abfassung der Verhandlungsschrift verlassen.

8.6 Die Verhandlung wird von der Verhandlungsleitung für geschlossen erklärt.

Dauer der gesamten Verhandlung:

Am 29.08.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	12:00	Uhr
bis	13:00	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	17:55	Uhr
Ende des Verhandlungstages	19:00	Uhr

Am 30.08.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	12:15	Uhr
bis	13:15	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	14:00	Uhr
Ende des Verhandlungstages	17:00	Uhr

Am 31.08.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	12:45	Uhr
bis	13:45	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	18:55	Uhr
Ende des Verhandlungstages	20:00	Uhr

Am 01.09.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	12:55	Uhr
bis	14:00	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	15:00	Uhr

chen Erörterung		
Ende des Verhandlungstages	19:00	Uhr

Am 02.09.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	10:30	Uhr
Ende des Verhandlungstages	15:30	Uhr

Am 05.09.2011		
Beginn:	09:05	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	10:30	Uhr
Ende des Verhandlungstages	18:30	Uhr

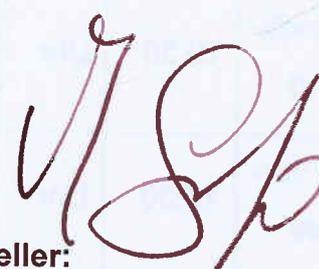
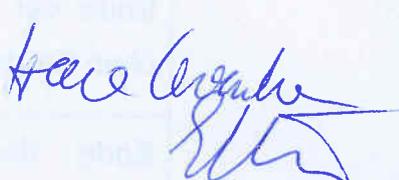
Am 06.09.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	10.10	Uhr
bis	10.35	Uhr
Unterbrochen von	10.55	Uhr

bis	12.30	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	13.05	Uhr
Ende des Verhandlungstages	17.00	Uhr

Am 07.09.2011		
Beginn:	09:00	Uhr
Ende der mündlichen Erörterung	10.50	Uhr
Ende des Verhandlungstages	18.30	Uhr

Unterschrift der Verhandlungsleitung:



Unterschrift des Vertreters der Antragsteller:



Unterschrift sonstiger Beteiligter:



