



BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

GZ. BMVIT-312.504/0004-IV/ST-ALG/2012

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Wien, am 25.10.2012

**Betreff: N; A 4 Ost Autobahn, Abschnitt Anschlussstelle Flughafen Wien-Schwechat -
Anschlussstelle Fischamend, Fahrstreifenzulegung, Feststellungsbescheid gem.
§ 24 Abs. 5 in Verbindung mit § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000**

B e s c h e i d

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH in Vertretung der ASFINAG beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 07.12.2011 eingelangten Antrages, die Behörde möge feststellen, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 77/2012, wie folgt:

I. Spruch

Dem obigen Antrag wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, dass für die Zulegung jeweils eines Fahrstreifens pro Richtungsfahrbahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Flughafen Wien-Schwechat bei Autobahnkilometer 11,925 und der Anschlussstelle Fischamend bei Autobahnkilometer 19,369 der A 4 Ost Autobahn nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildender und mit dem Bescheidvermerk versehener Unterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 77/2012, durchzuführen ist:

Einreichprojekt 2011 bestehend aus dem
Straßenbaulichem Operat (Box 1, Einlagen 1.1 bis 1.6 und 1.9) und dem
Umweltbericht (Box 2, Einlagen 2.1 bis 2.3)

Rechtsgrundlagen:

§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6 in Verbindung mit § 23a Abs. 2 Z 3 und Anhang 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 77/2012;

§ 1 Z 3 lit. i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008;

§§ 4 Abs. 2 und 3, 23 Abs. 2 und 3 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBl. 5500/6-6;

Art. III in Verbindung mit Anlage 2 der Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen, LGBl. 5506-0;

§§ 2 Abs. 1, 5 Abs. 1 und 2 des NÖ Nationalparkgesetzes, LGBl. 5505-1;

§ 7 Abs. 1 der Verordnung der NÖ Landesregierung über den Nationalpark Donau-Auen, LGBl. 5505/1-0;

§ 8 Abs. 1 und 4 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000, LGBl. 5500-8

II. Begründung

A. Zum Verfahrensablauf

Die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG hat mit dem am 07.12.2011 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingelangten Schreiben den Antrag gestellt, die Behörde möge gem. §§ 24 Abs. 5 iVm 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 feststellen, dass für das Vorhaben „A 4 Ost Autobahn, ASt. Flughafen – ASt. Fischamend, 2x3-streifiger Ausbau“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Mit dem Antrag wurden von der Projektwerberin Projektunterlagen und Nachweise bei der Behörde eingebracht, die nach Prüfung durch den ho. Amtssachverständigen Herrn Dipl. Ing. Roland Juznic (Abteilung IV/ST1 – Planung und Umwelt) als zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 ausreichend beurteilt wurden. Weiters wurde vom ho. Amtssachverständigen in Beantwortung bestimmter Fragen zusammengefasst in seiner Stellungnahme vom 29.12.2011 gutachterlich festgestellt, dass nach fachlicher Prüfung der Antragsunterlagen die übermittelte Verkehrsuntersuchung mit der Berechnung der Verkehrszahlen für die gegenständliche Fahrstreifenzulegung basierend auf einem Verkehrsmodell sowohl als methodisch einwandfrei als auch als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen ist. Auch konnte von ihm in seiner gutachterlichen Stellungnahme bestätigt werden, dass die für die lärmtechnische Untersuchung, für die Luftschadstoffuntersuchung und für die Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen herangezogenen Verkehrsstärken den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen entsprechen und dass die prognostizierten Verkehrsstärken richtig angewandt wurden.

Hinsichtlich der in der luftchemischen Untersuchung und im lärmtechnischen Gutachten durchgeführten Emissions- und Immissionsberechnungen und der daraus gezogenen Schlussfolgerungen wurde die Plausibilität und Nachvollziehbarkeit durch den ho. Amtssachverständigen bestätigt. Auch die Methodik der Beurteilung der Auswirkungen der vorhabensbedingten Erschütterungen und die entsprechenden Schlussfolgerungen wurden als plausibel und nachvollziehbar angesehen.

Zur Beurteilung der Frage, ob und in welchem Ausmaß mit beeinträchtigenden Auswirkungen des Vorhabens auf die berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorie A (besondere Schutzgebiete) nach fachlicher Prüfung zu rechnen ist, wurde der Amtssachverständige für Naturschutz beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik) Herr Dr. Manfred Pöckl mit Schreiben des ho. Bundesministeriums vom 14.02.2012, GZ. BMVIT-312.504/0002-IV/ST-ALG/2012, beigezogen und ersucht, zu dem im Schreiben des bmvit formulierten entscheidungsrelevanten Beweisthema Befund und Gutachten zu erstellen. Zuvor hatte sich das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik mit Schreiben vom 10.02.2012, Zei. BD2-N-108/109-2011, mit der zur Verfügung Stellung dieses Amtssachverständigen, der über das erforderliche Fachwissen verfügt, an die ho. Behörde einverstanden erklärt.

Mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik, vom 10.04.2012, Zei. BD2-N-108/109-2011, hat der Amtssachverständige für Naturschutz zu den von der Behörde gestellten Fragen Befund und Gutachten abgegeben.

Aufgrund der physischen Berührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiete) gem. Anhang 2 des UVP-G 2000 war auch die Beiziehung eines Amtssachverständigen für den Fachbereich Gewässerökologie zur Prüfung und Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf diese schutzwürdigen Gebiete erforderlich. Herr Dipl. Ing. Roland Juznic wurde aufgrund seiner fachlichen Qualifikation im Fachbereich Gewässerökologie im Sinne des § 52 Abs. 1 AVG als dem bmvit beigegebener Amtssachverständiger (Abteilung IV/ST1) für diese Aufgabe herangezogen.

In seinem Gutachten vom 01.03.2012 hat sich der gewässerökologische Amtssachverständige des bmvit mit der Frage der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten Wasserschutzgebiete auseinandergesetzt.

Mit Schreiben des bmvit vom 17.04.2012, GZ. BMVIT-312.504/0001-IV/ST-ALG/2011, hat die ho. Behörde den Gemeinden Schwechat und Fischamend als Standortgemeinden, den mitwirkenden Behörden (dem Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, dem Landeshauptmann als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung als Wasserrechts-, Naturschutz- und Straßenverkehrsbehörde und dem Bundesdenkmalamt) sowie dem Umweltanwalt (NÖ Umweltanwalt-

schaft) als Parteien des Feststellungsverfahrens Gelegenheit gegeben, im Rahmen des ihnen zukommenden rechtlichen Gehörs gem. § 45 Abs. 3 AVG sowohl vom Antrag der Projektwerberin samt Unterlagen und Nachweisen als auch vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und sich dazu binnen einer Frist von drei Wochen ab Zustellung des Schreibens bzw. ab Erhalt der Unterlagen zu äußern. Die Zustellung des Schreibens an die Parteien wurde vom Zusteller auf dem Zustellnachweis (Rückschein) beurkundet.

Die eingereichten Unterlagen wurden von der Projektwerberin direkt an die Verfahrensparteien zugestellt. Aus der mit den Übernahmevermerken der beteiligten Stellen versehenen Übernahme-liste ist zu ersehen, dass die Zustellung der Unterlagen nachweislich erfolgt ist.

Da die von der ASFINAG Bau Management GmbH beigebrachten Schreiben der Behörden, mit denen die Übereinstimmung der in den Lageplänen dargestellten schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A, C und E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 mit der Rechtslage zum Zeitpunkt der Antragstellung bestätigt wird, von der Projektwerberin versehentlich den Verfahrensunterlagen für die Parteien nicht beigebracht und nicht zugestellt wurden, hat die Behörde diese Bestätigungen (Umweltbericht, Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2) mit Schreiben vom 07.05.2012, GZ. BMVIT-312.504/0006-IV/ST-ALG/2012, an die Verfahrensparteien übermittelt.

Vom Recht auf Gehör haben die Stadtgemeinde Schwechat als Standortgemeinde mit Schreiben vom 08.05.2012, die Stadtgemeinde Fischamend als Standortgemeinde, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Heinrich Vana, mit Schreiben vom 09.05.2012 ZI. 27eb93/09-5, die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung als mitwirkende Behörde mit Schreiben vom 22.05.2012, ZI. WUW2-A-127/001, der Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan mit E-Mail vom 14.05.2012, der Landeshauptmann von Niederösterreich als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 51/2012 mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 04.05.2012, ZI. RU4-U-637/001-2012, und die NÖ Umweltschutzbehörde mit Schreiben vom 07.05.2012, ZI. NÖ UA-412002/003, Gebrauch gemacht, wobei lediglich die Stadtgemeinde Fischamend Bedenken zu den Ergebnissen der Beweisaufnahme geäußert und die Forderung nach Durchführung einer UVP für die gegenständliche Fahrstreifenzulegung erhoben hat.

Weiters ist die ho. Behörde dem im Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung enthaltenen Hinweis bezüglich der Zuständigkeit der NÖ Landesregierung als Behörde für die Erteilung von Ausnahmegenehmigungen nach dem NÖ Nationalparkgesetz gefolgt und hat mit Schreiben vom 07.05.2012, GZ. BMVIT-312.504/0005-IV/ST-ALG/2012, auch dieser Behörde rechtliches Gehör unter Setzung einer dreiwöchigen Frist zur Stellungnahme gewährt. Seitens der NÖ Landesregierung als Nationalparkbehörde wurde keine Stellungnahme abgegeben.

Zu den in der Stellungnahme der Stadtgemeinde Fischamend dargelegten Bedenken hinsichtlich bestimmter im Naturschutzfachlichen Gutachten und im Gutachten des ho. Amtssachverständigen zur Frage der vorhabensbedingten Luftschadstoffbelastung gezogener Schlussfolge-

rungen wurde mit Schreiben des ho. Bundesministeriums vom 15.05.2012, GZ. BMVIT-312.504/0008-IV/ST-ALG/2012, um ergänzende gutachterliche Stellungnahme des naturschutzfachlichen Amtssachverständigen Dr. Pöckl ersucht und auch der ho. Amtssachverständige Dipl. Ing. Juznic mit dem Parteienvorbringen befasst. Von dem Vorbringen der Stadtgemeinde Fischamend wurde die Antragstellerin mit Schreiben des bmvit vom 15.05.2012, GZ. BMVIT-312.504/0008-IV/ST-ALG/2012, in Kenntnis gesetzt und ihr Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Davon hat die ASFINAG Bau Management GmbH mit Schreiben vom 26.06.2012 Gebrauch gemacht und sich zu den Bedenken der Gemeinde geäußert.

Die mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 22.06.2012, ZI. BD2-N-108/109-2011 erfolgte gutachterliche Stellungnahme des naturschutzfachlichen Amtssachverständigen Dr. Pöckl sowie die ergänzenden Ausführungen des Amtssachverständigen der Fachabteilung IV/ST1 (Gruppe Straße, Abteilung Planung und Umwelt) vom 18.05.2012 wurden der Stadtgemeinde Fischamend, rechtsfreundlich vertreten durch RA Dr. Vana, mit Schreiben des bmvit vom 28.06.2012, GZ. BMVIT-312.504/0010-IV/ST-ALG/2012, zur Kenntnisnahme übermittelt und ihr Gelegenheit gegeben, dazu binnen einer dreiwöchigen Frist Stellung zu nehmen.

Von diesem weiteren rechtlichen Gehör hat die Stadtgemeinde Fischamend keinen Gebrauch gemacht.

Infolge der zwischenzeitlich mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2012 ergangenen Novellierung des UVP-G 2000, die am 03.08.2012 in Kraft getreten ist und die hinsichtlich der das Feststellungsverfahren betreffenden Neuregelungen keine Übergangsbestimmung vorsieht, war die Niederösterreichische Landesregierung als neue mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 und somit weitere Verfahrenspartei vom Antrag der Projektwerberin und vom Ergebnis der Beweisaufnahme in Kenntnis zu setzen und ihr unter Setzung einer dreiwöchigen Frist Gelegenheit zum Parteiengehör zu geben. Das diesbezügliche ho. Schreiben vom 03.09.2012, GZ. BMVIT-312.504/0011-IV/ST-ALG/2012, wurde von dieser Behörde nicht beantwortet.

Gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 in der seit 03.08.2012 geltenden Fassung erfolgt die Kundmachung der Entscheidung durch Anschlag an den Amtstafeln beider Standortgemeinden und der Bescheid wird beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Weiters wird der Bescheid auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, auf der Kundmachungen nach dem UVP-G 2000 für Bundesstraßen erfolgen, veröffentlicht und unter Angabe des Datums der Internetveröffentlichung als Download bereitgestellt.

B. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt:

1. Das gegenständliche Bauvorhaben umfasst die Zulegung jeweils eines Fahrstreifens auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 4 Ost Autobahn im Bereich von der Anschlussstelle Flughafen Wien-Schwechat bei Autobahnkilometer 11,925 bis zur Anschlussstelle Fisch-

amend bei Autobahnkilometer 19,369 der A 4. Auch sind neben der Anpassung der Nivellette und der Sanierung der Fahrbahndecke auch die Neuerrichtung der Fahrbahntwässerung und die Errichtung von Gewässerschutzanlagen vorgesehen. Weiters sind Lärmschutzmaßnahmen sowie Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichmaßnahmen im Projekt enthalten, die in Kapitel 4 des Umweltberichts der Projektwerberin beschrieben werden und im Übersichtslageplan „Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichmaßnahmen“, Blatt 1/2, Einlage Nr. 2.1.6 Blatt 2/2, Einlage 2.1.7, dargestellt sind.

Die in den Projektunterlagen enthaltenen Ausgleichmaßnahmen (siehe Anhang 10 des Umweltberichtes) werden vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen wie folgt beschrieben:

Neben Gestaltungsflächen am Bauwerk, die Teil der Straßenanlage oder Teil einer Nebenanlage sind, werden ökologische Ausgleichsflächen von der Projektwerberin vorgesehen.

Als ökologische Ausgleichsflächen, die sich abseits der Straßenanlage befinden, werden folgende Flächen herangezogen (alle Seitenangaben beziehen sich auf den Umweltbericht):

- Maßnahmentyp ökologische Ausgleichsfläche Wald-Forst (öWd-f), Seite 50,
- Maßnahmentyp ökologische Ausgleichsfläche Wald-Brache (öWd-br), S. 51,
- Maßnahmentyp ökologische Ausgleichsfläche Wald-Nebenwege (öWd-n), S. 52,
- Maßnahmentyp ökologische Ausgleichsfläche Mischfläche-Gehölz (öMi-g), S. 53,
- Maßnahmentyp ökologische Ausgleichsfläche Wiese-Trockenwiese (öWi-t), S. 54,
- Maßnahmentyp Grünraum-Erholung (Gr-E), S. 55, 7. Maßnahmentyp Wasserbauliche Anlage (Ge-Wa), S. 56,
- Maßnahmentyp Waldstrukturverbesserungen, S 57.

Die Größe der einzelnen ökologischen Ausgleichsflächen ergibt sich aus folgender Aufstellung:

Kategorie Flächige Maßnahme	Fläche (ha)
Wald Aufforstung	18,3
Wald Brache	0,3
Wald Nebenwege	1,3
Maßnahmen Wald gesamt:	19,9
Davon Wiederaufforstung (= vorübergehende Rodung)	15,9
Davon Ersatzaufforstung	4,4
Weitere Ersatzaufforstung	8,8
Waldstrukturverbesserungen	6,4
Wiese Trockenwiese	3,6
Mischfläche Gehölz	7,2
Grünraum Erholung	0,8

Wasserbauliche Anlage	0,7
-----------------------	-----

Weiters ist zur Schaffung zusätzlichen Retentionsraumes für den Hochwasserschutz und als ökofunktionale Ausgleichsmaßnahme im Bereich des Nationalparks Donau-Auen und des Europaschutzgebietes FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien eine Gewässervernetzung im Bereich der Poigenau zwischen A 4 und Donau vorgesehen. Dabei sollen die Wegquerungen abgesenkt bzw. bis zum Niveau der Grabensohle vollständig entfernt werden. Wo erforderlich, wird die Grabensohle befestigt, um eine Zufahrt weiterhin zu ermöglichen. Das im östlichen Teil befindliche Querbauwerk wird auf das für den Wasserrückhalt wirksame und sinnvolle Niveau abgesenkt und gegebenenfalls werden die im Graben vorhandenen Feinsedimentauflandungen entfernt, um tiefere Wasserkörper zu erhalten.

Wie im Umweltbericht dargelegt und vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen bestätigt wird, besteht das Entwicklungsziel dieser Gewässervernetzung darin, den bestehenden Grabenzug, der nördlich der A 4 liegt und 200 m östlich der Schwechat beginnt, zu der er aber keine Verbindung hat, wieder als durchgehendes Gerinne herzustellen. Bei hohen Wasserständen soll ein den gesamten Graben durchziehender Wasserstrom möglich sein, auch wenn keine hohen Fließgeschwindigkeiten zu erwarten sind. Im stromabseitigen Bereich sind heute Wasserkörper vorhanden: hier können Furten auf jener Höhenlage erhalten bleiben, welche den zum Überleben der Wassertiere ausreichenden Restwasserkörper gewährleistet. Ergänzend oder alternativ zum Belassen stauender Furten kann der Graben hier durch Entfernen der angesammelten Feinsedimente tiefer gelegt werden.

2. Das Vorhaben berührt besondere Schutzgebiete (**Kategorie A** des Anhanges 2 des UVP-G 2000) und zwar
 - das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien,
 - das Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien,
 - den Nationalpark Donau-Auen und
 - das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“.
 Auf das Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (Abteilung Naturschutz) an die Projektwerberin (siehe Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.1), in dem die Übereinstimmung der im Übersichtsplan Nr. 30110886/2.1.2/0-410/STR/U01/E dargestellten besonderen Schutzgebiete mit der Rechtslage bestätigt wird, wird hingewiesen.

Es ergibt sich für die Behörde aus der Kundmachung des Bundeskanzlers betreffend das Kultur- und Naturerbe auf dem Gebiet der Republik Österreich, das in die Liste des Erbes der Welt aufgenommen wurde, BGBl. III Nr. 105/2012, dass das Vorhaben keine der in die Liste gem. Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Na-

turenbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragenen UNESCO – Welterbestätten physisch berührt.

Die von der Antragstellerin beigebrachten Unterlagen und Pläne betreffend die zu erwartenden vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten besonderen Schutzgebiete wurden durch den Amtssachverständigen für Naturschutz beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik) Herrn Dr. Manfred Pöckl geprüft und von ihm zu folgenden von der Behörde gestellten Fragen, deren Beantwortung zur Sachverhaltsfeststellung relevant ist, Befund und Gutachten, die teilweise zusammengefasst wiedergegeben werden, wie folgt erstellt:

2.a Sind die im Umweltbericht (Einlage 2.1.1) enthaltenen Ausführungen (insbesondere Punkte 1. bis 5.1) und Schlussfolgerungen sowie die Übersichtslagepläne (Einlagen 2.1.2, 2.1.6 und 2.1.7) aus fachlicher Sicht als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Dazu wurde vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen folgendes festgehalten:

Die seitens der ASFINAG vorgelegten Dokumentationen, Quellen und Unterlagen waren auf einem aus fachlicher Sicht hohen Qualitäts-, Präzisions- und Prognoseniveau und reichen für die Durchführung des gegenständlichen Feststellungsverfahrens aus. Die im Umweltbericht (Einlage 2.1.1) enthaltenen Ausführungen (insbesondere Punkte 1. bis 5.1) und Schlussfolgerungen sowie der Übersichtslagepläne (Einlagen 2.1.2, 2.1.6 und 2.1.7) werden aus fachlicher Sicht als ausreichend, richtig und korrekt, plausibel und nachvollziehbar bewertet.

2.b Sind Beeinträchtigungen, und wenn ja in welchem Ausmaß, im Hinblick auf den Schutzzweck der berührten besonderen Schutzgebiete unter Berücksichtigung aller im Projekt enthaltenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus fachlicher Sicht zu erwarten?

Mit dieser Frage hat sich der Amtssachverständige Dr. Pöckl in seinem Gutachten wie folgt auseinandergesetzt:

Kurzdarstellung des Projekts:

Betriebsphase:

Die ASFINAG beabsichtigt auf der A4 Ost Autobahn zwischen der ASt Flughafen bei Autobahn-km 11,925 und der ASt Fischamend bei Autobahn-km 19,369 (Streckenlänge ca.7,444 km) eine Fahrstreifenzulegung umzusetzen, um den Abschnitt in beiden Richtungen mit je drei Fahrstreifen befahren zu können.

Im Zuge dessen ist eine Instandsetzung des Bestandes im betroffenen Abschnitt vorgesehen. Die vorhandenen Kunstbauten – A4.06 Feldweg und Betriebsumkehr, A4.07 Landesstraße L2049, A4.08 Fußweg, A4.09 Fischabrücke – die Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen und die Rampen der Anschlussstellen werden ebenfalls angepasst. Neben einer Querschnittsertüchtigung sollen auch die bestehenden Entwässerungsanla-

gen angepasst werden. Ebenso werden die vorhandenen Lärmschutzeinrichtungen adaptiert bzw. neue Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen. Die CN.as Linie wird entsprechend adaptiert und das Notrufsystem an den Stand der Technik (IP) angepasst. Die Bauausführung wird unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen. Im Endzustand wird eine Spurführung von 3+1 (mit einem durchgehenden Pannestreifen) realisiert werden.

Um die Flächenbeanspruchung durch die Fahrbahnstreifenerweiterung möglichst gering zu halten, wird der bestehende Mittelstreifen auf eine Breite von 2,5 m verschmälert, in dem über das gesamte Baulos eine Betonleitwand errichtet wird. Im Bereich des Schutzgebietes Nationalpark Donau-Auen werden spezielle Böschungssicherungen (z.B. Steinsatz) vorgesehen, um eine dauerhafte Beanspruchung von Nationalparkgrund zu vermeiden.

Das Entwässerungssystem der A4 Ost Autobahn wird zur Gänze im gegenständlichen Abschnitt der Verbreiterung erneuert und dem Stand der Technik angepasst. Dazu ist es erforderlich, dass sämtliche Entwässerungsabschnitte über je ein Absetz- und Filterbecken mit entsprechender Retentionswirkung verfügen. Die Straßenwässer werden mittels Längskanälen gesammelt und zur jeweiligen am Tiefpunkt befindlichen Gewässerschutzanlage geleitet. Es sind 2 Gewässerschutzanlagen (GSA) geplant:

- GSA1 im Bereich der ASt Flughafen bei km 13.913 südlich der RFB Ungarn. Die gedrosselte Ausleitung erfolgt im Freispiegel mittels Betonrohr DN 1200 in die Donau. Die Gesamtlänge der Ausleitung beträgt ca. 2.080 m. Bei km 15,040 wird die A4 gequert. Ab km 15,240 wird die Ausleitung parallel zur bestehenden Ausleitung des Flughafens im Natura 2000 Gebiet bis zur Einleitung in die Donau geführt. Diese Ausleitungstrasse wird auf weiten Strecken einem bestehenden Nebenweg bzw. parallel zu einem bestehenden Kanal folgen.

- GSA 2 im Bereich von Fischamend bei km 17.293 südlich der RFB Ungarn. Die gedrosselte Ausleitung erfolgt in Freispiegel mittels Betonrohr DN 1200 in die Fische. Die Gesamtlänge der Ausleitung beträgt ca. 65 m. Die GSAs bestehen aus einem Absetzbecken und einem Retentionsbecken mit Bodenfilterkörper, wodurch anfallende Kohlenwasserstoffe zurückgehalten werden und ein biologischer Abbau von Schadstoffen ermöglicht wird. Die aus den GSAs abgeleiteten Wassermengen werden mittels Drosselrohr mit Gewindeschieber begrenzt.

Südlich der A4 werden neue Begleitwege für die betriebliche Erhaltung vorgesehen:

Weg. Nr.	Weg Beschreibung	A4 km bis km	Länge (m)
Wirtschaftswege parallel zur A4			
W01	Neuer Nebenweg nördlich A4	12,920 – 13,057	137
W02	Saniertes Nebenweg nördlich A4	13,198 – 14,787	1.624
W03	Neuer Nebenweg südlich A4	13,292 – 13,763	474
W04	Neuer Nebenweg südlich A4	13,768 – 13,875	107
W05	Neuer Nebenweg südlich A4	14,012 – 14,195	185
W06	Saniertes Nebenweg nördlich A4	15,289 – 16,976	1.695

W07	Neuer Nebenweg südlich A4	16,255 – 16,387	135
W08	Neuer Nebenweg südlich A4	16,961 – 17,684 (inkl. GSA2)	732
W09	Neuer Nebenweg nördlich A4	17,753 – 18,332	588

Nördlich der A4 sind neue Begleitwege lediglich im Bereich der ASt Flughafen außerhalb des Nationalparks sowie westlich der Fische geplant. Bestehende Wirtschaftswege werden nach Beendigung der Bauphase saniert.

Bauphase:

Für die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens ist folgender Bauablauf vorgesehen:

- Bauabschnitt 0: Errichtung der beiden GSAs samt Zu- und Ableitungskanal sowie weitere vorbereitende Arbeiten.*
- Bauabschnitt 1: Errichtung der RFB Ungarn.*
- Bauabschnitt 2: Errichtung der RFB Wien. Dabei werden jeweils auch die betroffenen Brückenobjekte verbreitert und die Fischabrücke saniert, sowie die Straßenentwässerungs- und Lärmschutzanlagen errichtet.*

Für die beiden Hauptbauabschnitte ist jeweils eine Bauzeit von 30 Wochen veranschlagt, wobei sowohl Unterbrechungen im Winter als auch aufgrund von Hochwässern berücksichtigt sind. Die ersten Bauarbeiten sollen mit Herbst 2013 starten. Verkehrsfreigabe: Ende 2015.

Im Bereich des ASt Flughafen ist eine Hauptbaustelleneinrichtung von 10.000 m² Größe vorgesehen. Dieses Areal wird durch geeignete Maßnahmen befestigt. Sanitärabwässer aus dem Bereich der Baustelleneinrichtung werden gesammelt und von örtlichen Entsorgungsunternehmen laufend entsorgt. Für die Lagerung von Betriebsstoffen und dergleichen sind entsprechende Abdichtungsmaßnahmen vorgesehen.

Materialzwischenlagerungen finden innerhalb des abgegrenzten Baufeldes statt (s. Einlage 1.9.2). Speziell nördlich der Trasse beschränken sich diese auf ein absolutes Minimum, um einen Flächenverbrauch in den Schutzgebieten so gering wie möglich zu halten.

Die Erschließung der Baustelle erfolgt über die A4 Ost Autobahn. Der Längstransport der Massen wird über die für den Individualverkehr gesperrte RFB abgewickelt. Somit wird der Hauptteil über das hochrangige Netz erschlossen. Über die weiteren Landes- und Gemeindestraßen sollen somit grundsätzlich nur geringe bzw. untergeordnete LKW-Fahrten abgewickelt werden.

Die Massenermittlung zeigt, dass im gegenständlichen Baulos mit Abtragsmassen (Lockergestein und Bodenauswechslung) von ca. 111.000 m³ zu rechnen ist. Dem stehen Dammschüttungen von 83.000 m³ gegenüber. Es ist davon auszugehen, dass die gesamten Abtragsmassen aufgrund ihrer schlechten Eignung als Dammschüttmaterial nicht wieder eingebaut werden können. Demnach wird das Abtragsmaterial verführt bzw. das

Dammschüttmaterial angeliefert. Dabei ergibt sich bei Einsatz geeigneter Transportfahrzeuge eine Zahl von 350 Fahrten/Tag inklusive Rückfahrten und bis zu 90 Fahrten/Tag bei Anlieferung von Beton, Asphalt sowie der weiteren Baustofflieferungen und Baustellenausrüstungen (s. Bericht Baukonzept und Materialbewirtschaftung, Einlage 1.9.1). Die Anschlussstellen Flughafen und Fischamend und der Verkehr auf der B9 werden während der gesamten Bauzeit aufrechterhalten.

2.b.1 Auswirkungen des Vorhabens auf das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien:

2.b.1.1 Lage des Schutzgebietes:

Das „Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien“ (AT1204000) erstreckt sich entlang der Donau von Wien bis zur Marchmündung einschließlich des Auwaldgürtels. Gemäß der Verordnung über die Europaschutzgebiete (5500/6-6) umfasst das Europaschutzgebiet die in den Anlagen zur Verordnung ausgewiesenen Grundstücke und Grundstücksteile in Bad Deutsch-Altenburg, Eckartsau, Engelhartstetten, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Hainburg an der Donau, Haslau – Maria Ellend, Mannsdorf an der Donau, Orth an der Donau, Petronell-Carnuntum, Scharndorf, Schwechat und Wolfsthal. Im Bereich des Vorhabens zwischen den ASt Flughafen und Fischamend liegen die Flächen nördlich der A4 im Europaschutzgebiet FFH-Gebiet. Die Entfernung der Gebietsgrenze von der Fahrbahn liegt größtenteils bei ca. 10-20 m, sie liegt aber in einigen Bereichen bereits im Bestand auf dem Damm der A4 Ost Autobahn.

2.b.1.2 Flächeninanspruchnahme:

Im Zuge der Planungen wurde das Vorhaben dahingehend optimiert, die Flächeninanspruchnahme in Bau- und Betriebsphase zu minimieren. Aufgrund der unmittelbaren Nahelage des Schutzgebietes kommt es zu einer Beanspruchung in der Bauphase von ca. 4 ha. Die benötigten Flächen werden nach Abschluss der Bauphase umgehend wieder hergestellt. In der Betriebsphase verbleibt eine Flächenbeanspruchung von ca. 1 ha. Davon fällt knapp die Hälfte auf die unterirdisch verlegte Ausleitung des GSA zur Donau, bei der die Beanspruchung an der Oberfläche kaum wirksam bleibt.

Flächeninanspruchnahme Europaschutzgebiet FFH-Gebiet „DonauAuen östlich von Wien“			
Kategorie	Fläche in m²	Fläche in ha	Anteil an Gebiet
Bauphase	40.155	4,02	0,04 %
Betriebsphase – A4 Autobahn	5.643	0,56	0,006 %
Betriebsphase – Ausleitung zur Donau	4.883	0,49	0,005 %

Die betroffenen Flächen machen nur einen sehr geringen Anteil, 0,04% in der Bauphase und 0,01% in der Betriebsphase, an der gesamten Gebietsfläche (Gebietsfläche 9.579 ha) aus.

Gemäß i-map (NÖGIS) befinden sich Waldflächen des FFH-Lebensraumtyps 91F0 Eichen-, Ulmen-, Eschenauen im Nahbereich der A4. In der Bauphase werden 1,56 ha dieses Typs beansprucht, in der Betriebsphase ca. 0,7 ha.

Flächeninanspruchnahme FFHLebensraumtyp 91F0 Eichen, Ulmen, Eschenauen			
Kategorie	Fläche in m ²	Fläche in ha	Anteil an Gebiet
Bauphase	15.594	1,56	0,06 %
Betriebsphase – A4 Autobahn	3.464	0,35	0,004 %
Betriebsphase – Ausleitung zur Donau	3.732	0,37	0,004 %

Die betroffenen Flächen machen nur einen sehr geringen Anteil, 0,06% in der Bauphase und 0,004% in der Betriebsphase, am Gesamtvorkommen des Lebensraumtyps im Gebiet (2.778 ha) aus. Weitere in der Europaschutzgebietsverordnung genannte FFH Lebensraumtypen sind durch keine Flächeninanspruchnahme des Vorhabens betroffen. Zum Ausgleich der Flächenverluste ist eine Wiederherstellung der bauzeitig beanspruchten Flächen sowie als Ausgleich Managementmaßnahmen im FFH-Gebiet im Ausmaß von ca. 6,4 ha vorgesehen. Alle FFH Lebensraumtypen sowie Gewässer sind überdies als Schutzflächen für die Bauphase ausgewiesen, d.h. dass entsprechende Vorkehrungen (z.B. Kennzeichnungen) getroffen werden, damit es zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen dieser Flächen kommt.

2.b.1.3 Luftschadstoffe

Hinsichtlich der Auswirkungen durch Luftschadstoffimmissionen ist aufgrund der prognostizierten Verkehrszunahme eine Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen gegenüber dem Nullplanfall zu erwarten. In einer Verordnung zum IG-Luft wurde zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation ein Jahresmittelwert für Stickoxide (NO_x JMW) von 30 µg/m³ festgelegt. Gemäß RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ ist als Kenngröße für die Zusatzbelastung für den Ökosystemschutz eine Irrelevanzschwelle von 10% des Grenzwertes für Stickoxide heranzuziehen, was einer Zunahme von 3 µg/m³ entspricht.

Im Europaschutzgebiet FFH Gebiet sind 3,84 ha Flächen im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn von Stickoxidimmissionen oberhalb der Irrelevanzschwelle betroffen. Das entspricht einem Anteil unter 0,04% an der gesamten Schutzgebietsfläche, was als geringfügig beurteilt wird. Für diese Flächen sind zum Ausgleich waldbauliche Maßnahmen im FFH Gebiet im Ausmaß von mindestens 6,4 ha vorgesehen.

Eine Minderung des Stickstoffeintrags im Schutzgebiet, das im Bereich der Gewässer im Bestand eine erkennbare Nährstoffbelastung aufweist, wird durch die Sammlung und Reinigung der Straßenabwässer in den geplanten GWAs erreicht.

2.b.1.4 Zerschneidung/funktionale Barrierewirkung:

Hinsichtlich funktionaler Barrierewirkung besteht bereits derzeit im Ist-Zustand eine Vorbelastung durch die A4 Ost Autobahn sowie die südlich daran anschließenden Infrastrukturen und Nutzungen (B9, Eisenbahn, Flughafen Wien, Schotterabbau).

Durch das gegenständliche Vorhaben kommt es aufgrund der Verbreiterung zu keiner Verschlechterung der Bestandssituation. In Zusammenhang mit der überregionalen Vernetzung wird darauf hingewiesen, dass sich die Grünbrücke Göttlesbrunn bei ca. km 25,5 der A4 Ostautobahn als Teil des „Alpen-Karpaten-Korridors“ in Planung befindet. Dieser Standort wurde im Rahmen von wildökologischen Studien ausgewiesen und als prioritär für die Sicherstellung der überregionalen Vernetzung beurteilt.

2.b.1.5 Betroffenheit des Schutzgebiets:

FFH Lebensräume des Typs 91F0 „Eichen-, Ulmen-, Eschenauen“ befinden sich in mehreren Bereichen nördlich der A4 und reichen teilweise bis unmittelbar an die bestehende Autobahn. Grabenzüge und ein Altarm der Donau sind dem Typ 3150 „Natürliche Stillgewässer mit Wasserschweber-Gesellschaften“ zuzuordnen.

Durch das Vorhaben kommt es, wie bereits oben beschrieben, zu Flächenbeanspruchungen der Eichen-, Ulmen-, Eschenauen. Diese treten vorrangig in der Bauphase auf und werden insgesamt auf das Schutzgebiet bezogen als geringfügig beurteilt. Der nördlich der A4 gelegene Graben (Typ 3150) wird durch die Baumaßnahmen flächenmäßig nicht beansprucht. Durch die Ausgleichsmaßnahme der Gewässervernetzung wird eine funktionale Verbesserung der Vernetzung der Lebensräume erreicht.

Der Eschen-Scheckenfalter als FFH-Tierart ist an den Lebensraumtyp der Hartholzauen gebunden und damit von Flächenverlusten betroffen. Diese werden jedoch auf das Gesamtvorkommen des Lebensraums im Gebiet als geringfügig beurteilt.

Lebensräume für Rotbauchunke, Donaukammolch und Sumpfschildkröte finden sich großflächig im gesamten FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien. Die Randbereiche der Lebensräume in Nahelage der A4 sind im Bestand in ihrer Lebensraumeignung eingeschränkt (Autobahndamm, Forstweg). Aufgrund der geringen Flächenverluste ist mit keinen wesentlichen Beeinträchtigungen dieser Tierarten zu rechnen. Durch die Ausgleichsmaßnahme der Gewässervernetzung Poigenau wird eine funktionale Verbesserung des bestehenden Feuchtlebensraums erreicht.

Die in der Donau vorkommenden Fischarten Zingel, Streber, Steingräßling, Koppe, Schrätzer, Frauenerfling, Schied, Weißflossengründling und Goldsteinbeißer werden durch die Ausleitung in die Donau nicht beeinträchtigt. Ebenso werden die im Altarm

nördlich der A4 sowie der Fische vorkommenden Fischarten Bitterling, Steinbeißer, Schlammpeitzger und Weißflossen-Gründling durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt

Der Altarm nördlich der A4 sowie die Fische sind als Lebensraum für den Biber ausgewiesen. Diese Lebensräume sind flächenmäßig nicht von Auswirkungen des Vorhabens betroffen. In der Bauphase kann es jedoch randlich zu Störungen durch die Fahrzeugbewegungen und Bautätigkeiten kommen.

Stehende Gewässer werden durch das Vorhaben flächenmäßig nicht beansprucht. Im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn treten zusätzliche Immissionen von Stickoxiden auf. Durch die Reinigung der Straßenwässer über GWAs wird der Eintritt von Straßenwässern und damit von Schadstoffen in das angrenzende Schutzgebiet unterbunden.

Der nördlich der A4 gelegene Graben wird durch die Baumaßnahme nicht beansprucht. Durch die Ausgleichsmaßnahme der Gewässervernetzung wird eine funktionale Verbesserung des Amphibienlebensraumes erreicht.

Erhaltungsziele, die sich auf die Fließgewässercharakteristik sowie flussraumtypische Prozesse etc. beziehen, werden vom gegenständlichen Vorhaben nicht beeinflusst.

Fluss-, Neben- und Augewässer werden durch das Vorhaben flächenmäßig nicht beansprucht. Durch die Ausgleichsmaßnahme der Gewässervernetzung wird eine funktionale Verbesserung des Lebensraums erreicht.

Erhaltungsziele, die sich auf die Fließgewässercharakteristik der Donau sowie flussraumtypische Prozesse etc. beziehen, werden vom gegenständlichen Vorhaben nicht beeinflusst.

Natürliches bzw. naturnahes Grasland bzw. Grünland wird durch das Vorhaben nicht betroffen.

Höhlen sind durch das Vorhaben nicht betroffen.

Durch das Vorhaben kommt es zu Flächenbeanspruchungen von Hartholzauwäldern. Diese treten vorrangig in der Bauphase auf und werden insgesamt auf das Schutzgebiet bezogen als geringfügig beurteilt.

Wochenstuben- und Winterquartiere von Fledermäusen sind vom Vorhaben nicht betroffen.

2.b.2 Auswirkungen des Vorhabens auf das Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien:

2.b.2.1 Lage des Schutzgebietes:

Das „Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien“ (AT1204V00) erstreckt sich entlang der Donau von Wien bis zur Marchmündung einschließlich des Auwaldgürtels. Gemäß der Verordnung über Europaschutzgebiete (LGBl. 5500/6-6) umfasst das Europaschutzgebiet die in den Anlagen der Verordnung ausge-

wiesenen Grundstücke und Grundstücksteile in Bad Deutsch-Altenburg, Eckkartsau, Engelhartstetten, Fischamend, Groß-Enzersdorf, Hainburg an der Donau, Halsau-Maria Elend, Mannswörth an der Donau, Orth an der Donau, Petronell-Carnuntum, Scharndorf und Schwechat.

Im Bereich des Vorhabens zwischen den ASt Flughafen und Fischamend liegen die Flächen nördlich der A4 im Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet. Die Entfernung der Gebietsgrenze von der Fahrbahn liegt großteils bei ca. 10-20 m, in einigen Bereichen liegt sie aber bereits im Bestand auf dem Damm der A4 Ost Autobahn.

2.b.2.2 Die Flächenbeanspruchung ist identisch mit der unter Pkt. 2.b.1.2 beschriebenen.

2.b.2.3 Lärm:

Nördlich der A4 besteht im gegenständlichen Abschnitt eine hohe Vorbelastung an Lärmimmissionen. Aufgrund der im Vorhaben vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere durch den lärmindernden Straßenbelag, nehmen die Lärmimmissionen in der Betriebsphase (Planfall 1/2025) im gesamten Abschnitt nördlich der A4 gegenüber der Bestandsituation und gegenüber der Nullvariante (Planfall (0/2025) ab (s. Differenzlärnkarte, Einlage Nr. 2.2.9). Die Minderung der Lärmimmissionen beträgt an den nächst gelegenen Schutzgebietsgrenzen gegenüber dem Bestand 2,7 – 3,2 dB und gegenüber Planfall Null 4,0 – 4,5 dB.

An weiter entfernt gelegenen Immissionspunkten fällt die Lärminderung etwas geringer aus (s. Anlage B3 der Lärmtechnischen Untersuchung, Einlage Nr. 2.2.1). Es ist aber sicher gestellt, dass es im Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Donau- Auen östlich von Wien in der Betriebsphase zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation kommt.

In der Bauphase kommt es zu zusätzlichen Lärmimmissionen durch Baugeräte und LKW-Transporte. Die Rodungsarbeiten, die Errichtung der Baustraßen und der Entwässerungsleistung zur Donau werden gemäß Bauzeitplan (s. Technischer Bericht, Einlage 1.3.1., Kap. 4.9) im Winter durchgeführt, um Störungen von Brutvögeln zu vermeiden.

In der Bauphase 1 (Errichtung RFB Ungarn) wird der rechtsseitige Bestandsverkehr der RFB Ungarn zur Gänze auf die RFB Wien gelegt. In Bauphase 2 wird der gesamte Verkehr auf die bereits gebaute RFB Ungarn gelegt und RFB Wien errichtet. Aufgrund der Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in den Gegenverkehrsbereichen kommt es insgesamt zu keiner Erhöhung der Lärmimmissionen (s. Lärmtechnische Untersuchung, Einlage Nr. 2.2.1, Kap. 8.4). Für die Dauer der Bauphase 2 von ca. 30 Wochen ist im Europaschutzgebiet jedoch randlich mit Störungen durch die Fahrzeugbewegungen und Bautätigkeiten zu rechnen.

2.b.2.4 Zerschneidung/funktionale Barrierewirkung:

Durch das gegenständliche Vorhaben kommt es aufgrund der Verbreiterung zu keiner Verschlechterung der Bestandsituation. Die Kollisionsgefahr von Vögeln mit Fahrzeugen auf der Autobahn wird durch eine gezielte Bepflanzung der Autobahndämme unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Ökologie / Wildschutz, Hochwasserschutz, Forstwirtschaft, Landschaftsbild und Straßenerhaltung vermindert.

2.b.2.5 Betroffenheit des Vogelschutzgebietes:

Gemäß Daten von i-map (NÖGIS) befinden sich Lebensräume von Mittelspecht, Grauspecht, Schwarzspecht, Halsbandschnäpper, Eisvogel und Scharzstorch im gesamten Waldbereich nördlich der A4. Auf Grundlage aktueller Literatur ist davon auszugehen, dass im Nahbereich der A4 (etwa in den ersten 100 m vom Straßenrand) bereits eine deutliche Vorbelastung durch Lärmimmissionen und anderen Störwirkungen besteht und eine drastisch reduzierte Lebensraumeignung gegeben ist. Da die Baumaßnahmen innerhalb dieses Streifens stattfinden, ist nur mit geringen zusätzlichen Einschränkungen zu rechnen. Zudem ist der Anteil am gesamten Lebensraum der Vögel, der die gesamte Aulandschaft umfasst, äußerst gering.

In größeren Entfernungen zum Vorhaben [bis 750m] kommen Neuntöter, Weißstorch, Wachtelkönig und Rohrweihe in bestimmten Lebensraumstrukturen (z.B. Offenland-, Grünlandbereiche) vor. Aufgrund der Fahrbahnerweiterung ändern sich die Abstände zu den Lebensräumen nur geringfügig, so dass von keinen relevanten Auswirkungen des Vorhabens auszugehen ist. Für die besonders lärmempfindlichen Vogelarten Zwergrohrdommel und Wachtelkönig kommt es aufgrund des vorgesehenen lärmindernden Straßenbelags (Schallreduktion an der Quelle) zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation.

Erhaltungsziele, die sich auf die Fließgewässercharakteristik der Donau sowie flussraumtypische Prozesse etc. beziehen, werden vom gegenständlichen Vorhaben nicht beeinflusst.

Feuchtgebiete werden durch das gegenständliche Vorhaben nicht beansprucht.

In der Bauphase sind an dem Altarm nördlich der A 4 Störungen durch die Fahrzeugbewegungen und Bautätigkeiten nicht auszuschließen. Diese sind jedoch räumlich und zeitlich begrenzt.

Durch das Vorhaben kommt es zu Flächenbeanspruchungen von Hartholzauwäldern. Diese treten vorrangig in der Bauphase auf und werden insgesamt auf das Schutzgebiet bezogen als geringfügig beurteilt.

Die Erhaltungsziele, die sich auf die Bestandstruktur der Auwälder (Baumartenzusammensetzung, Alt- und Totholzanteil, etc.) beziehen, werden nicht beeinflusst.

Durch die Fahrstreifenerweiterung kommt es zu einer geringfügigen Verkleinerung des Retentionsraumes, die aber durch die Maßnahmen der Gewässervernetzung Poigenau ausgeglichen wird. Feuchtwiesen und sonstige Grünlandflächen werden nicht berührt.

Offenlandflächen und Heißländen werden durch das Vorhaben nicht berührt.

2.b.3 Auswirkungen des Vorhabens auf den Nationalpark Donau-Auen:

2.b.3.1 Lage des Schutzgebietes:

Der Nationalpark Donau-Auen erstreckt sich entlang der Donau von Wien bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei und umfasst eine Fläche von ca. 9.300 ha in den Bundesländern Wien und Niederösterreich. Der Hauptteil des NP liegt nördlich der Donau. Südlich der Donau sind einige Inseln zwischen Mannswörth und Flughafen Wien-Schwechat, bei Maria Ellend sowie zwischen Haslau und Regelsbrunn ausgewiesen. Im Bereich der ASt Flughafen reicht der Nationalpark auf einer Länge von ca. 1 km nahe an die A4 Ost Autobahn heran. Die Nationalparkgrenze liegt in einigen Bereichen bereits im Bestand auf dem Autobahndamm.

2.b.3.2 Betroffenheit des Nationalparks Donau-Auen:

Die Beurteilung der Auswirkungen auf den Schutzzweck des NP Donau-Auen erfolgt auf Basis der in der „Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern NÖ und W zur Errichtung und Erhaltung eines NP Donau-Auen“ (LGBl. NÖ 5506-0) und dem NÖ NP-Gesetz (LGBl. 5505-1) festgelegten Schutz- und Managementziele.

- Die Akzeptanz des NP Donau-Auen wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht in Frage gestellt.*
- Die Erhaltung und Förderung des NP Donau-Auen in seiner Gesamtheit ist durch das Vorhaben nicht gefährdet.*
- Durch das Vorhaben kommt es in der Bauphase zu Flächenbeanspruchungen von Hartholzauenwäldern, die auf das gesamte Schutzgebiet bezogen als geringfügig beurteilt werden. Die Fließgewässercharakteristik sowie flussraumtypische Prozesse werden vom gegenständlichen Vorhaben nicht beeinflusst. Stehende Gewässer werden durch das Vorhaben flächenmäßig nicht beansprucht. Natürliches bzw. naturnahes Grasland bzw. Grünland wird durch das Vorhaben nicht betroffen. Ebenso werden die in den genannten Lebensräumen vorkommenden Tier- und Pflanzenarten nicht beeinträchtigt. Durch die Ausgleichsmaßnahme der Gewässervernetzung wird eine funktionale Verbesserung des Feuchtlebensraumes erreicht.*
- Der betroffene Teil des NP liegt am südlichen Rand in Nahelage zu hochrangigen Infrastruktureinrichtungen (Autobahn, Flughafen) und ist damit nur beschränkt für Zwecke der Bildung und Erholung geeignet. Der NP-Managementplan weist in*

diesem Abschnitt keine Kernbereiche für Bildung, Erholung, Wissenschaft und Forschung aus.

- *Das Grundwasservorkommen in den Donau-Auen wird durch das Vorhaben quantitativ nicht beeinflusst. In qualitativer Hinsicht wird durch die Sammlung und Reinigung der Straßenabwässer eine Minderung der Schadstoffeinträge ins Umland und damit auch ins Grundwasser erreicht.*
- *Die Erhaltung der genannten charakteristischen Beispiele physiographischer Regionen, Lebensgemeinschaften, genetischer Ressourcen und Arten in einem möglichst natürlichen Zustand ist aufgrund der temporären, geringfügigen und randlichen Auswirkungen nicht gefährdet.*
- *In der Bauphase kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Flächen im NP. Nachteilige Auswirkungen auf den NP werden aber im Sinne des § 5 Abs. 4 NÖ NP-Gesetz durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen weitgehend ausgeschlossen.*
- *Im Zuge der Planung wurde die Frage der Vermeidung und Verminderung von ökologischen Auswirkungen des Vorhabens im NP besonders berücksichtigt und wurden entsprechende Maßnahmen vorgesehen. Geomorphologische und ästhetische Attribute werden durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt.*
- *Die Dynamik der Ökosysteme wird nur temporär während der Bauphase randlich beeinflusst. Nachteilige Auswirkungen auf den Nationalpark werden durch die vorgesehenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen weitgehend ausgeschlossen.*

An anderer Stelle seines Gutachtens wird vom Amtssachverständigen bezüglich der zu erwartenden Luftschadstoffbelastung des Nationalparks folgendes ausgeführt:

„Insgesamt liegen die NO_x-JMW Zusatzbelastungen in den Teilen des NP Donau-Auen, die direkt an die A4 angrenzen, bei maximal 16% des Grenzwertes zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation nach IG-L. Bereits in einem Abstand von rund 25 m zur Trassenmitte liegt die NO_x-JMW Zusatzbelastung unter der Irrelevanzschwelle von 10% und in einem Abstand von rund 150 m bei 3 % des Grenzwertes.(s. Luftschadstoffuntersuchung, Einlage Nr. 1.3.1).“ Seitens des Amtssachverständigen wird im Ergebnis festgehalten, dass „der durch diese Immissionen betroffene Streifen des Hartholzauwaldes jedoch bereits derzeit eine wenig hochwertige Lebensraumqualität in Bezug auf den Baumstand und auf die Lebensraumfunktion für Tier- und Pflanzenarten besitzt.“

2.b.4 Auswirkungen des Vorhabens auf das **Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen:**

2.b.4.1 Lage des Schutzgebiets:

Das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ ist in § 2 Abs. 20 der Verordnung über die Landschaftsschutzgebiete (LGBl. 5500/35-10) ausgewiesen. Das Gebiet

erstreckt sich von der Wiener Stadtgrenze im Westen beiderseits der Donau bis zur Einmündung der March und weiter rechtsufrig entlang March und Thaya bis Bernhardsthal und weist eine Fläche von ca. 20.500 ha auf. Gemäß VO über Landschaftsschutzgebiete sind Grundflächen, die nach Maßgabe der Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes als Bauland oder Verkehrsflächen gewidmet sind, nicht umfasst.

Das Landschaftsschutzgebiet umfasst im gegenständlichen Abschnitt den gesamten Bereich nördlich der A4. Südlich der A4 sind nur Flächen dem Landschaftsschutzgebiet zuzurechnen, die nicht als Verkehrsflächen oder Bauland ausgewiesen sind. Das betrifft Flächen südlich der Betriebsumkehr bei der ASt Flughafen und Wald- bzw. Gewässerflächen in Fischamend. Die Böschungflächen sind im Flächenwidmungsplan der Autobahn zugeordnet und damit nicht Gegenstand des Landschaftsschutzgebietes.

2.b.4.2 Schutzzweck:

Gemäß § 8 Abs. 1 NÖ NSchG können „Gebiete, die eine hervorragende landschaftliche Schönheit oder Eigenart aufweisen, als charakteristische Kulturlandschaft von Bedeutung sind oder die in besonderem Maße der Erholung der Bevölkerung oder dem Fremdenverkehr dienen, durch Verordnung der Landesregierung zu Landschaftsschutzgebieten erklärt werden.“ Der Schutzzweck des Landschaftsschutzgebietes kann weiters aus den Bewilligungskriterien gemäß § 8 Abs. 4 NÖ NSchG abgeleitet werden. Nach diesen ist die Bewilligung zu versagen, wenn das Landschaftsbild, der Erholungswert der Landschaft, die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum, die Schönheit oder Eigenart der Landschaft oder der Charakter des betroffenen Landschaftsraumes nachhaltig beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen weitgehend ausgeschlossen werden kann.

2.b.4.3 Optische Wirkungen des Vorhabens:

Zusätzlich müssen bei der Beurteilung der Auswirkungen des Eingriffs – außer den bereits beschriebenen Wirkfaktoren – beim Landschaftsschutzgebiet zusätzlich optische Wirkungen berücksichtigt werden.

Im Zuge der Fahrstreifenerweiterung wird beiderseits der bestehenden Fahrbahnen jeweils ein Fahrstreifen dazugelegt. Dabei werden die bestehenden Böschungen bzw. Einschnitte zum Teil um ca. 3-5 m verbreitert, zum Teil werden steilere Böschungen auf die bestehenden aufgesetzt. Die bestehenden Brückenobjekte werden – mit Ausnahme der Fischabrücke – ebenfalls verbreitert. Die Fahrbahn wird gegenüber dem Bestand um 3 cm angehoben. Außerhalb des NP werden zusätzliche Begleitwege angelegt.

Insbesondere südlich der A4 werden neue Begleitwege für die betriebliche Erhaltung vorgesehen. Nördlich der A4 sind neue Begleitwege lediglich im Bereich der ASt Flughafen außerhalb des Nationalparks sowie westlich der Fischa geplant. Die Wirtschaftswege weisen eine Kronenbreite von 4,5 m auf. Die bestehenden Wirtschaftswege nördlich der A4 werden nach Beendigung der Bauphase saniert.

Im Bereich von Fischamend werden die Lärmschutzwände von 2,5 – 3,6 m auf 4 m erhöht. Die Erhöhung der Lärmschutzmaßnahmen wird in geringerem Ausmaß von den Siedlungsrändern von Fischamend aus sichtbar sein. Die optischen Wirkungen werden durch die außenseitige Bepflanzung der Straßenböschungen abgemildert.

Die Ausleitung zur Donau wird unterirdisch verlegt, so dass die Beanspruchung an der Oberfläche, mit Ausnahme der Schachtdeckel, kaum wirksam ist.

In der Bauphase sind optische Wirkungen im Wesentlichen durch die temporäre Rodung von Waldflächen gegeben. Die Böschungflächen sind im Flächenwidmungsplan der Autobahn zugeordnet und damit nicht Gegenstand des Landschaftsschutzgebietes. Diese Rodungen sind nur im Nahbereich (von der Autobahn und dem umliegenden Wegenetz aus) sichtbar. Größere Sichtachsen werden nicht beeinflusst. Nach Abschluss der Bauphase werden die Flächen umgehend rekultiviert. Waldflächen, die durch das Baufeld in Anspruch genommen werden, werden wieder aufgeforstet. Die Straßenböschungen werden unter Berücksichtigung der Erfordernisse von Ökologie / Wildschutz, Hochwasserschutz, Forstwirtschaft, Landwirtschaft und Straßenerhaltung gestaltet (siehe Anhang des Umweltberichts, Kap.10.1, Übersichtslagepläne, Einlagen Nr. 2.1.6. und 2.1.7).

2.b.4.4 Betroffenheit des Schutzgebiets:

Landschaftsbild:

Durch das Vorhaben kommt es zwar im Nahbereich der A4 – insbesondere in der Bauphase – zum Verlust von Landschaftselementen (Hartholzauwälder, Gehölzstrukturen), die Formen- und Nutzungsvielfalt, die für das Landschaftsbild prägend ist, wird jedoch nicht wesentlich beeinflusst. Aufgrund der bestehenden Vorbelastungen werden die baulichen Veränderungen die Raumwirkung nicht wesentlich beeinflusst. Dadurch, dass bestehende Objekte verbreitert werden, entstehen keine neuen Raumkanten. Großräumige Sichtbeziehungen werden nicht beeinflusst. Die Baumaßnahmen werden nur im unmittelbaren Nahbereich optisch wahrnehmbar sein. Die Naturnähe bzw. visuelle Natürlichkeit der Landschaft wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Das Vorhaben wird durch die Gestaltung und Bepflanzung der Straßenböschungen und Lärmschutzwände in das Umfeld eingebunden.

Erholungswert der Landschaft:

Der betroffene Teil des Landschaftsschutzgebietes liegt in Nahelage zu hochrangigen Infrastruktureinrichtungen (Autobahn, Flughafen) und ist damit nur beschränkt für Erholungszwecke geeignet. In der Bauphase kommt es zu temporären Beeinträchtigungen, die aber in Bezug auf das Gesamtgebiet geringfügig sind. In der Betriebsphase kommt es nach Umsetzung der Gestaltungs- und Ausgleichsmaßnahmen zu keiner Verringerung des Erholungswertes der Landschaft. Durch die vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (lärmmindernder Straßenbelag, Lärmschutzwände) nehmen die Lärmimmissionen in der Betriebsphase gegenüber der Bestandsituation und gegenüber der Nullvariante ab (siehe Differenzlärnkarte, Einlage Nr. 2.2.9).

Ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum:

Durch das Vorhaben kommt es in der Bauphase zu Flächenbeanspruchungen von Hartholzauwäldern, die - auf das gesamte Schutzgebiet bezogen - als geringfügig beurteilt werden. Die in der Bauphase beanspruchten Lebensräume werden umgehend rekultiviert. Zudem werden zusätzliche Ausgleichsflächen für Waldverluste und Managementmaßnahmen vorgesehen. Die Fließgewässercharakteristik sowie flussraumtypische Prozesse werden vom gegenständlichen Vorhaben nicht beeinflusst. Stehende Gewässer werden durch das Vorhaben flächenmäßig nicht beansprucht. Natürliches bzw. naturnahes Grasland bzw. Grünland wird durch das Vorhaben nicht betroffen. Ebenso werden in den genannten Lebensräumen vorkommende Tier- und Pflanzenarten nicht beeinträchtigt. Der Lebensraum heimischer Tier- oder Pflanzenarten, der Bestand an für den betroffenen Lebensraum charakteristischen Tier- und Pflanzenarten sowie das Beziehungs- und Wirkungsgefüge werden in Bezug auf das gesamte Landschaftsschutzgebiet nicht maßgeblich beeinträchtigt. Das Vorhaben verursacht keine maßgebliche Störung des Kleinklimas, der Bodenbildung, der Oberflächenformen oder des Wasserhaushaltes.

Schönheit oder Eigenart der Landschaft:

Die Schönheit oder Eigenart der Landschaft wird aufgrund der bestehenden Vorbelastungen durch hochrangige Infrastrukturen, Nutzungsmuster und Bauformen, und der geringfügigen visuellen Veränderungen durch das gegenständliche Vorhaben nicht zusätzlich beeinträchtigt.

Charakter des betroffenen Landschaftsraumes:

Der Charakter der Landschaft als Landschaftsstruktur, die sich aus der Zusammensetzung der einzelnen Landschaftsbestandteile (Relief, Ausstattung mit Strukturelementen und Vegetationsformen, Nutzungsmuster, Bebauungsformen) ergibt, wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht wesentlich verändert.

Im Ergebnis zieht der naturschutzfachliche Amtssachverständige zur Frage der zu erwartenden vorhabensbedingten Auswirkungen auf die durch das Vorhaben berührten besonderen Schutzgebiete folgende Schlussfolgerungen:

Die durch die Fahrstreifenerweiterung beanspruchten Flächen liegen im unmittelbaren Nahbereich der bestehenden Autobahn (z.B. Dammbereiche, Grundflächen der ASFINAG). Damit erfolgt nur eine sehr geringe Flächenbeanspruchung der genannten Schutzgebiete der Kategorie A, die im Hinblick auf die Ausdehnung des Vorhabens aus naturschutzfachlicher Sicht als nicht wesentlich beurteilt wird. Eine über den Bestand hinausgehende zusätzliche Zerschneidung kann nicht festgestellt werden. Wenngleich die Eingriffe kleinflächig sind, wurden Maßnahmen vorgesehen, um mögliche Auswirkungen des Vorhabens auf die verschiedenen Schutzgebiete und Erhaltungsziele möglichst zu vermeiden, vermindern oder auszugleichen. Diese Maßnahmen wurden im Zuge der technischen Planung berücksichtigt und sind Bestandteil des eingereichten Vorhabens.

Die Schutzgebiete der Kategorie A werden unter Berücksichtigung der festgelegten Erhaltungs- bzw. Schutz- und Managementziele aufgrund der geringfügigen und randlichen Auswirkungen in einem nicht wesentlichen oder maßgeblichen Ausmaß beeinträchtigt.

2.c Für den Fall, dass mit Beeinträchtigungen in naturschutzfachlicher Sicht zu rechnen ist, sind diese von do. fachlichem Standpunkt als erheblich anzusehen?

Aus naturschutzfachlicher Sicht kommt der Amtssachverständige für Naturschutz zu dem Ergebnis, *dass diese Beeinträchtigungen als keinesfalls erheblich, wesentlich, maßgeblich oder nachhaltig bewertet werden.*

Weiters wurde vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen darauf hingewiesen, *dass die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen gut durchdacht und dazu geeignet sind, die verbleibenden Auswirkungen des Projekts auf eine geringe bis kaum existente Res-terheblichkeit zu minimieren.*

3. Da das Vorhaben zur Gänze unterhalb der Kampfzone des Waldes liegt, berührt das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der **Kategorie B (Alpinregion)** des Anhanges 2 des UVP-G 2000. Dies wurde vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen unter Hinweis auf die Höhenstufe des Projektgebiets von rund 160 m ü.A. bestätigt. Auch im Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung als Naturschutzbehörde vom 22.05.2012, Zl. WUW2-A-127/001 wurde festgehalten, dass ein Bannwald gem. § 27 Forstgesetz durch das Vorhaben nicht berührt wird.
4. Durch das Vorhaben werden zwei gem. § 34 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz 1959 mit Bescheid bestimmte Wasserschutzgebiete, die als schutzwürdige Gebiete der **Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet)** des Anhanges 2 des UVP-G 2000 zu qualifizieren sind, physisch berührt und zwar das mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23.12.1958, Zl. L.A.III/1-4648/3, für die Wasserversorgungsanlage des Flughafens Schwechat festgelegte Brunnenschutzgebiet und das mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22.6.1986, Zl. III/1-2.499/57-86 für die Wasserversorgungsanlagen der Stadtgemeinde Fischamend bestimmte Brunnenschutzgebiet. Mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, vom 25.11. 2011 (siehe Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.2) wurde die Gültigkeit der für die Ausweisung dieser Wasserschutzgebiete maßgeblichen rechtlichen Grundlagen bestätigt.

Zur Feststellung des entscheidungserheblichen Sachverhalts, welche vorhabensbedingten Beeinträchtigungen dieser schutzwürdigen Gebiete im Hinblick auf den Schutzzweck der Wasserschutzgebiete zu erwarten sind, wurde der Amtssachverständige für Gewässerökologie, welcher der ho. Behörde beigegeben ist, Herr Dipl. Ing. Roland Juznic

(bmvit, Sektion IV Verkehr – Gruppe Straße, Abteilung ST 1 – Planung und Umwelt) zur Abgabe von Befund und Gutachten beigezogen.

Dieser hat sich mit dem obigen Beweisthema auseinandergesetzt und Befund und Gutachten für den **Fachbereich Gewässerökologie** mit Schreiben vom 01.03.2012 wie nachstehend zitiert abgegeben:

Befund

a) Schutzgebiet Flughafen Wien AG

Mit Bescheid vom 23.12.1958 L.A. III/1 – 4658/3 wurde die Bewilligung zur Erweiterung der Wasserversorgung des Flughafens Wien-Schwechat erteilt. Dabei wurden Brunnenschutzrayone um drei Rohrbrunnen eingerichtet, die die Begrenzung eines Quadrates mit 20 m Seitenlänge haben. Innerhalb der Schutzregionen ist jede animalische Düngung, Beweidung und Verunreinigung sowie Abgrabung der Bodenoberfläche untersagt.

Im erweiterten Schutzgebiet gilt die Auflage, dass die Baubehörde 1. Instanz jedes bauliche Vorhaben der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen hat. Insbesondere ist die Errichtung von Abwasserbeseitigungsanlagen und Abwasserkanälen verboten.

Die forstwirtschaftliche Nutzung dieses Gebietes wird nicht eingeschränkt. Im Überprüfungsbescheid vom 31.1.1961 L.A. III/1 – 4648/26 wurden keine Änderungen der Beschränkungen vorgenommen. Die Brunnenschutzrayone sowie das erweiterte Schutzgebiet befinden sich südlich der A4 Ost Autobahn.

Die Entwässerungsmaßnahmen des Vorhabens A4 Ost Autobahn, Fahrstreifen-zulegung Abschnitt Flughafen Wien-Schwechat bis Fischamend sehen die Errichtung einer Gewässerschutzanlage (GSA 1) bei Autobahn-km 13,913, RFB Ungarn vor. Die Gewässerschutzanlage berührt im Randbereich das erweiterte Schutzgebiet des oben angeführten Bescheides und setzt sich aus einem Absetzbecken und einem Retentionsbecken mit Bodenfilterkörper zusammen, wodurch anfallende Kohlenwasserstoffe zurückgehalten werden und ein biologischer Abbau von Schadstoffen ermöglicht wird. Die Beckensohle kommt dabei ca. 3,5 m über derzeitigem Gelände zu liegen. Die oberhalb des Grundwasseraquifers liegende Deckschicht wird durch die Errichtung der Gewässerschutzanlage nicht beeinträchtigt. Die Abdichtung des Absetzbeckens erfolgt durch eine 6 cm starke Asphalt-schicht. Das Filterbecken wird durch einen 30 cm mächtigen Lehmschlag gegen den Untergrund abgedichtet. Für die Bemessung des Volumens des Absetzbeckens und des Bodenfilterbeckens wurde das 1-jährliche 15 Minuten-Starkregenereignis als Bemessungsniederschlag herangezogen. Für die Bemessung vom Bodenfilterbecken wurde ein Durchlässigkeitsbeiwert $k_f = 1 \cdot 10^{-5}$ angesetzt.

Die Gewässerschutzanlage GSA 1 ist im nord-östlichen Randbereich des Grundwasserschutzgebiets situiert. Gemäß des Wasserrechtsbescheides vom 23.12.1958 L.A. III/1 – 4658/3 hält sich die Grundwasserströmungsrichtung im Allgemeinen parallel zum Donaustrom (d.h. von West nach Ost) und sind nur vorübergehend bei starken Änderungen der Donauwasserstände bzw. bei extremen Wasserständen der Donau nördliche oder südliche Abweichungen aus dieser Richtung zu beobachten. Die geplante Gewässerschutzanlage befindet sich daher im Abströmbereich der Brunnenanlagen in einem Abstand von rund 130 m zum nächst gelegenen Brunnen I.

Die gereinigten Wässer aus der Gewässerschutzanlage GSA 1 werden in die Donau ausgeleitet. Der Beckenüberlauf und die Ableitung zur Vorflut sind so dimensioniert, dass sie auch bei einem Starkregenereignis den gesamten Zulauf zur Gewässerschutzanlage aufnehmen können. Die vorgesehene Rückschlagklappe verhindert bei Hochwasser ein Eindringen von Donauwasser in den Ableitungskanal sowie in die Gewässerschutzanlage. Zusätzlich weist die Gewässerschutzanlage für Extremereignisse (Starkregenereignis bei gleichzeitigem Donauhochwasser) eine befestigte Furt auf.

Im Bescheid vom 17.9.2987 III/1 – 19.828/63-87 wurde für die Errichtung eines Horizontalfilterbrunnens ein weiteres Brunnenschutzgebiet festgelegt. Das engere Schutzgebiet umfasst eine Kreisfläche mit einem Radius von 30 m um den Horizontalfilterbrunnen. Das weitere Schutzgebiet liegt zur Gänze nördlich der A4 Ost Autobahn. Dieses zusätzliche Brunnenschutzgebiet wird durch das geplante Vorhaben physisch nicht berührt.

b) Schutzgebiet Fischamend

Im Überprüfungsbescheid vom 22.12.1986 III/1-2.499/57-86 wurde das mit Bescheid vom 4.12.1973 III/1-2499/29-1973 festgelegte Brunnenschutzgebiet behoben und neu festgelegt. Im Schutzgebiet liegen drei wasserrechtlich bewilligte Brunnen. Das Brunnenschutzgebiet liegt nördlich der A4 Ost Autobahn. Nachstehende Maßnahmen sind gemäß II. Teil lit. c im Brunnenschutzgebiet verboten:

- *die Düngung mit Fäkalien, Klärschlamm sowie das Aufbringen von animalischen Dünger,*
- *die Verwendung von Herbiziden und Pestiziden,*
- *das Versickern von Stoffen aller Art, die das Grundwasser negativ beeinflussen,*
- *die Lagerung von wassergefährdenden Stoffen, wie Öl, Müll etc.,*
- *Aufgrabungen von mehr als 60 cm, welche die Deckschicht verletzen,*
- *die Errichtung von Häusern, Stallungen, Sport- und Parkplätzen,*
- *die Bewässerung mit nicht einwandfreiem Wasser und*
- *die Befestigung der vorhandenen Wege mit Straßenbelägen im Brunnenschutzgebiet, aus welchen grundwasserschädliche Stoffe ausgelaugt werden können.*

Im Bereich zwischen Objekt A4.08 (Unterführung Gehweg bei Fischamend) und Objekt A4.09 (Fischa-Brücke) wird nördlich der A4 ein 544 m langer Begleitweg angelegt. Der Weg weist eine Kronenbreite von 4,50 m auf. Der Deckenaufbau besteht aus 15 cm wassergebundener Schotterdecke und 30 cm ungebundener Tragschicht und wird ohne Verwendung von grundwasserschädlichen Stoffen errichtet. Aufgrund der Nahelage des Wasserschutzgebietes reicht der geplante Begleitweg in den Randbereich des Schutzgebietes. Die Bauherstellung erfolgt an der Oberfläche, es sind keine Abgrabungen tiefer als 60 cm erforderlich. Für die Bauphase werden Vorkehrungen getroffen, dass im Bereich des Wasserschutzgebietes keine wassergefährdenden Stoffe gelagert werden. Die Straßenwässer der Autobahn werden gesammelt und über Transportleitungen in die Gewässerschutzanlage GSA 2 geführt. Dort werden die Straßenwässer gereinigt und südlich der A4 Ost Autobahn in die Fischa geleitet, so dass im Bereich des Wasserschutzgebietes keine Versickerung der Straßenwässer über den Untergrund ins Grundwasser erfolgt. Die Dimensionierung der Rohrleitungskanäle wurde als Bemessungsniederschlag das 5-jährliche 15 Minuten Starkregenereignis herangezogen.

Gutachten

a) Schutzgebiet Flughafen Wien AG

Mit Bescheid vom 23.12.1958 L.A. III/1 – 4658/3 wurde für die Erweiterung der Wasserversorgung des Flughafens Wien-Schwechat ein erweitertes Schutzgebiet festgelegt. Die Gewässerschutzanlage GSA 1 berührt physisch den nord-östlichen Randbereich des Grundwasserschutzgebiets.

Die Gewässerschutzanlage GSA 1 wurde nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Vorgaben der RVS 03.08.65 „Straßenentwässerung“ sowie der RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ geplant.

Aufgrund der geplanten Entwässerungsmaßnahmen ist von einer Verbesserung der Umweltauswirkungen im Vergleich zur bisherigen Entwässerung auszugehen, da die Straßenwässer nicht mehr flächig über die Dammschulter direkt versickert werden, sondern entlang der Fahrbahn über Entwässerungsstränge gefasst und in die Gewässerschutzanlage GSA 1 geleitet werden. Nach der Reinigung durch die Bodenfilterpassage werden die Wässer kontrolliert gesammelt und in die Donau abgeleitet. Einträge von Stoffen in das Grundwasser werden dadurch verhindert. Durch die geplanten Entwässerungsmaßnahmen ist eine Reduzierung der Grundwasserverschmutzung zu erwarten. Die Ergiebigkeit der bestehenden Wasserversorgungsanlage wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinflusst.

Bei Extremereignissen wie im Falle des zeitlichen Zusammentreffens eines Donauhochwassers, bereits gefüllter Becken der Gewässerschutzanlage und eines

Starkniederschlagsereignisses ist gewährleistet, dass bei einem 30-jährlichen Donauhochwasser ein rund 1-jährliches Niederschlagsereignis über den Ableitungskanal in die Donau abgeführt werden kann. Darüber hinausgehende Niederschlagsmengen werden über befestigte Furten in die Poigenau abgeleitet. Aufgrund der Situierung im Abströmbereich, der topographischen Gegebenheiten, der großen Entfernung zu den Brunnen sowie der im überströmten Bereich vorhandenen Humus- und Deckschicht ist mit keinen nachteiligen Beeinträchtigungen der Brunnenanlagen zu rechnen.

Das mit Bescheid vom 17.9.2987 III/1 – 19.828/63-87 festgelegte Brunnen-schutzgebiet wird durch das geplante Vorhaben physisch nicht berührt.

Die in den vorgelegten Unterlagen gemachten Angaben sind schlüssig und nachvollziehbar.

b) Schutzgebiet Fischamend

Das mit Überprüfungsbescheid vom 22.12.1986 III/1-2.499/57-86 festgelegte Brunnenschutzgebiet wird im Randbereich durch einen geplanten Begleitweg physisch berührt. Die Straßenentwässerung wurde nach dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Vorgaben der RVS 03.08.65 „Straßenentwässerung“ sowie der RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ geplant. Aufgrund der geplanten Entwässerungsmaßnahmen ist von einer Verbesserung der Umweltauswirkungen im Vergleich zur bisherigen Entwässerung auszugehen, da die Straßenwässer nicht mehr flächig über die Dammschulter direkt versickert werden, sondern entlang der Fahrbahn über Entwässerungsstränge gefasst und in die Gewässerschutzanlage GSA 2 geleitet werden. Nach der Reinigung durch die Bodenfilterpassage werden die Wässer kontrolliert gesammelt und in die Fische abgeleitet. Einträge von Stoffen in das Grundwasser werden dadurch verhindert. Durch die geplanten Entwässerungsmaßnahmen ist eine Reduzierung der Grundwasserverschmutzung zu erwarten. Die Ergiebigkeit der bestehenden Wasserversorgungsanlage wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinflusst.

Die in den vorgelegten Unterlagen gemachten Angaben sind schlüssig und nachvollziehbar.

5. Gem. § 1 Z 3 lit. i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008 sind die im Verwaltungsbezirk Wien-Umgebung gelegenen Standortgemeinden Schwechat und Fischamend als durch den Luftschadstoff PM₁₀ belastete Gebiete festgelegt. Das Vorhaben berührt daher schutzwürdige Gebiete der **Kategorie D (belastetes Gebiet Luft)** des Anhanges 2 des UVP-G 2000.

Folgender Sachverhalt ist für die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf dieses schutzwürdige Gebiet maßgeblich:

5.1 Hinsichtlich der als Basis für das luftchemische Gutachten herangezogenen Verkehrszahlen und der prognostizierten Verkehrsstärke wurde vom Amtssachverständigen des bmvt, Abteilung IV/ST 1 (Planung und Umwelt) Dipl. Ing. Roland Juznic folgendes festgestellt:

In der Verkehrsuntersuchung wurde die Ermittlung der Verkehrszahlen für die Spurzulassung an der A4 Ost Autobahn, Abschnitt Flughafen Wien-Schwechat - Fischamend mit dem Verkehrsmodell Ostregion (VMO), welches bereits für mehrere UVP-Projekte in der Ostregion (z.B. Y-Projekt) herangezogen wurde, durchgeführt. Die Verkehrsentwicklungen sind für einzelne Abschnitte der A4 Ost Autobahn anhand von Ergebnissen der vorhandenen Dauerzählstellen der Jahre 1986 bis 2010 dokumentiert. Aufbauend auf der Verkehrsentwicklung an der A4 Ost Autobahn wurde im Verkehrsmodell Ost das Straßennetz im Abschnitt Knoten Schwechat bis Knoten Bruckneudorf weiter detailliert und aktualisiert um die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens besser darstellen zu können.

Die verkehrlichen Wirkungen durch die Spurzulassung an der A4 Ost Autobahn, Abschnitt Flughafen Wien-Schwechat – Fischamend wurde anhand der folgenden Planfälle untersucht:

Bestand 2010: *Abschnitt Knoten Schwechat – ASt. Flughafen 3+3 streifig
Abschnitt ASt. Flughafen – Knoten Bruckneudorf 2+2 streifig*

Planfall 0 2025: *Nullplanfall, kein Ausbau der A4 Ost Autobahn*

Planfall 1 2025: *Abschnitt Knoten Schwechat – ASt. Fischamend 3+3 streifig
Abschnitt ASt. Fischamend – Knoten Bruckneudorf 2+2 streifig*

Planfall 2 2025: *Abschnitt Knoten Schwechat – ASt. Bruck/Leitha West 3+3 streifig
Abschnitt ASt. Bruck/Leitha West – Knoten Bruckneudorf 2+2 streifig*

Die übermittelte Verkehrsuntersuchung mit der Berechnung der Verkehrszahlen für die Spurzulassung auf der A4 Ost Autobahn, Abschnitt Flughafen Wien-Schwechat – Fischamend, basierend auf einem Verkehrsmodell ist methodisch einwandfrei.

Die Verkehrsstärke (Werktagsverkehr) im Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat – ASt. Fischamend liegt im Bestand 2010 bei 63.500 Kfz/24h und steigt im Nullplanfall 2025 (kein Ausbau der A4 Ost Autobahn) um 35 % auf 85.600 Kfz/24h. Durch den

dreistreifigen Ausbau der A4 Ost Autobahn im gegenständlichen Abschnitt wird eine weitere Verkehrszunahme von 8 % auf 92.600 Kfz/24h prognostiziert. Dies scheint aus ho. Sicht nachvollziehbar und schlüssig.

Die vorgelegte Luftschadstoffuntersuchung beinhaltet im Anhang für den Bestand 2010, für den Planfall 0 2025 (Referenzplanfall) und für den Planfall 1 2025 (Ausbauplanfall) Abbildungen mit Straßensegmenten sowie Tabellen mit den Verkehrsstärken (Werktagsverkehr), aufgeteilt in PKW, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge. Die in der Luftschadstoffuntersuchung angeführten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel, sie entsprechen den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrsstärken wurden in der Luftschadstoffuntersuchung richtig angewandt.

5.2 Bezüglich der vorhabensbedingten Feinstaubbelastung (PM₁₀) sieht die Behörde folgenden Sachverhalt entsprechend dem Ergebnis der Prüfung durch den ho. Amtssachverständigen als erwiesen an:

Der in der Luftschadstoffuntersuchung festgelegte Untersuchungsraum für den Ist-Zustand resultiert aus dem Trassenverlauf der A4 Ost Autobahn zwischen dem Flughafen Wien-Schwechat und Fischamend und der dem Projektgebiet nächstgelegenen Luftgütemessstellen Mannswörth und Stixneusiedl sowie der Station Schwechat-Flughafen. Der gewählte Untersuchungsraum wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß.

Die Bewertung der Vorbelastung im Untersuchungsraum wurde aus den Messdaten der nächstgelegenen Messstationen abgeleitet.

Hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ ist das Belastungsniveau mit hoch einzustufen. Das PM₁₀-TMW-Grenzwertkriterium wird fallweise nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, warum in einer Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) das Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung hinsichtlich Feinstaub PM₁₀ als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurde.

Die Emissionsberechnungen wurden für den Planfall 0 2025 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1 2025 (Ausbauplanfall) durchgeführt. Die Modellierung der Immissionen erfolgte mit dem Programm SELMA, wobei mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 15 m x 15 m gerechnet wurde. Die immissionsseitigen Auswirkungen wurden neben denen der anderen relevanten Luftschadstoffe auch für Feinstaub PM₁₀ ermittelt.

Durch die Differenzdarstellung der Immissionswerte des Schadstoffes PM₁₀ für die beiden untersuchten Planfälle in Form von Rasterkarten wurden die Auswirkungen des Projektes (Verbesserungen / Verschlechterungen) ersichtlich gemacht. Zusätzlich wurden für alle relevanten Luftschadstoffen [somit auch für PM₁₀] bei den nächst gelegenen Wohnanrainern vier Aufpunkte bzw. bei den nächst gelegenen Betriebsgebieten zwei

Aufpunkte gewählt, bei denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration zu erwarten sind.

Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase zeigt, dass es vorhabensbedingt sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit zu irrelevanten Zusatzbelastungen durch den relevanten Luftschadstoff PM_{10} kommt. Die vorhabenskausalen Emissionszunahmen an Feinstaub gegenüber der Nullvariante haben nämlich eine immissionsseitige Zusatzbelastung von weniger als 1% des Jahresmittelwertes für PM_{10} gem. Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) zur Folge. Auch die Immissionszusatzbelastungen für Kurzzeitwerte (TMW) bleiben unter 3% der jeweiligen Grenzwerte gem. IG-L und sind somit irrelevant.

In der Bauphase ist mit geringfügig höheren Immissionen beim Parameter Feinstaub PM_{10} zu rechnen. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Zudem erfolgt während der Bauphase ein konsequenter Einsatz staubmindernder Maßnahmen auf unbefestigten Wegen, um eine Minimierung von Staubemissionen zu daraus resultierenden Immissionen zu gewährleisten.

6. Das Vorhaben berührt auch ein schutzwürdiges Gebiet der **Kategorie E** (Siedlungsgebiet), da im Umkreis von 300 um das gegenständliche Ausbaivorhaben im Abschnitt von etwa AB-km 16.500 bis AB-km 19.000 der A 4 im Bereich der Stadtgemeinde Fischamend entsprechend der Ausweisung im vorliegenden Flächenwidmungsplan Widmungen von Grundstücken der in Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 genannten Art erfolgt sind. Seitens der Standortgemeinde Schwechat wurde mit Schreiben vom 16.11.2011 und seitens der Gemeinde Fischamend wurde mit Schreiben vom 9.11.2011 bestätigt, dass die von der Projektwerberin eingereichten Flächenwidmungspläne (Einlagen 2.1.4 und 2.1.5), die zur Prüfung der Frage, ob durch das Vorhaben ein Siedlungsgebiet berührt wird, herangezogen werden, der zum Antragszeitpunkt geltenden Rechtslage entsprechen (siehe Umweltbericht Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.3).

Bei der Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf dieses schutzwürdige Gebiet (Siedlungsgebiet) ist für die ho. Behörde entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme des Amtssachverständigen folgender Sachverhalt maßgeblich:

6.1 Bezüglich der verkehrlichen Basisdaten und der Verkehrsprognose für die vorliegenden Gutachten (Luftschadstoffuntersuchung, lärmtechnische Untersuchung, erschütterungstechnische Aussagen) wird auf die diesbezüglichen unter Pkt. 5.1 getroffenen Feststellungen verwiesen.

Bei der vorgelegten lärmtechnischen Untersuchung erfolgte die Bestimmung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken (MSV_L) auf Grundlage des DTV_{6Mon} (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres). Die Faktoren zur Umrechnung des DTV_w in den DTV_{6Mon} wurden aus der Verkehrsuntersu-

chung entnommen. Die Ermittlung des maßgeblich stündlichen Verkehrs (MSV_L) erfolgte mit den in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Bemessungsfaktoren (k_L -Werte) getrennt für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum. Die in der lärmtechnischen Untersuchung angeführten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel sie entsprechen den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrsstärken wurden in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt.

Wie der ho. Amtssachverständige festgehalten hat, rechtfertigt der Umstand, dass die im Bereich Knoten Seebenstein der A 2 vorhandenen Verkehrsstärken mit jenen des gegenständlichen Abschnittes der A 4 größtmäßig vergleichbar sind, die Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen in erschütterungstechnischer Hinsicht anhand der Erfahrungswerte auf der A 2.

6.2 Hinsichtlich des in der Luftschadstoffuntersuchung festgelegten Untersuchungsraumes wird auf die bereits unter Pkt. 5.2 erfolgten Feststellungen verwiesen. Die Prüfung der luftchemischen Untersuchung durch den ho. Amtssachverständigen hat folgendes ergeben:

Die Bewertung der Vorbelastung im Untersuchungsraum wurde aus den Messdaten der nächstgelegenen Messstationen abgeleitet. Für Stickstoffdioxid ist im Projektgebiet von einem mäßigen Belastungsniveau auszugehen. Für das Beurteilungskriterium des Jahresmittelwertes von NO_2 ist es im Untersuchungsraum zu keiner Überschreitung des Grenzwertes gekommen. Der Zielwert des Tagesmittelwertes (TMW) wurde an der Messstation Mannswörth 2010 einmal überschritten. Hinsichtlich des Belastungsniveaus von Feinstaub PM_{10} wird auf die obigen Ausführungen hingewiesen. Von der Einhaltung des Feinstaub $PM_{2,5}$ -Zielwertes im Projektgebiet kann ausgegangen werden. Für die Parameter Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen die Konzentrationen in Österreich derzeit weit unter den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Die Konzentrationswerte für luftgetragene Staubinhaltsstoffe (Schwermetalle Blei, Cadmium, Arsen sowie Nickel im Feinstaub PM_{10}) liegen weit unter den jeweiligen IG-L Grenz- bzw. Zielwerten. Auch für die Deposition von Staub und Staubinhaltsstoffen (Blei und Cadmium) ist das Belastungsniveau in der Ostregion Österreichs als gering zu bezeichnen. Für den Parameter Benzol kann von der Einhaltung der IG-L Grenzwerte ausgegangen werden. Hinsichtlich des Parameters Benzo(a)pyren wird im Untersuchungsraum von einem hohen Belastungsniveau im Bereich des IG-L Zielwertes ausgegangen.

Die Emissionsberechnungen in der luftchemischen Untersuchung wurden für den Planfall 0 2025 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1 2025 (Ausbauplanfall) durchgeführt. Die Modellierung der Immissionen erfolgte mit dem Programm SELMA, wobei mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 15 m x 15 m gerechnet wurde. Die immissionsseitigen Auswirkungen werden für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM_{10} und $PM_{2,5}$, sowie für die Parameter Blei, Arsen, Cadmium, Nickel, Benzol, Benzo(a)pyren und Schwefeldioxid ermittelt.

Durch die Differenzdarstellung der Immissionswerte der Schadstoffe NO_2 , NO_x und PM_{10} für die beiden untersuchten Planfälle in Form von Rasterkarten wurden die Auswirkungen des Projektes (Verbesserungen / Verschlechterungen) ersichtlich gemacht. Zusätzlich wurden für alle relevanten Luftschadstoffen bei den nächst gelegenen Wohnanrainern vier Aufpunkte bzw. bei den nächst gelegenen Betriebsgebieten zwei Aufpunkte gewählt, bei denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration zu erwarten sind.

Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase zeigt, dass es vorhabensbedingt sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen kommt. Für den Luftschadstoff Feinstaub PM_{10} , der im Ist-Zustand hinsichtlich des Tagesmittelwertes fallweise eine Grenzwertüberschreitung aufweist, wurde im Zuge der Immissionsanalyse der Nachweis geführt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind. Auch für alle übrigen Luftschadstoffe gemäß § 20 Abs. 3 IG-L (Stickstoffoxid, Feinstaub $\text{PM}_{2,5}$, Blei, Arsen, Cadmium, Nickel, Benzol, Benzo(a)pyren und Schwefeldioxid) wurde nachgewiesen, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

In der Bauphase ist mit geringfügig höheren Immissionen bei den Parametern Feinstaub PM_{10} sowie Stickstoffoxid zu rechnen. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Zudem erfolgt während der Bauphase ein konsequenter Einsatz staubmindernder Maßnahmen auf unbefestigten Wegen, um eine Minimierung von Staubemissionen zu daraus resultierenden Immissionen zu gewährleisten.

Die in der Luftschadstoffuntersuchung durchgeführten Emissions- und Immissionsanalysen sowie die Nachweise in Bezug auf die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen wurden vom ho. Amtssachverständigen aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar beurteilt.

6.3 Wie der ho. Amtssachverständige in seiner gutachterlichen Stellungnahme festgehalten hat, erfolgte bei der vorgelegten lärmetechnischen Untersuchung die *Bestimmung der maßgeblichen stündlichen Verkehrsstärken (MSV_L) auf Grundlage des $\text{DTV}_{6\text{Mon}}$ (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke der sechs verkehrsreichsten Monate eines Jahres). Die Faktoren zur Umrechnung des DTV_w in den $\text{DTV}_{6\text{Mon}}$ wurden aus der Verkehrsuntersuchung entnommen. Die Ermittlung des maßgeblich stündlichen Verkehrs (MSV_L) erfolgte mit den in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Bemessungsfaktoren (k_L -Werte) getrennt für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum.*

In der lärmetechnischen Untersuchung erfolgt die Emissionsberechnung für den Bestand 2010, Planfall 0 2025 sowie für den Planfall 1 2025. Die prognostizierte Verkehrssteigerung bei Realisierung des Vorhabens führt zu einer Zunahme der Lärmemissionen. Aufgrund der Anordnung eines lärmindernden Belages wird diese Erhöhung jedoch wieder kompensiert.

Für die Immissionsberechnungen wurde die Software SoundPLAN verwendet, wobei mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 10 m x 10 m in einer Höhe von 1,5 m gerechnet wurde. Die Darstellung der Ergebnisse erfolgt in Rasterlärmkarten. Zusätzlich wurden bei den nächst gelegenen Wohnanrainern, bei denen die höchsten Änderungen der Lärmimmissionen zu erwarten sind, 25 Rechenpositionen ebenfalls in einer Höhe von 1,5 m gewählt.

Das Baustellenkonzept sieht eine Trennung in zwei Bauphasen vor. In der Bauphase 1 wird der gesamte Verkehr auf der Richtungsfahrbahn Wien (d.h. vom Siedlungsgebiet abgerückt) geführt. Die bestehenden Lärmschutzwände entlang der Richtungsfahrbahn Ungarn bleiben möglichst lange bestehen. In der Bauphase 2 wird der gesamte Verkehr auf die Richtungsfahrbahn Ungarn verlegt. Die neuen Lärmschutzwände sind zu diesem Zeitpunkt schon errichtet und der lärmindernde Belag auf dieser Richtungsfahrbahn bereits aufgebracht. Während der gesamten Bauzeit besteht eine Geschwindigkeitsbeschränkung. Aufgrund des gewählten Baustellenkonzeptes sind die Auswirkungen während der Bauphase als geringfügig zu bezeichnen.

In der Betriebsphase führt die Anordnung zusätzlicher bzw. die Erhöhung bestehender Lärmschutzwände an allen Rechenpositionen zu einer Abnahme der immissionsseitigen Pegelwerte.

Die in der lärmtechnischen Untersuchung durchgeführten Emissions- und Immissionsberechnungen sowie die ermittelten Ergebnisse wurden vom Amtssachverständigen als plausibel und nachvollziehbar erachtet.

6.4 Wie der Amtssachverständige in seiner gutachterlichen Stellungnahme dargelegt hat, wurden bei der Beurteilung der Auswirkungen von Erschütterungen im gegenständlichen Abschnitt der A4 Ost Autobahn, Abschnitt Flughafen Wien-Schwechat – Fischamend keine eigenen Erschütterungsmessungen durchgeführt, sondern es wurde auf Grundlage von Erfahrungswerten der A2 Süd Autobahn im Bereich Knoten Seebenstein versucht einen Analogieschluss abzuleiten. Bei den Messungen an der A2 Süd Autobahn blieben in einer Entfernung von ca. 5,5 m zum Rand des Abstellstreifens die Erschütterungen unterhalb der Fühlschwelle. Für den Siedlungsbereich von Fischamend wurden die geringsten Entfernungen zwischen der Emissionsquelle (Fahrbahnrand) und dem Immissionsort von etwa 45 m bestimmt. Durch das Vorhaben ist daher nicht mit einem Überschreiten der Grenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz zu rechnen.

Die Methodik der Beurteilung der Auswirkungen der vorhabensbedingten Erschütterungen sowie die Schlussfolgerungen wurden vom Amtssachverständigen als plausibel und nachvollziehbar bewertet.

C. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Projektwerberin eingereichten Unterlagen und durch die in den Unterlagen enthaltenen Nachweise und zwar:

- a) durch die Lagepläne im Vorhabensbereich (Einlagen 2.2, 2.3, 2.4, 2.5) mit denen der Nachweis erbracht wurde, dass durch das Vorhaben schutzwürdige Gebiete der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet), der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiete) und der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 physisch berührt werden,
- b) durch das von der Projektwerberin beigebrachte Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (Abteilung Naturschutz) an die Antragstellerin (siehe Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.1), in dem die Übereinstimmung der im Übersichtsplan Nr. 30110886/2.1.2/0-410/STR/U01/E dargestellten besonderen Schutzgebiete (Kategorie A) mit der Rechtslage bestätigt wird;
- c) durch die im Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung als Naturschutzbehörde vom 22.05.2012, ZI. WUW2-A-127/001 getroffene Feststellung, dass kein Bannwald gem. § 27 Forstgesetz durch das Vorhaben berührt wird und durch die Feststellung des naturschutzfachlichen Amtssachverständigen in seinem Gutachten vom 10.04.2012, ZI. BD2-N-108/109-2011, dass aufgrund der Lage des Projektgebietes im Osten von Niederösterreich auf einer Höhenstufe von rund 160 m ü.A. kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie B (Alpinregion) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt wird;
- d) durch die mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt, vom 25.11. 2011 (siehe Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.2) erfolgte Bestätigung betreffend die Gültigkeit der für die Ausweisung dieser Wasserschutzgebiete maßgeblichen rechtlichen Grundlagen;
- e) durch die von der Projektwerberin mit Schreiben der Stadtgemeinde Schwechat vom 16.11.2011 und mit Schreiben der Stadtgemeinde Fischamend vom 9.11.2011 eingeholten Bestätigungen, dass die von der Projektwerberin beigebrachten Flächenwidmungspläne (Einlagen 2.1.4 und 2.1.5), die zur Prüfung der Frage, ob durch das Vorhaben ein Siedlungsgebiet berührt wird, herangezogen werden, der geltenden Rechtslage entsprechen (siehe Umweltbericht Einlage 2.1.1, Pkt. 10.2.3);
- f) durch die von der Antragstellerin beigebrachte lärmtechnische Untersuchung (Einlage 2.2 Fachbeitrag Lärm), durch die vorgelegte luftchemische Untersuchung (Einlage 2.3.1) und durch die von der Projektwerberin vorgelegte erschütterungstechnische Beurteilung (Einlage 2.3.2);
- g) durch das naturschutzfachliche Gutachten des Amtssachverständigen für Naturschutz beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Gruppe Baudirektion, Abteilung Bau- und Anlagentechnik) Herr Dr. Manfred Pöckl vom 10.04.2012, BD2-N-108/109-2011 zur Frage der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten schutzwürdigen

Gebiete und seine ergänzende Stellungnahme vom 22.06.2012, BD2-N-108109-2011 zum Vorbringen der Stadtgemeinde Fischamend;

- h) durch die gutachterlichen Feststellungen des Amtssachverständigen (Abteilung IV/ST1-Planung und Umwelt) Herrn Dipl. Ing. Roland Juznic vom 29.12.2011 mit dem Inhalt,
- dass die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten und prognostizierten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind,
 - dass diese Basisdaten in der lärmtechnischen Untersuchung und in der luftchemischen Untersuchung richtig angewandt wurden sowie
 - dass die von der Antragstellerin beigebrachten Untersuchungen betreffend die Fachbereiche Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar bewertet werden;
- und durch seine ergänzenden gutachterlichen Ausführungen vom 18.05.2012 zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Fischamend, in denen er sich mit den Bedenken dieser Gemeinde argumentativ auseinandersetzt;
- i) durch das Gutachten des dem bmvt beigegebenen amtlichen Sachverständigen Dipl. Ing. Roland Juznic für den Fachbereich Gewässerökologie vom 01.03.2012, worin er die Frage der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten beiden Wasserschutzgebiete prüft und die fachlichen Schlussfolgerungen aus seinem Prüfergebnis ableitet.

Hinsichtlich des vorliegenden Gutachtens des Amtssachverständigen für Naturschutz Dr. Pöckl und des Gutachtens des Amtssachverständigen Dr. Juznic als Sachverständiger für den Fachbereich Gewässerökologie und als Amtssachverständiger im ho. Bundesministerium, Abteilung IV/ST – Planung und Umwelt, bestehen seitens der Behörde keine Zweifel an der Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der fachlichen Aussagen. Die amtlichen Sachverständigen haben die von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen ausführlich und in der erforderlichen Prüfungstiefe behandelt und die fachlichen Bewertungen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. In ihren ergänzenden Stellungnahmen haben sich die Amtssachverständigen mit den geäußerten Bedenken der Stadtgemeinde Fischamend in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auseinandergesetzt, sodass die Kritikpunkte dieser Verfahrenspartei als nicht begründet zu bewerten sind.

Die Behörde geht auch davon aus, dass die Ermittlungsergebnisse als Grobprüfung im Sinne des Feststellungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 ausreichend schlüssig sind.

Unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens kommt die Behörde nach freier Überzeugung zur Schlussfolgerung, dass die oben angeführten Tatsachen als erwiesen anzunehmen sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

D. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung

a. rechtliche Grundlagen:

§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 77/2012 lautet:

„Verfahren, Behörde

§ 24.

.....

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

.....

(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation berechtigt, binnen sechs Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung des Bescheides im Internet eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zur Wahrung der Einhaltung von Vorschriften über die UVP-Pflicht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer gemäß § 19 Abs. 7 anerkannten Umweltorganisation Einsicht in den Verfahrensakt zum Feststellungsverfahren zu gewähren. Für die Ausübung dieses Rechtes ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene örtliche Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

.....“

§ 23a Abs. 1 Z 2 und Abs. 2 Z 2 und 3 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 77/2012 lautet:

„Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a.

(1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

- 1....
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
- 3....

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. ...
2. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;
3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, oder Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.“

In **Anhang 2 des UVP-G 2000** werden die schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien eingeteilt:

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der RL 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 103/1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/24/EG des Rates vom 8. Juni 1994, ABl. Nr. L 164/9, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206/7, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 ForstG; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark *1) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

	<ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</i> 2. <i>Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.</i>
--	---

**1) Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.*

§ 1 Z 3 lit. i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, lautet:

„§ 1. Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 70/2007, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden und Luftschadstoffe, für die dort entsprechende Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern:

....

3. Niederösterreich

...

i) im Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung die Gemeinden Ebergassing, Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Gramatneusiedl, Himberg, Klein Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing (PM₁₀).

.....“

§ 4 Abs. 2 und 3 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBl. 5500/6-6, lautet:

**„§ 4
Europaschutzgebiet
Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien**

(1).....

(2) *Schutzgegenstand des Vogelschutzgebietes Donau-Auen östlich von Wien, AT1204V00, sind folgende Vogelarten und ihre Lebensräume:*

- * *die in Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie angeführten Brutvogelarten:*

Zwergdommel (Ixobrychus minutus), Schwarzstorch (Ciconia nigra), Weißstorch (Ciconia ciconia), Wespenbussard (Pernis apivorus), Schwarzmilan (Milvus migrans), Rotmilan (Milvus milvus), Seeadler (Haliaeetus albicilla), Rohrweihe (Circus aeruginosus), Wachtelkönig (Crex crex), Uhu (Bubo bubo), Eisvogel (Alcedo atthis), Grauspecht (Picus canus), Schwarzspecht (Dryocopus martius), Mittelspecht (Dendrocopos medius), Sperbergrasmücke (Sylvia nisoria), Halsbandschnäpper (Ficedula albicollis), Neuntöter (Lanius collurio),

- * *die in Anhang I der Vogelschutz-Richtlinie angeführten Durchzügler und Wintergäste:*

Nachtreiher (Nycticorax nycticorax), Seidenreiher (Egretta garzetta), Silberreiher (Egretta alba), Zwergsäger (Mergus albellus), Fischadler (Pandion haliaetus), Flussseeschwalbe (Sterna hirundo), Trauerseeschwalbe (Chlidonias niger), Zwergscharbe (Phalacrocorax pygmeus),

- * *die im gegenständlichen Gebiet regelmäßig auftretenden Zugvogelarten.*

(3) *Für das Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien werden folgende Erhaltungsziele festgelegt:*

Erhaltung oder Wiederherstellung einer ausreichenden Vielfalt und einer ausreichenden Flächengröße der Lebensräume aller unter Abs. 2 genannten Arten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:

- * *Flussabschnitten und Nebengewässern mit einer charakteristischen, großflächig wirksamen Überschwemmungsdynamik und der daraus resultierenden Habitatausstattung,*

- * *freier Fließstrecke der Donau und dem Potenzial zur Entwicklung von Flussschotter-Lebensräumen,*
- * *für Fischpopulationen durchgängigen Fluss- und Augewässersystemen,*
- * *Feuchtbiotopen mit Schilfbeständen,*
- * *störungsfreien Fortpflanzungsgewässern bzw. Schilfbeständen,*
- * *Waldbeständen der Weichen und der Harten Au mit naturnaher bzw. natürlicher Alterszusammensetzung, Alters- und Zerfallsphasen und einem Totholzanteil,*
- * *störungsfreien Altholzbeständen mit für Großgreifvögel geeigneten Horstbäumen,*
- * *Eichen (v.a. Stieleiche) in den Auwäldern,*
- * *ausgedehnten Überschwemmungsflächen, teilweise spät gemähten Feuchtwiesen und sonstigen nahrungsreichen (Feucht-)Grünlandflächen,*
- * *mosaikartig verteilten Offenlandinseln im Auwaldgebiet, insbesondere an strukturreichen Heißlände-Komplexen mit einem Anteil an niedrigen Gehölzen (Dornsträuchern) und Halbtrockenrasen.*

.....“

§ 23 Abs. 2 und 3 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBl. 5500/6-6, lautet:

**„§ 23
Europaschutzgebiet
FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien**

(1)....

(2) *Schutzgegenstand des FFH-Gebietes Donau-Auen östlich von Wien, AT1204000, sind folgende:*

- * *in Anhang I der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie angeführte natürliche Lebensraumtypen:*

3130 Schlammfluren

3150 Natürliche Stillgewässer mit

Wasserschweber-Gesellschaften

3260 Fluthahnenfuß-Gesellschaften

3270 Zweizahnfluren schlammiger Ufer

6110 Lückige Kalk-Pionierrasen*

6210 Trespen-Schwingel-Kalktrockenrasen

6240 Osteuropäische Steppen*

6430 Feuchte Hochstaudenfluren

6440 Brenndolden-Auenwiesen

6510 Glatthaferwiesen

8310 Nicht touristisch erschlossene Höhlen

9180 Schlucht- und Hangmischwälder*

91E0 Erlen-Eschen-Weidenauen*

91F0 Eichen-Ulmen-Eschenauen

91H0 Wärmeliebende Flaumeichenwälder*

* in Anhang II der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie
angeführte Tier- und Pflanzenarten:

Kleine Hufeisennase (Rhinolophus hipposideros),

Mopsfledermaus (Barbastella barbastellus), Langflügelfledermaus (Miniopterus schreibersii), Großes Mausohr (Myotis myotis), Ziesel (Spermophilus citellus), Biber (Castor fiber), Donaukammolch (Triturus dobrogicus), Rotbauchunke (Bombina bombina), Europäische Sumpfschildkröte (Emys orbicularis), Frauenerfling (Rutilus pigus virgo), Steingreßling (Gobio uranoscopus), Weißflossen-Gründling (Gobio albipinnatus), Schied (Aspius aspius), Bitterling (Rhodeus sericeus amarus), Schlammpeitzger (Misgurnus fossilis), Steinbeißer (Cobitis taenia), Schrätzer (Gymnocephalus schraetzer), Streber (Zingel streber), Koppe (Cottus gobio), Goldsteinbeißer (Sabanejewia aurata), Zingel (Zingel zingel), Trauerbock (Morimus funereus), Schmalbindiger Breitflügel-Tauchkäfer (Graphoderus bilineatus), Gemeine Flussmuschel (Unio crassus), Grüne Keiljungfer (Ophiogomphus cecilia), Heller Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (Maculinea teleius), Großer Feuerfalter (Lycaena dispar), Dunkler Wiesenknopf-Ameisen-Bläuling (Maculinea nausithous), Hirschkäfer (Lucanus cervus), Scharlachkäfer (Cucujus cinnaberinus), Großer Eichenbock (Cerambyx cerdo).

(3) Für das FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien werden folgende Erhaltungsziele festgelegt:

Die Erhaltung oder Wiederherstellung eines günstigen Erhaltungszustandes der in Abs. 2 ausgewiesenen natürlichen Lebensraumtypen und Lebensräume der Tier- und Pflanzenarten. Im Speziellen sind dies die Erhaltung von einem ausreichenden Ausmaß an:

- * *stehenden Gewässern ohne relevante Nährstoff- und Schadstoffeinträge,*
- * *Laichbiotopen und ihres Umlandes für Amphibien,*
- * *Fließgewässerabschnitten mit natürlicher bzw. naturnaher Dynamik, deren Wasserqualität keine nennenswerte Beeinträchtigung aufweist,*
- * *vernetzten und für Fischpopulationen durchgängigen Fluss-, Neben- bzw. Augewässern,*
- * *freier Fließstrecke der Donau mit einer natürlichen strukturellen Ausstattung und einer natürlichen Fluss- und Überschwemmungsdynamik (Längen- und Seitenkontinuum, Gewässer- und Umlandvernetzung),*
- * *großen, wenig gestörten Flusslandschaften (Altwässer, Flüsse und deren unmittelbares Umland) im klimatisch begünstigten Tiefland als Lebensraum für die Europäische Sumpfschildkröte,*
- * *natürlichem und naturnahem trockenem Grasland und dessen Verbuschungsstadien,*
- * *Halbtrockenrasen, Trockenrasen und sonstigen niedrigwüchsigen offenen Rasen, Böschungen, Rainen, unbefestigten Feldwegen etc. als Lebensräume für das Ziesel,*
- * *naturnahem feuchtem Grasland mit hohen Gräsern,*
- * *mageren Flachland-Mähwiesen,*
- * *nicht touristisch erschlossenen Höhlen,*
- * *naturnahen, strukturreichen Waldbeständen mit ausreichendem Alt- und Totholzanteil,*
- * *alten, totholzreichen Eichenbeständen,*
- * *ungestörten und unbeeinträchtigten Wochenstuben und Winterquartieren und ihrer unmittelbaren Umgebung für Fledermäuse.*

Art. III der Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen, BGBl. I Nr. 19/1997, lautet:

**„Artikel III
ZIELSETZUNG**

(1) Der Schaffung und dem Betrieb des Nationalparks Donau-Auen liegen folgende Ziele zugrunde:

1. den Nationalpark Donau-Auen unter Bedachtnahme auf die Akzeptanz der Bevölkerung und auf Basis der Kriterien für die Kategorie II - Nationalpark der Weltnaturschutzunion (IUCN - The World Conservation Union, Anlage 2), anzustreben;
2. den Nationalpark Donau-Auen als naturnahes und landschaftlich wertvolles Gebiet von nationaler und internationaler Bedeutung zu fördern und zu erhalten;
3. die für dieses Gebiet repräsentativen Landschaftstypen sowie die Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume zu bewahren;
4. die Möglichkeiten von Nutzungen des Gebietes zu Zwecken der Bildung und Erholung, Wissenschaft und Forschung wahrzunehmen;
5. das Grundwasservorkommen in den Donau- Auen zu sichern.

(2) In Verfolgung der Zielsetzungen gemäß Abs. 1 ist

1. das Grundwasser als Wasserreserve für die Trinkwasserversorgung unter Beachtung der in einschlägigen Rechtsbestimmungen normierten ökologischen Zielsetzungen zu sichern;
2. der Bestand und die Erhaltung der Hochwasserschutzanlagen zu gewährleisten,
3. die Funktion der internationalen Wasserstraße Donau für einen ungehinderten Betrieb der Schifffahrt sicherzustellen. Die Länder Wien und Niederösterreich werden gewährleisten, daß angemessene Maßnahmen zur Erhaltung und zum Betrieb sowie die erforderlichen Regulierungsmaßnahmen, insbesondere zur Verbesserung der Fahrwasserhältnisse bis zu einer Schiffs- Abladetiefe von 2,7 m bei Regulierungsniederwasser den jeweiligen Nationalparkgesetzen nicht unterliegen.

Anlage 2 zur Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen, BGBl. I 17/1997, lautet:

Anlage 2

KATEGORIE II Nationalpark: Schutzgebiet, das hauptsächlich zum Schutz von Ökosystemen und zu Erholungszwecken verwaltet wird

„Definition...

Managementziele

- Schutz natürlicher Regionen und landschaftlich reizvoller Gebiete von nationaler und internationaler Bedeutung für geistige, wissenschaftliche, erzieherische, touristische oder Erholungszwecke;
- dauerhafter Erhalt charakteristischer Beispiele physiographischer Regionen, Lebensgemeinschaften, genetischer Ressourcen und von Arten in einem möglichst natürlichen Zustand, damit

ökologische Stabilität und Vielfalt gewährleistet sind;

– Besucherlenkung für geistig-seelische, erzieherische, kulturelle und Erholungszwecke in der Form, daß das Gebiet in einem natürlichen oder naturnahen Zustand erhalten wird;

– Beendigung und sodann Unterbindung von Nutzungen oder Inanspruchnahme, die dem Zweck der Ausweisung entgegenstehen;

– Respektierung der ökologischen, geomorphologischen, religiösen oder ästhetischen Attribute, die Grundlage für die Ausweisung waren;

– Berücksichtigung der Bedürfnisse der eingeborenen Bevölkerung einschließlich deren Nutzung bestehender Ressourcen zur Deckung ihres Lebensbedarfs mit der Maßgabe, daß diese keinerlei nachteilige Auswirkungen auf die anderen Managementziele haben.

.....“

§ 2 Abs. 1 des NÖ Nationalparkgesetzes, LGBl. 5505-1, lautet:

„§ 2

Ziele

(1) Mit diesem Gesetz soll sichergestellt werden, daß Nationalparks so errichtet und betrieben werden, daß

- 1. auf die Richtlinien der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nature and National Resources – IUCN) für Nationalparks, Stand 1994, und auf die Akzeptanz durch die betroffene Bevölkerung Bedacht genommen wird;*
- 2. besonders eindrucksvolle und formenreiche Landschaftsbereiche in ihrer weitgehenden Ursprünglichkeit und Schönheit sowie die Funktionalität und die Artenvielfalt der Ökosysteme erhalten und gefördert werden;*
- 3. im Nationalparkgebiet eine vom Menschen weitgehend unbeeinflusste Dynamik der Ökosysteme ermöglicht wird;*
- 4. die für dieses Gebiet repräsentative Tier- und Pflanzenwelt einschließlich ihrer Lebensräume und die vorhandenen historisch bedeutsamen Objekte und Landschaftsteile bewahrt werden;*
- 5. den Besuchern eines Nationalparks ein eindrucksvolles Naturerlebnis ermöglicht wird und der Nationalpark der Bildung und Forschung dient;*
- 6. bei länder- und staatenübergreifenden Nationalparkprojekten eine weitestmögliche Koordinierung erreicht wird.*

.....“

§ 5 Abs. 1 und 2 des NÖ Nationalparkgesetzes, LGBl. 5505-1, lautet:

„§ 5

Naturzone

(1) Die Naturzone umfaßt Flächen, deren Wirkungsgefüge durch die bisherige Inanspruchnahme oder menschliche Nutzungen nicht oder nicht wesentlich verändert wurde. In der Naturzone haben jede wirtschaftliche Nutzung oder den Zielen (§ 2 Abs. 1) widersprechende andere Nutzungen zu unterbleiben sowie vorläufig zu setzende Managementmaßnahmen binnen einer festzulegenden Übergangsfrist auszulaufen.

(2) In Naturzonen ist unbeschadet der Bestimmungen der Abs. 1, 3 und 4 jeder Eingriff in die Natur und in den Naturhaushalt sowie jede Beeinträchtigung des Landschaftsbildes verboten.

.....“

§ 7 Abs. 1 der Verordnung der NÖ Landesregierung über den Nationalpark Donau-Auen, LGBl. 5505/1-0, lautet:

„§ 7

Erholung im Nationalpark

(1) Die Ermöglichung und Förderung naturnaher Erholungsformen ist erklärtes Ziel für die Errichtung und den Betrieb des Nationalparks.

.....“

§ 8 Abs. 1 und 4 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000, LGBl. 5500-8, lautet:

„§ 8

Landschaftsschutzgebiet

(1) Gebiete, die eine hervorragende landschaftliche Schönheit oder Eigenart aufweisen, als charakteristische Kulturlandschaft von Bedeutung sind oder die in besonderem Maße der Erholung der Bevölkerung oder dem Fremdenverkehr dienen, können durch Verordnung der Landesregierung zu Landschaftsschutzgebieten erklärt werden.

.....

(4) In Landschaftsschutzgebieten sind bewilligungspflichtige Vorhaben oder Maßnahmen (§§ 7 Abs. 1 und 8 Abs. 3) zu versagen, wenn

- 1. das Landschaftsbild,*
- 2. der Erholungswert der Landschaft,*
- 3. die ökologische Funktionstüchtigkeit im betroffenen Lebensraum,*
- 4. die Schönheit oder Eigenart der Landschaft oder*

5. der Charakter des betroffenen Landschaftsraumes

nachhaltig beeinträchtigt wird und diese Beeinträchtigung nicht durch Vorschreibung von Vorkehrungen (§ 7 Abs. 4) weitgehend ausgeschlossen werden kann.

.....“

b. Beurteilung der Rechtsfragen:

1. Zur Rechtslage

Mit BGBl. I Nr. 77/2012 wurde das UVP-G 2000 geändert. Diese Gesetzesnovelle ist am 3.8.2012 in Kraft getreten und sieht für den dritten Abschnitt des UVP-G 2000 (UVP für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken) einige Neuregelungen vor. Das in § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 normierte Feststellungsverfahren wurde in Bezug auf die Kundmachung des Feststellungsbescheides und auf seine Veröffentlichung im Internet ergänzend bzw. neu geregelt. Auch wurde in der neuen Bestimmung des § 24 Abs. 5a UVP-G 2000 den gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannten Umweltorganisationen eine Beschwerdemöglichkeit an den Verwaltungsgerichtshof gegen negative Feststellungsentscheidungen eingeräumt.

Da § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 für Feststellungsverfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 hinsichtlich der Anwendbarkeit der neugefassten Regelungen keine Übergangsregelung trifft, findet § 24 Abs. 5 und 5a leg. cit. in der zuletzt mit BGBl. I Nr. 77/2012 geänderten Fassung im gegenständlichen, schon vor der Gesetzesnovelle eingeleiteten Feststellungsverfahren Anwendung.

2. Zur Antragslegitimation

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin Parteistellung und Antragslegitimation im Rahmen des Feststellungsverfahrens. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), welcher – vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH – somit das Recht zukommt, die verfahrensgegenständliche Feststellung zu beantragen. Die Vertretungsbefugnis wurde durch die Vorlage der notariell beglaubigten Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH nachgewiesen.

3. Zur UVP- Pflicht

Das vorliegende Bundesstraßenbauvorhaben sieht die Zulegung jeweils eines Fahrstreifens auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 4 Ost Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Flughafen Wien-Schwechat bei AB-km 11,925 und der Anschlussstelle Fischamend bei AB-km 19,369 vor. Damit wird es hinkünftig möglich sein, diesen Autobahnabschnitt jeweils auf drei Fahrstreifen in beiden Richtungen befahren zu können.

Da die A 4 Ost Autobahn in diesem Abschnitt nicht von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sondern von vier auf sechs Fahrstreifen mit einer Gesamtprojektlänge von etwa 7,5 km ausgebaut werden soll, werden weder der gesetzliche Tatbestand des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 noch jener der Kumulationsbestimmung des § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 durch das vorliegende Projekt erfüllt.

Bei dem zur Beurteilung anstehenden Vorhaben handelt es sich um Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, die nur dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen sind, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete dieser genannten Kategorien nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind (§ 24 Abs. 6 UVP-G).

Da es nach dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtshofes in seinem Judikat vom 23.09.2009, Zl. 2007/03/0170 „vor dem Hintergrund des in § 1 Abs. 1 Z 1 UVPG 2000 festgelegten Ziels der Umweltverträglichkeitsprüfung (Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die in lit a bis d festgelegten Schutzgüter) und des in § 2 Abs 2 UVPG 2000 definierten Vorhabensbegriffs erforderlich [ist], die Auswirkungen eines Vorhabens in all seinen Phasen, also nicht nur in der Betriebs-, sondern auch in der Errichtungsphase zu berücksichtigen“, sind alle vorhabensbedingten Auswirkungen auf die physisch berührten schutzwürdigen Gebiete auch in der Bauphase zu prüfen und prognostisch zu bewerten.

Die von der Behörde geführten Ermittlungen ergaben, dass durch das gegenständliche Ausbaivorhaben schutzwürdige Gebiete der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet), der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet), der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) und der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 physisch berührt werden.

Die durch die physische Berührung der schutzwürdigen Gebiete ausgelöste Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Schwerpunkt der Einzelfallprüfung in schutzwürdigen Gebieten ist die Abschätzung, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet errichtet wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Eine Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 hat daher einen auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes zugeschnittenen Beurteilungsgegenstand.

3.1 Die projektierte Fahrstreifenzulegung berührt physisch das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien, das Europaschutzgebiet Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich

von Wien, den Nationalpark Donau-Auen und das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“. Diese Schutzgebiete sind bestimmte, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes und somit besondere Schutzgebiete im Sinne der Kategorie A des Anhangs 2 des UVP-G 2000, die am Tag der Einleitung des Verfahrens entsprechend den normativen Festlegungen des Landesgesetzgebers bzw. der Landesregierung im Sinne des § 24 Abs. 6 UVP-G 2000 ausgewiesen waren.

Der Schutzzweck der besonderen Schutzgebiete der Kategorie A des Anhangs 2 des UVP-G 2000 ist aus den gesetzlichen oder verordnungsmäßigen Grundlagen, mit denen diese Gebiete zu besonderen Schutzgebieten des Naturschutzes erklärt werden, erschließbar.

Hinsichtlich der durch das Vorhaben berührten beiden Natura 2000-Gebiete – des Europaschutzgebietes FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien und des Europaschutzgebietes Vogelschutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien – ergibt sich der jeweilige Schutzzweck aus § 4 Abs. 2 und 3 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBl. 5500/6-6 (abschließende Aufzählung der geschützten Vogelarten und ihrer Lebensräume und Festlegung der Erhaltungsziele) und aus § 23 Abs. 2 und 3 dieser Verordnung (abschließende Nennung der Lebensraumtypen und Festlegung der Erhaltungsziele).

Der Schutzzweck des Nationalparks Donau-Auen manifestiert sich in mehreren normativen Anordnungen, mit denen dieser Nationalpark eingerichtet wird. Art. III der Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG zwischen dem Bund und den Ländern Niederösterreich und Wien zur Errichtung und Erhaltung eines Nationalparks Donau-Auen, NÖ LGBl. 5506-0, gibt Aufschluss über die Zielsetzung bei der Schaffung dieses Nationalparks unter Bedachtnahme auf die in Anlage 2 zu dieser Vereinbarung genannten Managementziele der Weltnaturschutzunion (IUCN- The World Conservation Union). Auch in § 2 Abs. 1 des NÖ Nationalparkgesetzes, LGBl. 5505-1, werden die Ziele für die Errichtung und den Betrieb von Nationalparks im Allgemeinen definiert und in § 5 Abs. 2 dieses Landesgesetzes die unter Schutz gestellten Güter in der Naturzone festgelegt. Speziell für den Nationalpark Donau-Auen stellt § 7 Abs. 1 der Verordnung der NÖ Landesregierung über den Nationalpark Donau-Auen, NÖ LGBl. 5505/1-0, die Ermöglichung und Förderung naturnaher Erholungsformen als zentrales Ziel des Nationalparks in den Mittelpunkt.

Da die Verordnung der NÖ Landesregierung über die Landschaftsschutzgebiete, LGBl. 5500/35-0, die das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ lagemäßig abgrenzt, keine Zielbestimmung für dieses Landschaftsschutzgebiet enthält, so sind im Sinne der Judikatur des Umweltsenates (US 9A/2003/19-30, Maishofen), nach der in so einem Fall die in den einschlägigen Landesgesetzen enthaltenen allgemeinen Schutzziele für Landschaftsschutzgebiete bei der Einzelfallprüfung heranzuziehen sind, die in § 8 Abs. 1 und 4 des NÖ Naturschutzgesetzes 2000, LGBl. 5500-8, definierten besonderen Eigenschaften und Ausstattungen eines Landschaftsschutzgebietes bei der Bestimmung des Schutzzweckes maßgebend.

Wie vom Umweltsenat klar umrissen wird, beinhaltet die Prüfung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten zwei Verfahrensschritte: zunächst ist durch Gutachten zu prüfen, welche Beeinträchtigungen in welchem Ausmaß im Hinblick auf den Schutzzweck aus Sicht des jeweiligen

Fachgebietes gegeben sind, sofern offenkundige Tatsachen nicht von der Behörde selbst zu beurteilen sind. Darauf folgt die rechtliche Wertung dieser Gutachten durch die Behörde, ob es sich hierbei um wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzwecks im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 [hier des einschlägigen § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000] handelt (US 9A/2003/19-30, Maishofen, vgl. VwGH 94/06/0228).

Das von der Behörde eingeholte naturschutzfachliche Gutachten des Amtssachverständigen für Naturschutz hat sich mit der Frage der zu erwartenden Beeinträchtigungen auf die Schutzzwecke der berührten besonderen Schutzgebiete ausführlich auseinandergesetzt. Es wurden darin anhand der normierten Zielbestimmungen der Schutzgebiete, die dem Sachverständigen als Prüfungsmaßstab und Beweisthema vorgegeben wurden, fachliche Aussagen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen getroffen. Das Gutachten kommt in nachvollziehbarer Weise zu dem Ergebnis, dass die besonderen Schutzgebiete im Hinblick auf deren geringe Flächenbeanspruchung, aufgrund der kleinflächigen vorhabensbedingten Eingriffe, der randlichen Auswirkungen und im Hinblick auf die im Projekt vorgesehenen naturschutzbezogenen Maßnahmen, nicht erheblich, wesentlich, maßgeblich oder nachhaltig bewertet werden. Diese gutachterliche Schlussfolgerung ist als Ergebnis einer fachlichen Gewichtung der Beeinträchtigungen anzusehen.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) hat daher ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke der berührten besonderen Schutzgebiete durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

3.2 Das gegenständliche Vorhaben berührt auch zwei gem. § 34 Abs. 1 Wasserrechtsgesetz 1959 mit Bescheid bestimmte Wasserschutzgebiete und zwar das für die Wasserversorgungsanlage des Flughafens Schwechat festgelegte Brunnenschutzgebiet und das für die Wasserversorgungsanlage der Stadtgemeinde Fischamend bestimmte Brunnenschutzgebiet.

Gem. § 34 Abs. 1 WRG 1959 kann die zur Bewilligung von Wasserversorgungsanlagen zuständige Wasserrechtsbehörde zum Schutze dieser gegen Verunreinigung (§ 30 Abs. 2) oder gegen eine Beeinträchtigung ihrer Ergiebigkeit durch Bescheid besondere Anordnungen über die Bewirtschaftung oder sonstige Benutzung von Grundstücken und Gewässern treffen, die Errichtung bestimmter Anlagen untersagen und entsprechende Schutzgebiete bestimmen. Das in § 30 Abs. 1 WRG 1959 verfügte Reinhaltegebot der Gewässer zielt gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung unter anderem darauf ab, zu einer ausreichenden Versorgung (§ 13) mit Oberflächen- und Grundwasser guter Qualität, wie es für eine nachhaltige, ausgewogene und gerechte Wassernutzung erforderlich ist und zu einer wesentlichen Reduzierung der Grundwasserverschmutzung beizutragen.

Mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 22.12.1986, Zl. III/1-2.499/57-86, erfolgte eine auf § 34 WRG 1959 gestützte Neufestlegung des Brunnenschutzgebietes für die wasserrechtlich bewilligten Wasserversorgungsanlagen der Marktgemeinde Fischamend. Weiters wurde im Bescheid die Anordnung getroffen, dass bestimmte im Spruch aufgelistete Maßnahmen verboten sind.

Im Zuge der Erweiterung der Wasserversorgungsanlage des Flughafens Wien- Schwechat wurde mit Bescheid des Landeshauptmannes von Niederösterreich vom 23.12.1958, Zl. III/1-4648/3, zugleich ein Brunnenschutzgebiet festgelegt und angeordnet, dass bestimmte Tätigkeiten verboten sind.

Durch diese die Brunnenschutzgebiete begründenden Bescheide erfahren die allgemeinen Schutzziele der §§ 34 Abs. 1 und 30 Abs. 2 WRG 1959 eine weitere Konkretisierung. Insbesondere die bescheidmäßig verfügte Untersagung von bestimmten Tätigkeiten im Bereich der Brunnenschutzgebiete war für den Amtssachverständigen des Fachbereiches Gewässerökologie Prüfungsmaßstab der vorhabensbedingten Auswirkungen.

In seinem schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten kommt der Amtssachverständige zu dem Ergebnis, dass aufgrund der im Projekt vorgesehenen Gewässerschutzanlagen (GSA 1 und GSA 2) nicht nur keine Grundwasserverschmutzung und keine Verminderung der Ergiebigkeit der bestehenden Wasserversorgungsanlagen zu erwarten ist, sondern vielmehr eine Verbesserung dieser Faktoren durch diese neugeplanten Anlagen erzielt werden wird.

Aufgrund dieser festgestellten Tatsachen ist für die Behörde erwiesen, dass der Schutzzweck der berührten Wasserschutzgebiete (Kategorie C des Anhanges 2 des UVP-G 2000) durch das Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

3.3 Aus § 1 Z 3 lit. i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, ergibt sich, dass die geplante Fahrstreifenlegung in einem durch den Luftschadstoff PM₁₀ belasteten Gebiet - im Gebiet der Standortgemeinden Schwechat und Fischamend – realisiert werden soll. Diese Gemeindegebiete sind zum Antragszeitpunkt als belastete Gebiete ausgewiesen gewesen.

Das Vorhaben berührt daher ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D des Anhanges 2 des UVP-G 2000 und es ist im Zuge der Einzelfallprüfung zu untersuchen, ob mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes in Bezug auf den Luftschadstoff PM₁₀ zu rechnen ist.

Schutzzweck für ein schutzwürdiges Gebiet – Luft besteht im Schutz von Mensch, Tieren, Pflanzen sowie Kultur- und Sachgütern vor jenen schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen, auf Grund welcher das schutzwürdige Gebiet eingerichtet wurde (US 5B/2005/14-53 vom 13.02.2007).

In der vorliegenden luftchemischen Untersuchung wurden durch Differenzdarstellung des Luftschadstoffes PM₁₀ für den Referenzplanfall Nullvariante 2025 und für den Ausbauplanfall 2025 die Auswirkungen des Vorhabens ersichtlich gemacht sowie bei den nächstgelegenen Wohnrainern vier Aufpunkte gewählt, bei denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration dieses Schadstoffes zu erwarten ist. Sowohl die der lufttechnischen Untersuchung zugrundegelegten prognostizierten Verkehrsstärken bei obigen Planfällen als auch der festgelegte Untersuchungsraum wurden entsprechend dem Prüfergebnis des ho. Amtssachverständigen methodisch einwandfrei erhoben bzw. abgegrenzt.

Das vom ho. Amtssachverständigen hinsichtlich Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit bestätigte luftchemische Untersuchungsergebnis zeigt, dass in der Betriebsphase bedingt durch das Vorhaben sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit mit nur irrelevanten Zusatzbelastungen an PM₁₀ zu rechnen ist, nämlich eine immissionsseitige Zusatzbelastung von weniger als 1% des mit 40 µg/m³ in Anlage 1a zum Immissionsschutzgesetz –Luft festgelegten Jahresmittelwertes. Auch die Immissionszusatzbelastung für Kurzzeitwerte (Tagesmittelwert) wird unter 3% des relevanten Grenzwertes bleiben und wird aus fachlicher Sicht als irrelevant bewertet.

Das Irrelevanzkriterium als Entscheidungsgrundlage bedeutet, dass eine durch eine neue Anlage verursachte Emissionszusatzbelastung in einem Gebiet, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwertes nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft vorliegt, dann nicht erheblich ist, wenn die Emission der neuen Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leistet. Das heißt, es muss eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschritten werden, damit überhaupt ein Einfluss auf die Immissionssituation genommen werden kann. Das Irrelevanzkriterium, das in der Spruchpraxis der Höchstgerichte und des Umweltsenates Anerkennung gefunden hat, wurde in § 20 Abs. 3 IG-L normativ verankert.

Zwar ist in der Bauphase mit geringfügig höheren Immissionen beim Parameter Feinstaub zu rechnen, die aber nur zeitlich begrenzt sein werden und die während der Bauphase entsprechend den Ausführungen der Projektwerberin durch staubmindernde Maßnahmen auf unbefestigten Wegen hintangehalten werden sollen.

Die Einzelfallprüfung hat somit ergeben, dass nicht zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des durch das Vorhaben berührten belasteten Gebietes – Luft hinsichtlich des Luftschadstoffes PM₁₀ wesentlich beeinträchtigt wird.

3.4 Da in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben in der Stadtgemeinde Fischamend entsprechend der Ausweisung im Flächenwidmungsplan Grundstücke als Bauland gewidmet sind und sich in diesem Bereich weitere im Sinne der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 für sensible Nutzungen gewidmete Flächen befinden, ist eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses Siedlungsgebietes erforderlich.

Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, „*ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist*“ (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 „Sommerlein“). Faktoren für eine solche mögliche Beeinträchtigung durch das gegenständliche Vorhaben wären Belastungen durch Luftschadstoffe, Lärm, Erschütterungen oder Licht. Für das gegenständliche Vorhaben wäre eine UVP durchzuführen, wenn als Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 zu erwarten ist, dass das nahe liegende Siedlungsgebiet durch die aus dem Vorhaben

resultierenden Immissionen „wesentlich“ beeinträchtigt wird.

3.4.1 Hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsstärken in Bezug auf Nullplanfall und Ausbauplanfall im Prognosejahr 2025, die dem vorliegenden lärmtechnischen und luftchemischen Gutachten zugrunde gelegt wurden, wird auf die schon oben erwähnte Feststellung des ho. Amtssachverständigen zur methodischen Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit verwiesen. Auch wurde entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme des ho. Amtssachverständigen der in der Luftschadstoffuntersuchung gewählte Untersuchungsraum plausibel abgegrenzt und ist aus fachlicher Sicht ausreichend groß.

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsdaten des Bezugsjahres 2025 wurden die Emissionsbeiträge des Verkehrs aus diesem Abschnitt der A 4 berechnet, daraus die verkehrsbedingte Immissionsbelastung im Untersuchungsraum für den Referenzplanfall (Nullvariante) und den Ausbauplanfall prognostiziert und aus der Differenz der beiden Planfälle die Belastungsänderungen ermittelt.

Zur fachlichen Einschätzung der Luftschadstoffbelastung wurden jene Grenzwerte herangezogen, die im Immissionsschutzgesetz-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010, festgelegt sind und auf die sich die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen und zwar die RVS 04.02.12 (Schadstoffausbreitung an Straßen) stützen. Dementsprechend behandelt die in den eingereichten Unterlagen enthaltene Luftschadstoffuntersuchung neben den Hauptemissionsstoffen NO_2 , PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ die Parameter Blei-, Cadmium-, Arsen- und Nickel in Feinstaub PM_{10} , Benzol, Benzo(a)Pyren, Kohlenmonoxid und Schwefeldioxid.

Für die Betriebsphase hat das Ergebnis dieser Untersuchung gezeigt, dass im Ausbauplanfall des Jahres 2025 beim NO_2 - Jahresmittelwert eine Immissionszunahme zu erwarten ist, die bei den nächstgelegenen Anrainern unter der Irrelevanzschwelle von $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen wird. Es wurde auch gutachterlich festgestellt, dass die Immissionszusatzbelastungen bei den Kurzzeitgrenzwerten (TMW, HMW) unter 3% der jeweiligen IG-L Grenzwerte erwartet werden und damit als irrelevant zu bewerten sind.

Bezüglich der zu erwartenden immissionsseitigen vorhabensbedingten Zusatzbelastungen durch den Luftschadstoff PM_{10} , die fachlich als irrelevant bewertet werden, wird auf die unter Pkt. 3.3 erfolgten Ausführungen verwiesen. Diese fachliche Einschätzung erfolgte auch für den Luftschadstoff $\text{PM}_{2,5}$.

Für die Parameter Blei, Cadmium und Nickel in PM_{10} sowie für Benzo(a)Pyren, Schwefeldioxid und Benzol zeigen die Berechnungen für den Bereich der nächstgelegenen Wohnanrainer irrelevante Zusatzbelastungen in Bezug auf die jeweils normierten Grenzwerte. Für Arsen sind nach fachlicher Einschätzung keine Kfz-spezifischen Emissionen ableitbar.

Bezüglich des bei der fachlichen Bewertung berücksichtigten Irrelevanzkriteriums wird auf die rechtlichen Ausführungen unter Pkt. 3.3 verwiesen.

Die luftchemische Untersuchung hat für die Bauphase nur für die Parameter Feinstaub PM_{10} und Stickstoffoxid geringfügig höhere Immissionen prognostiziert, die aber infolge der zeitlichen Be-

grenztheit der Immissionen und im Hinblick auf die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen als keine wesentliche Beeinträchtigungen fachlich angesehen werden.

3.4.2 Die fachliche Beurteilung der von der Antragstellerin vorgelegten lärmtechnischen Untersuchung durch den ho. Amtssachverständigen hat ergeben, dass für die Immissionsberechnungen Rechenpositionen bei jenen Wohnanrainern gewählt wurden, bei denen die höchsten Änderungen der Lärmimmissionen zu erwarten sind. Die Berechnungen zeigen, dass in der Betriebsphase durch die im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen an allen Rechenpositionen eine Abnahme der immissionsseitigen Pegelwerte zu erwarten ist. Auch in der Bauphase werden die lärmbezogenen Auswirkungen durch das vorgesehene Baustellenkonzept und im Hinblick auf die geplanten Lärmschutzwände, den lärmindernden Belag und die Geschwindigkeitsbeschränkung während der gesamten Bauzeit fachlich als geringfügig bewertet.

3.4.3 Hinsichtlich der vorhabensbedingten Auswirkungen von Erschütterungen wurden vergleichbare Erfahrungswerte aufgrund der Messergebnisse an der A 2 Süd Autobahn herangezogen. Da die Erschütterungen bei der A 2 in einer Entfernung von 5,5 m zum Rand des Abstellstreifens unterhalb der Fühlschwelle geblieben sind und im Siedlungsbereich von Fischamend die geringste Entfernung zwischen der Emissionsquelle und dem Immissionsort etwa 45 m beträgt, ist mit keinem Überschreiten der Grenzwerte für ausreichenden Erschütterungsschutz zu rechnen. Diese Methodik der Beurteilung der vorhabensbedingten Erschütterungen sowie die Schlussfolgerungen wurden vom ho. Amtssachverständigen als plausibel und nachvollziehbar angesehen.

3.4.4 Nach den im Umweltbericht enthaltenen Aussagen zu den Lichtimmissionen auf das Siedlungsgebiet ist keine Beleuchtung der Fahrbahn vorgesehen. Die durch die Fahrzeuge verursachten Lichtimmissionen werden durch die projektierten Lärmschutzwände im Siedlungsgebiet nicht sichtbar sein. Es ist für die Behörde nachvollziehbar und plausibel, dass durch die gestreckte Linienführung der Autobahn parallel zum Siedlungsgebiet, durch die Verlagerung des Verkehrs auf die vom Siedlungsgebiet abgewandte Richtungsfahrbahn und im Hinblick auf die Entfernung vom Siedlungsgebiet auch in der Bauphase keine wesentlichen Beeinträchtigungen durch Lichtimmissionen zu erwarten sind.

3.4.5 Entsprechend der Judikatur des Umweltsenats (US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten“) sind einer Einzelfallprüfung jene Auswirkungen eines Straßenprojektes zu Grunde legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. Die von der Projektwerberin vorgelegten fachlichen Untersuchungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen und Licht und die gutachterlichen Feststellungen des Amtssachverständigen zu diesen Untersuchungsergebnissen vermögen die Behörde davon zu überzeugen, dass die prognostizierten Immissionen auf das Siedlungsgebiet nicht erheblich sind.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Kategorie E hat daher ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

3.5 Zu den von der Stadtgemeinde Fischamend, vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Heinrich Vana, als Partei des Feststellungsverfahrens vorgebrachten Bedenken hat die Behörde folgendes erwogen:

3.5.1 Seitens der Gemeinde wird einleitend vorgebracht, die gegenständliche Fahrstreifenzulegung sei deshalb UVP-pflichtig, da die Bestimmung des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000, wonach der Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, weit auszulegen sei, sodass auch die gegenständliche Fahrstreifenerweiterung von vier auf sechs Fahrstreifen jedenfalls UVP-pflichtig wäre.

Dazu ist festzuhalten, dass gem. Anhang I Z 7 lit.c der UVP-Richtlinie [Richtlinie des Rates vom 27. Juni 1985 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (85/337/EWG)] der Ausbau von bestehenden ein- oder zweispurigen Straßen zu vier- oder mehrspurigen Straßen, wenn der ausgebauten Straßenabschnitt eine durchgehende Länge von 10 km oder mehr aufweisen würde, einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss. In Umsetzung dieser EU-rechtlichen Vorgabe wurde die UVP-Pflicht bei Bundesstraßen für die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km in § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G verankert.

Infolge des eindeutigen Wortlauts des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 und der gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben liegt daher keine Gesetzeslücke in Bezug auf andere Fahrstreifenzulegungen vor, deren Schließung im Wege der Analogie zulässig wäre. Es lag gerade in der Absicht des Gesetzgebers, nur solche Fahrstreifenzulegungen wie die in § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 genannten einer UVP-Pflicht ex lege zu unterwerfen.

In gemeinschaftsrechtlich konformer Weise ist gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 für die Fahrstreifenzulegung wie die gegenständliche, nämlich von vier auf sechs Fahrstreifen, die als Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen zu qualifizieren ist, eine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht erforderlich.

3.5.2 Zu dem Vorbringen der Gemeinde, es sei über die gegenständliche Fahrstreifenzulegung in der projektierten Länge von etwa 7,5 km hinaus ein entsprechender Ausbau bis zu Staatsgrenze geplant, sodass die Kumulationsbestimmung des § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 zur Anwendung käme, wird festgestellt, dass es sich bei dem gegenständlichen Ausbau wie schon oben dargestellt nicht um ein Vorhaben des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 handelt und daher das gegenständliche Vorhaben auch nicht unter die Kumulationsregelung, die nur auf Fahrstreifenzulegungen der in § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G bezeichneten Art Anwendung findet, zu subsumieren ist.

Im Übrigen ist ein Feststellungsverfahren nach der Judikatur des Umweltsenates nur dann zulässig, wenn bei der Behörde ein Projekt eingereicht wird, aus dem der Umfang des Vorhabens sowie alle für die Bewertung der UVP-Pflicht maßgeblichen Kriterien entnommen werden können und wenn der Wille des Projektwerbers, dieses Vorhaben auch realisieren zu wollen, zum Ausdruck gebracht wird. Dies wird in Bezug auf die geplante Fahrstreifenanzugung im gegenständlichen Abschnitt zur Gänze erfüllt. Die von der Einschreiterin zitierten allgemeinen Aussagen und Wünsche von Politikern für einen hinkünftigen Ausbau, der noch in keinem ausgereiften und vom Willen der Projektwerberin getragenen Projekt dokumentiert ist, sind für die gegenständliche Einzelfallprüfung ohne Relevanz.

3.5.3 Wenn seitens der Gemeinde moniert wird, der Amtssachverständige für Naturschutz hätte die der Behörde vorbehaltene rechtliche Beurteilung der wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes der durch das Vorhaben berührten besonderen Schutzgebiete vorgenommen, so ist dem entgegenzuhalten, dass der Amtssachverständige als Schlussfolgerung seiner ausführlichen und nachvollziehbaren fachlichen Prüfung für den Fachbereich Naturschutz keine rechtliche Wertung, sondern eine fachlich fundierte Gewichtung des Ausmaßes der zu erwartenden Beeinträchtigungen vorgenommen hat. Auch die Behörde hat bei der Vorgabe des Beweisthemas an diesen Amtssachverständigen auf die Beurteilung der Auswirkungen „in fachlicher Sicht“ abgestellt.

Es war der Behörde bei der Fragestellung an den Amtssachverständigen sehr wohl bewusst, dass die wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes eine Rechtsfrage darstellt. Entsprechend der Judikatur des Umweltsenates (siehe US 9A/2003/19-30), nach der bei der Prüfung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten im ersten Verfahrensschritt *„zunächst durch Gutachten zu prüfen ist, welche Beeinträchtigungen in welchem Ausmaß im Hinblick auf den Schutzzweck aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes gegeben sind, sofern offenkundige Tatsachen nicht von der Behörde selbst zu beurteilen sind...“*, hat die ho. Behörde zur Ermittlung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts die Frage an den naturschutzfachlichen Amtssachverständigen gestellt, *ob Beeinträchtigungen, und wenn ja in welchem Ausmaß, im Hinblick auf den Schutzzweck der berührten besonderen Schutzgebiete unter Berücksichtigung aller im Projekt enthaltenen Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen aus do. fachlicher Sicht zu erwarten sind.* Die Behörde vermag in dieser Fragestellung nach Tatsachen keine rechtliche Beurteilung zu erkennen.

3.5.4 Weiters hat die Stadtgemeinde Fischamend in ihrer Stellungnahme bestimmte fachliche Einschätzungen der dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen angezweifelt. Dazu ist vorweg festzustellen, dass diese Kritikpunkte durch begründete fachliche Aussagen auf gleicher fachlicher Ebene nicht untermauert werden, sondern in bloßen Behauptungen, dass bestimmte Prüfungsergebnisse der Amtssachverständigen nicht stimmen, bestehen.

Dessen ungeachtet wurde der naturschutzfachliche Amtssachverständigen mit den geäußerten Bedenken der Stadtgemeinde Fischamend befasst:

3.5.4.1 Zur Behauptung, dass in der Bauphase durch die vorhabensbedingten Flächenbeanspruchungen von Hartholzauenwäldern, durch die temporäre Inanspruchnahme von Nationalparkflächen und durch die Beeinflussung der Dynamik der Ökosysteme die Schutzziele des Nationalparks Donau-Auen und die Managementziele gem. IUCN-RL gefährdet würden, hat der dem Verfahren beigezogene Amtssachverständige für Naturschutz beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Dr. Manfred Pöckl folgendes festgestellt:

„Faktum ist die Existenz der derzeitigen A4 Ostautobahn in ihrer Lage, ihrem Bestand und ihrer Verkehrsfrequenz inklusive aller damit verbundenen Emissionen. Das gegenständliche Projekt sieht im Wesentlichen im Endzustand die Realisierung einer Spurführung von 3+1 (mit durchgehenden Pannestreifen) auf eine Streckenlänge von 7,444 km zwischen der ASt Flughafen bei Autobahn-km 11,925 und der ASt Fischamend bei Autobahn-km 19,369 vor.

Um die Flächenbeanspruchung durch die Fahrstreifenerweiterung möglichst gering zu halten, wird der bestehende Mittelstreifen mit einer Breite von 2,5 m verschmälert, da über das gesamte Baulos eine Betonleitwand errichtet wird. Im Bereich des Nationalparks Donau-Auen werden spezielle Böschungssicherungen (z.B. Steinsatz) vorgesehen, um eine dauerhafte Beanspruchung von Nationalparkgrund zu vermeiden.

Aufgrund der beschriebenen gegenwärtigen Situation - Lage, Bestand, Verkehr inklusive Emissionen - besitzt der betroffene Streifen des Hartholzauwaldes bereits derzeit eine wenig hochwertige Lebensraumqualität. Der Verlauf der A4 hat sich streckenweise als anthropogen vorgegebene Grenzziehung für das Schutzgebiet angeboten. Diese Aussage hinsichtlich der naturschutzfachlichen Qualität trifft nicht nur auf den Baumbestand als solchen, sondern auch auf seine Lebensraumfunktion für etwaige Tier- und Pflanzenarten zu.

Seltene, hoch gefährdete und (besonders auf alle möglichen, bereits derzeit gegebenen Störungseinflüsse) sensible Arten kommen im vom Vorhaben betroffenen Waldstreifen nicht vor. Sie finden geeignete Lebensräume fernab des verkehrsbedingten Immissionsbandes, im Bereich der beruhigten Kernzone des Nationalparks, vor.

Der Nationalpark Donau-Auen erstreckt sich entlang der Donau von Wien bis zur Staatsgrenze mit der Slowakei und umfasst eine Fläche von ca. 9.300 ha in den Bundesländern Wien und Niederösterreich.

In der Bauphase werden 1,56 ha der Eichen-, Ulmen-, Eschenaue, in der Betriebsphase ca. 0,7 ha betroffen. Das macht einen Anteil von 0,06 % bzw. 0,004 % aus. Darüber hinaus liegt der betroffene Bereich unmittelbar parallel neben der bestehenden A4 Ostautobahn mit seinem Immissionsband. Während der Bauphase werden sämtliche Lebensraumtypen als „Schutzflächen“ ausgewiesen.

Es werden entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, wie zum Beispiel eindeutige Kennzeichnungen zur Abgrenzung der Baufelder, damit es zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen derartiger Flächen kommt.

Zum Ausgleich der Flächenverluste ist eine Wiederherstellung der bauzeitig beanspruchten

Flächen sowie als Ausgleich Managementmaßnahmen im Nationalpark, wie etwa die Bestandsumwandlung naturferner (fremdländischer) Baumbestände in standortstypische Auwald-bäume - mit Zustimmung der Forsttechniker in Niederösterreich und Wien sowie der Grundstückseigentümerin - vorgesehen. Insgesamt umfassen die Ausgleichsmaßnahmen ca. 6,4 ha.

Dass die Ökosysteme im autobahnnahen Auenwaldstreifen aufgrund der genannten Faktoren nicht von naturschutzfachlich hochwertiger Qualität sind, wurde bereits oben festgestellt.“

Zur Äußerung der Gemeinde, dass in das Schutzziel „Nationalpark“ aufgrund der Lage des Vorhabens im Bereich der Naturzone des Nationalparks wesentlich eingegriffen werde, wurde vom Amtssachverständigen für Naturschutz folgendes festgehalten:

„Bei der sog. „Beugenau“, KG Mannswörth, ist auf eine Länge von ca. 1.250 m der Nationalpark Donau-Auen als „Naturzone“ ausgewiesen (siehe Übersichtskarte Teil 1, Anlage zu § 3 Abs. 4 des NÖ LGBl. 5505/1-0). Aufgrund der gegebenen Ist-Situation (Existenz der derzeitigen A4 Ostautobahn in ihrer Lage, ihrem Bestand und ihrer Verkehrsfrequenz inklusive aller damit verbundenen Emissionen) ist der unmittelbar daran anschließende Waldstreifen als Lebensraum erheblich vorbelastet. Am Dammfuß verläuft bereits derzeit ein Wirtschaftsweg, welches das Beunruhigungs- und Störungsniveau noch verstärkt. Ab der Nord-Süd gerichteten Grenze zwischen den Katastralgemeinden Mannswörth und Fischamend Dorf springt der Nationalpark auf einen ca. 130 m schmalen Bereich der Donau zurück, um sich nach knapp über 1.000 m sich gänzlich an das Donauufer anzuschmiegen.

Wie bereits oben beschrieben wird nur in geringfügigem Ausmaß während der Bauphase in den Naturhaushalt eingegriffen. Um die Flächenbeanspruchung durch die Fahrbahnstreifen-erweiterung möglichst gering zu halten, wird der bestehende Mittelstreifen mit einer Breite von 2,5 m verschmälert, da über das gesamte Baulos eine Betonleitwand errichtet wird. Im Bereich des Nationalparks Donau-Auen werden spezielle Böschungssicherungen (z.B. Steinsatz) vorgesehen, um eine dauerhafte Beanspruchung von Nationalparkgrund zu vermeiden (= Vermeidungsmaßnahme).

Während der Bauphase werden sämtliche Lebensraumtypen als „Schutzflächen“ ausgewiesen. Es werden entsprechende Vorkehrungen getroffen werden, wie zum Beispiel eindeutige Kennzeichnungen zur Abgrenzung der Baufelder, damit es zu keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen derartiger Flächen kommt (= Verminderungsmaßnahme).

Zum Ausgleich der Flächenverluste ist eine Wiederherstellung der bauzeitig beanspruchten Flächen sowie als Ausgleich Managementmaßnahmen im Nationalpark, wie etwa die Bestandsumwandlung naturferner (fremdländischer) Baumbestände in standortstypische Auwald-bäume - mit Zustimmung der Forsttechniker in Niederösterreich und Wien sowie der Grundstückseigentümerin - vorgesehen. Insgesamt umfassen die Ausgleichsmaßnahmen ca. 6,4 ha (= Ausgleichsmaßnahme).

Vermeidungs-, Verminderungs- und Ausgleichsmaßnahmen stellen aus fachlicher Sicht geeignete Mittel dar, um etwaige nachteilige Auswirkungen auf den Nationalpark hintanzuhalten.

In diesem Zusammenhang wird noch auf die zusätzliche Sondermaßnahme „Gewässervernetzung Beugenau (Poigenau)“ verwiesen, welche überaus positive Auswirkungen auf den Naturhaushalt haben wird. Der im Gelände vorhandene Grabenzug wird wieder als durchgehendes Gerinne hergestellt. Bei hohen Wasserständen wird ein den gesamten Graben durchziehender Wasserstrom möglich sein. In Zukunft können Furten auf jener Höhenlage erhalten bleiben, welche den zum Überleben der Wassertiere ausreichenden Restwasserkörper gewährleistet. Ebenso besteht die Möglichkeit den Graben durch Entfernen der angesammelten Feinsedimente tiefer zu legen.“

Weiters behauptet die Gemeinde Fischamend, dass durch die vorgesehene Flächenbeanspruchung Eichen-, Ulmen- und Eschenauen betroffen werden, dass es sich bei dem beanspruchten Gebiet um Lebensräume für Rotbauchunken, Donaukammolch und Sumpfschildkröte handelt, dass auch der Eschen-Schneckenfalter durch die Flächenverluste betroffen sei, dass der Biber in der Bauphase durch Fahrzeugbewegungen gestört werde und dass es sich bei diesen Tier- und Pflanzenarten um geschützte FFH- Tier- und Pflanzenarten handelt, sodass der in § 23 Abs. 3 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, LGBl. 5500/6-6, für das Europaschutzgebiet FFH-Gebiet Donau-Auen östlich von Wien geregelte Schutzzweck beeinträchtigt werde.

Mit diesen Bedenken hat sich der naturschutzfachliche Amtssachverständige wie folgt auseinandergesetzt:

Die Bilanz der flächigen Ausgleichsmaßnahmen (Maßnahmentyp Wald) für die Beanspruchung von Flächen mit Eichen-, Ulmen- und Eschenauen setzt sich wie folgt zusammen:

Kategorie Flächige Maßnahme	Fläche (ha)
Wald-Aufforstung	18,3
Wald-Brache	0,3
Wald-Nebenwege	1,3
Maßnahmen Wald gesamt:	19,9
davon Wiederaufforstung (= vorübergehende Rodung)	15,9
davon Ersatzaufforstung	4,4
Weitere Ersatzaufforstung	8,8
Waldstrukturverbesserungen	6,4

Diese Ausgleichsmaßnahmen im Themenbereich Wald stellen aus fachlicher Sicht geeignete Mittel dar, um etwaige nachteilige Auswirkungen auf den Nationalpark hintanzuhalten.

Rotbauchunke, Donaukammolch, Sumpfschildkröte

Diese Tierarten finden geeignete großflächige Lebensräume im FFH-Gebiet „Donauauen östlich von Wien“. Wie bereits beschrieben weist der durch Immissionen bereits derzeit beeinflusste Waldstreifen entlang der bestehenden A4 Ostautobahn (plus Forstweg) geringe Lebensraumqualitäten auf. Aus fachlicher Sicht ist damit zu rechnen, dass diese Tierarten im vom Vorhaben beanspruchten Gebiet gar nicht oder nur sehr vereinzelt vorkommen. Auswirkungen auf

das Fortpflanzungs-, Laich-, und Entwicklungsgeschehen und somit auf nachfolgende Generationen (populationslimitierende Auswirkungen) wird das Vorhaben mit Sicherheit nicht haben.

Im Gegenteil: Durch die Realisierung der Sondermaßnahme „Gewässervernetzung Beugenau (Poigenau)“ wird das in Rede stehende Gebiet mit Feuchtlebensräumen, welche hier derzeit Mangelhabitate darstellen, aufgewertet. Deshalb ist eine Verbesserung für die genannten Tierarten aus fachlicher Sicht zu erwarten.

Eschen-Schreckenfalter

Diese FFH-Schmetterlingsart (*Hypodryas maturna*) kommt in Auwaldgebieten häufig vor; so auch in den „Donauauen östlich von Wien“. Gemäß § 23 Abs. 2 der Verordnung über die Europaschutzgebiete (NÖ LGBl. 5500/6-6) wird sie aber nicht als Schutzobjekt angeführt.

Biber (*Castor fiber*)

Der Biber hat in Niederösterreich seinen „günstigen“ Erhaltungszustand mehr als erreicht und sorgt ständig für Beschwerden und damit einhergehende Abfangaktionen. Die Art ist de facto in NÖ nicht mehr gefährdet. Populationslimitierende Faktoren können ausgeschlossen werden. Im Nahbereich der A4 Ostautobahn sind keine Biberbaue bekannt. Das Grabensystem Beugenau (Poigenau) ist derzeit fast immer im trockenen Zustand. Lebensräume des Bibers sind daher vom gegenständlichen Vorhaben nicht betroffen.

Die angesprochene Betroffenheit einer 3,84 ha großen Fläche dieses FFH-Gebietes im unmittelbaren Nahebereich der Autobahn durch Stickoxidimmissionen oberhalb der Irrelevanzschwelle des in der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über Immissionsgrenzwerte und Immissionszielwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, festgesetzten Grenzwertes wurde im eingeholten Gutachten des Amtssachverständigen für Naturschutz behandelt und dazu ausgeführt:

„Das entspricht einem Anteil unter 0,04% an der gesamten Schutzgebietsfläche, was als geringfügig beurteilt wird. Für diese Flächen sind zum Ausgleich waldbauliche Maßnahmen im FFH Gebiet im Ausmaß von mindestens 6,4 ha vorgesehen. Eine Minderung des Stickstoffeintrags im Schutzgebiet, das im Bereich der Gewässer im Bestand eine erkennbare Nährstoffbelastung aufweist, wird durch die Sammlung und Reinigung der Straßenabwässer in den geplanten GWAs erreicht.“

Auch sieht die Gemeinde Fischamend durch Kollisionsgefahr im Europaschutzgebiet Vogel-schutzgebiet Donau-Auen östlich von Wien eine Gefährdung der Vögel als gegeben und die Erhaltung der dort lebenden Vogelarten als nicht mehr gesichert. Auch dies wird bloß behauptet, ohne fachliche Gründe für die These darzulegen.

Aber auch dazu wurde der naturschutzfachliche Amtssachverständige befragt und von ihm wie folgt ausgeführt:

„Durch die bestehende A4 Ostautobahn und durch die südlich daran anschließenden Infrastrukturen (B9, Eisenbahn, Flughafen Wien-Schwechat) und den Schotterabbau besteht bereits jetzt eine Vorbelastung zur Thematik „Kollisionsgefahr zwischen Vögeln und Fahrzeugen“. Aus fach-

licher Sicht wird festgestellt, dass sich durch die beabsichtigte Zulegung eines weiteren Fahrstreifens die derzeitige Situation nicht verschlechtern wird.

Im Gegenteil: Durch intelligente Bepflanzungsmaßnahmen der Autobahndämme (Gegenstand der Materienverfahren) lassen sich Kollisionsgefahren gezielt reduzieren, wenn man das Verhalten mancher Vogelarten entsprechend berücksichtigt.“

Bezüglich des Landschaftsschutzgebietes „Donau-March-Thaya-Auen“ wird von der Verfahrenspartei lediglich die pauschale Feststellung getroffen, dass aufgrund der verschiedenen Eingriffe in den Lebensraum der Pflanzen- und Tierwelt die landschaftliche Schönheit, Eigenart und auch der Erholungswert gefährdet seien. Diese Behauptung bleibt völlig unbegründet. Es wird auf die obigen gutachterlichen Feststellungen des Amtssachverständigen für Naturschutz verwiesen, der sich mit den vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Schutzzweck des berührten Landschaftsschutzgebietes in ausführlicher, prägnanter und nachvollziehbarer Weise auseinandersetzt und der die fachliche Schlussfolgerung in seinem Gutachten zieht, dass die Schutzgüter des Landschaftsschutzgebietes entweder überhaupt nicht oder nicht maßgeblich beeinträchtigt werden.

3.5.4.2 Hinsichtlich der Beurteilung der von der Projektwerberin vorgelegten luftchemischen Untersuchung durch den ho. Amtssachverständigen (Abt. IV/ST1 – Planung und Umwelt) Dipl. Ing. Juznic wird von der Stadtgemeinde Fischamend ein Widerspruch zwischen der Feststellung, „dass das PM_{10} TMW- Grenzkriterium fallweise nicht eingehalten wird und beim Luftschadstoff Benzo(a)pyren von einem hohen Belastungsniveau im Bereich des IG-L Zielwertes ausgegangen werden kann“ und der fachlichen Aussage, „dass die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase sowohl bei den Kurzzeit,- als auch bei den Langzeitgrenzwerten zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit zu irrelevanten Zusatzbelastungen kommen wird“ gesehen.

Diese unbegründete Behauptung einer Unschlüssigkeit in der fachlichen Aussage ist für die ho. Behörde nicht nachvollziehbar. Denn eine durch eine neue Anlage verursachte Emissionszusatzbelastung in einem Gebiet, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwertes nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft vorliegt, ist dann nicht erheblich, wenn die Emission der neuen Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leistet. Wie obig schon dargestellt hat dieses Irrelevanzkriterium auch in den Genehmigungstatbestand nach § 20 IG-L Eingang gefunden.

Und genau darauf zielt die Schlussfolgerung des ho. Amtssachverständigen ab: auch wenn Grenzwertüberschreitungen bei den relevanten Luftschadstoffen zu erwarten sind, so werden sie nach prognostischer Einschätzung die Irrelevanzschwelle, die nach der den Stand der Technik darstellenden RVS 04.02.12 (Schadstoffausbreitung an Straßen) mit 3% des Jahresmittelgrenzwertes festgelegt wird, nicht überschreiten. Es wurde daher vom Amtssachverständigen schlüssig und nachvollziehbar bestätigt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen für die Luftschadstoffe Feinstaub PM_{10} und Benzo(a)pyren irrelevant sein werden.

Dass der Einwand der Stadtgemeinde Fischamend hinsichtlich der wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes des belasteten Gebietes D aufgrund der Feststellung des Amtssach-

verständigen in seiner gutachterlichen Stellungnahme, „*dass die Ergebnisse der Immissionsmodellierung in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz von Ökosystem und Vegetation eine vorhabensbedingte Zusatzbelastung des Parameters NO_x beim Jahresmittelwert in Teilen des Nationalparks Donau-Auen, die über der Irrelevanzschwelle liegen, zeigen*“, ins Leere geht, ist damit zu begründen, dass beim belasteten Gebiet Luft nur die vorhabensbedingten Auswirkungen durch jenen Luftschadstoff zu untersuchen sind, für den das belastete Gebiet ausgewiesen ist. Die Standortgemeinden Schwechat und Fischamend sind nur hinsichtlich des Luftschadstoffes PM₁₀ als belastete Gebiete ausgewiesen. Dass der Parameter NO_x vorhabensbedingt die Irrelevanzschwelle überschreiten wird, wurde hinsichtlich der Beeinträchtigung des Schutzzweckes des besonderen Schutzgebietes Nationalpark Donau-Auen (Kategorie A) geprüft und durch den naturschutzfachlichen Amtssachverständigen fachlich als nicht maßgeblich bewertet.

Weiters wird von der Verfahrenspartei gerügt, dass der Amtssachverständige nicht schlüssig dargelegt hätte, aus welchen Gründen er zu der fachlichen Aussage gekommen wäre, dass für den Parameter Benzol von einer Einhaltung der IG-L Grenzwerte ausgegangen werden könne.

Dazu hat der ho. Amtssachverständige folgendes in fachlicher Hinsicht ausgeführt:

„Hinsichtlich des Luftschadstoffes Benzol wurden in der Luftschadstoffuntersuchung die Ergebnisse von Luftgütemessstellen in Ostösterreich seit dem Jahr 2004 ausgewertet. Demnach registrieren Messstellen im städtischen Hintergrund einen Jahresmittelwert von ca. 2 µg/m³ bzw. in ländlichen Gebieten von ca. 1 µg/m³. Die Hintergrundbelastung liegt somit deutlich unter dem im IG-L Anlage 1a festgelegten Grenzwert von 5 µg/m³. In der Luftschadstoffuntersuchung wurde zudem der Nachweis geführt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen für den Luftschadstoff Benzol irrelevant sind.“

3.5.4.3 Schließlich kommt die Stadtgemeinde Fischamend in ihrer Stellungnahme zu dem Schluss, dass das in Kategorie E des Anhangs 2 des UVP-G 2000 als schutzwürdiges Gebiet geregelte Siedlungsgebiet darauf abzielt, *dass eine 300 m breite Pufferzone zwischen Wohngebiet und Vorhaben bestehen sollte*. Da sich das Vorhaben im Bereich der 300 m Zone befände und somit der Schutzzweck des Heranrückens belastender Einrichtungen ohne ein UVP-Verfahren wesentlich beeinträchtigt werden würde, sei im gegenständlichen Fall eine UVP durchzuführen.

Nach dieser Feststellung geht die Einschreiterin offenbar von der Rechtsansicht aus, dass ein Vorhaben immer dann a priori UVP-pflichtig ist, wenn sich im Umkreis von 300 m um das Vorhaben Grundstücke mit der in Kategorie E genannten Widmungen befinden. Diese Auslegung findet aber im UVP-G 2000 keine Deckung. Es ist nämlich auch bei der physischen Berührung eines Siedlungsgebietes, das durch die Kategorie E des Anhangs 2 des UVP-G 2000 definiert wird, eine Einzelfallprüfung mit dem Inhalt durchzuführen, ob der Schutzzweck dieses schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben wesentlich beeinträchtigt wird.

Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist wie schon oben dargestellt der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Es sind daher die vorhabensbedingten Auswirkungen durch die Parameter Luftschadstoffe, Lärm, Erschütterungen und

Licht auf diesen Schutzzweck zu prüfen. Für das gegenständliche Vorhaben hat die Einzelfallprüfung ergeben, dass keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden der Menschen erheblich einschränkende Immissionen zu erwarten ist.

Die Bedenken der Stadtgemeinde Fischamend sind insgesamt als unbegründet anzusehen und vermögen nicht den vorliegenden Gutachten der Amtssachverständigen in tauglicher Art und Weise entgegenzutreten. Sie sind auch nicht geeignet, die Behörde davon zu überzeugen, dass das gegenständliche Vorhaben entgegen dem Ergebnis des behördlichen Ermittlungsverfahrens einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss.

III. Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

IV. Hinweise

1. Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und / oder Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt/ einer bevollmächtigten Rechtsanwältin eingebracht werden. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,00 zu entrichten.

2. Gem. § 24 Abs. 5a UVP-G 2000 kann gegen diesen Bescheid eine gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation, in deren im Anerkennungsbescheid ausgewiesenen örtlichen Zulassungsbereich das gegenständliche Vorhaben gelegen ist, binnen sechs Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung des Bescheides im Internet Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Die Beschwerde muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt/ einer bevollmächtigten Rechtsanwältin eingebracht werden. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,00 zu entrichten.

3. Der Feststellungsbescheid wird unter Angabe des Beginns der Veröffentlichung unter folgender Internet-Adresse bereitgestellt: www.bmvit.gv.at; Menüpunkt Verkehr, Unterpunkte >>Straße>> Autobahnen/Schnellstraße>>Projekte und Trassenfestlegungsverfahren A 4 Ost Autobahn>>Trassenfestlegungsverfahren>>Fahrstreifenzulegung an die A 4 im Abschnitt von Anschlussstelle Flughafen Wien-Schwechat bis Anschlussstelle Fischamend.

Ergeht an:

1. die ASFINAG Bau Management GmbH
im Vollmachtsnamen der ASFINAG
Modecenterstraße 16/3
1030 Wien

2. die Stadtgemeinde Schwechat
Rathausplatz 9
2320 Schwechat
als Standortgemeinde

3. die Stadtgemeinde Fischamend
vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana
Taborstraße 10, Stiege 2
1020 Wien
als Standortgemeinde

4. den Landeshauptmann von Niederösterreich
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser,
Abteilung WA 2 (Wasserwirtschaft)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

5. die Niederösterreichische Landesregierung
als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (Teilkonzentration)
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung RU4 (Umweltrecht)
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

6. die Bezirkshauptmannschaft Wien- Umgebung
als mitwirkende Behörde,
insbesondere als Naturschutzbehörde
als Wasserrechtsbehörde,
als Forstbehörde und
als Straßenverkehrsbehörde
Leopoldstraße 21
3400 Klosterneuburg

7. das Bundesdenkmalamt
Abteilung für Bodendenkmale und
Landeskonservatorat für Wien und Niederösterreich
Hofburg, Säulenstiege
1010 Wien

8. die NÖ Umweltschutzbehörde
Wiener Straße 54

3109 St. Pölten

Zur Kenntnis an:

1. den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft
per Adresse Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

2. die ASFINAG Holding
Rotenturmstraße 5-9
1020 Wien

Für die Bundesministerin:
Mag. Dr. Christine Rose

Ihr(e) Sachbearbeiter(in):
Mag. Erika Faunie
Tel. : +43 (1) 71162 65 5884
Fax: +43 (1) 71162 65 65884
E-Mail: erika.faunie@bmvit.gv.at