



Dipl.-Ing. Reinhard Ellinger
Zivilingenieur für technische Chemie
Allgemein gerichtlich beeideter Sachverständiger
Fachgebiet Reinhaltung der Luft

1180 Wien Cottagegasse
5/9 Tel. +43 1 470 55 04
GSM 0664/38 14 792
Email: ellinger@lua.co.at

Amt der NÖ. Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abteilung Umweltrecht
zH. Herrn Dipl.-Ing. Hackl
Landhausplatz 1
3109 St Pölten
E-Mail: wolfgang.hackl@noel.gv.at

Wien, am 15.1.2018
Auftr. Nr. 534

ZI: RU4-U-559

Betrifft:

EAVG Enzersdorfer Abfallverwertungsgesellschaft mbH. Deponie Enzersdorf an der Fischa
Genehmigungsverfahren gemäß § 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000.

Ergänzende Beurteilung Fachgebiet Luftreinhaltetechnik

Mit Schriftsatz vom 21.11.2017 wurden von der Abteilung Umweltrecht folgende
luftreinhaltetechnisch relevanten Unterlagen zur Vorhabensergänzung übermittelt:

- Schriftsatz der SHMP Schwartz Huber-Medek Pallitsch Rechtsanwälte OEG
- Einreichunterlage nach den Materiengesetzen, Projektkonkretisierung September 2017,
alternative Deponiezufahrt
- Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) Ergänzung September 2017, alternative
Deponiezufahrt

Aufgrund der Projektänderungen war zu überprüfen ob sich durch die Vorhabensergänzungen aus
Sicht des Fachgebietes,

- das Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitsgutachten) ändert,
- wenn ja, wie wird diese Änderung fachlich beurteilt.

AUSGANGSSITUATION

Im Zuge des anhängigen Genehmigungsverfahrens wurde seitens EAVG überlegt, eine alternative Deponiezufahrt von der LH 166 zum Deponieareal als mögliche Alternative zur bereits verfahrensgegenständlichen Zufahrt auszuführen. Diese alternative Deponiezufahrt ist in den angeschlossenen Einreichunterlagen näher beschrieben und in der „Projektänderung Luft und Klima“ Meteoscience immissionstechnisch beurteilt. Ob die bereits eingereichte Deponiezufahrt, für welche die Umweltverträglichkeit für alle Fachgebiete nachgewiesen wurde, oder die alternative Deponiezufahrt zur Ausführung gelangt, wird spätestens zum Zeitpunkt des Baubeginns entschieden. Jedenfalls gelangt nur entweder die bereits eingereichte Zufahrt oder die nun in der Projektergänzung beschriebene alternative Deponiezufahrt zur Ausführung, nicht aber beide Zufahrten. Die geplante und alternative Wegführung ist in Abbildung 1 dargestellt.

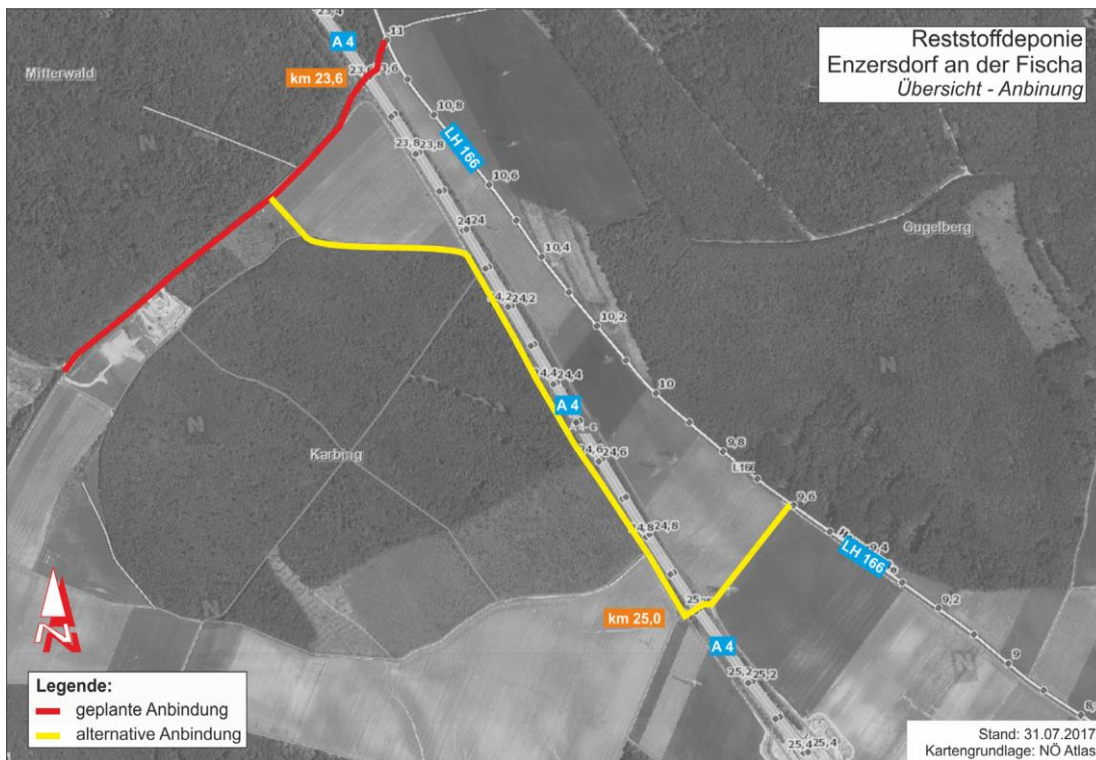


Abbildung 1 : Reststoffdeponie – Übersicht Anbindung (Quelle arealConsult Ziviltechnikerges.m.b.H.)

Luftreinhalte-technische Beurteilung

Aus den beiden Abbildungen ist für die PM10 JMW Zusatzbelastung bereits zu erkennen, dass der Einwirkraum (Bereich innerhalb der PM10 JMW Zusatzbelastung von 0,4 µg/m³ bzw. 1% des JMW-Grenzwertes) sich bei geänderter Straßenführung zwar vergrößert, aber in Bezug zu den nächsten Wohnanrainern keine Veränderung der Belastungssituation mit sich bringt. Dies gilt in gleicher Weise für den KFZ-bedingten Hauptemissionsstoff Stickstoffdioxid. Die im Einreichoperat zur UVE ermittelten Zusatzbelastungen (Tabelle 23, Seite 33 Teilgutachten Luftreinhalte-technik) für den JMW PM10 und JMW NO₂ entsprechen jenen in Tabelle 1 für die Vorhabensänderung „Alternative Deponiezufahrt“.

Für KFZ-bedingte Nebenemissionstoffe, welche von Verbrennungsmotoren nur in sehr geringen Mengen freigesetzt werden, für die aber ebenfalls gesetzliche Immissionsbegrenzungen bestehen (Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Benzo(a)pyren), liegen die Zusatzbelastungen deutlich unter den jeweiligen Bagatelleschwellen. Damit ergeben sich durch die geänderte Wegführung keine relevanten Belastungsänderungen gegenüber der UVP.

Aus luftreinhalte-technischer Sicht ergibt sich hinsichtlich des Anrainerschutzes daher keine Änderung in der Beurteilung gegenüber dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Die Zusatzbelastungen zum NO_x-Jahresmittelwert wird im Fachbeitrag „Projektänderung: Zufahrt über alternative Route“ unmittelbar neben der Zufahrtsstraße mit weniger als 3 % des Grenzwertes zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation ausgewiesen, und kann damit in Hinblick auf das Schwellwertkonzept als irrelevant gering bezeichnet werden.

JMW Zusatzbelastung bei geänderter Wegführung	Szenario 3	
	NO ₂	PM10
Aufpunkt / Ort	µg/m ³	µg/m ³
AP_1 Enzersdorf/Fischa, Neubergsiedlung 52	< 0.01	0.02
AP_2 Enzersdorf/Fischa, Hochleithen 1	< 0.01	0.05
AP_3 Enzersdorf/Fischa, Königsberg 2	< 0.01	0.05
AP_4 Maria Ellend, Hofstraße 18	< 0.01	0.01
AP_5 Arbesthal, Kellergasse GNr 223	< 0.01	0.05
AP_6 Enzersdorf/Fischa, Ludwigshof 1	< 0.01	0.05

Tabelle 1.: Zusatzbelastungen für die JMW NO₂ und PM10 bei alternativer Deponiezufahrt.

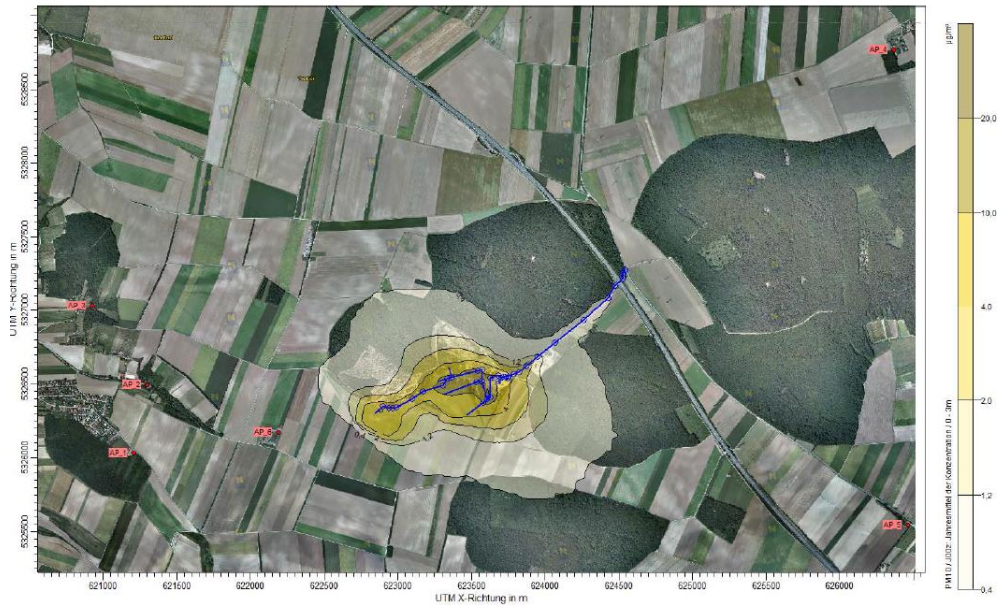


Abbildung 2 : Abgrenzung des Untersuchungsraumes durch die PM10 JMW Zusatzbelastung; $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Isolinie entspricht 1% des JMW-Grenzwertes für Szenario 3 (Quelle Meteo Science Mai 2014)

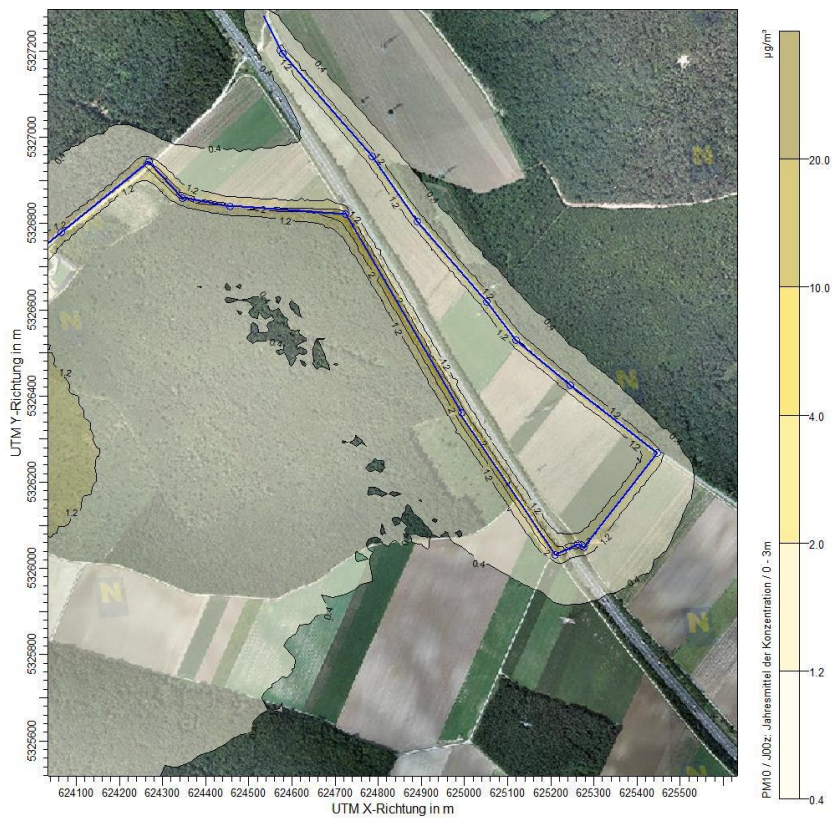


Abbildung 3 : Abgrenzung des Untersuchungsraumes durch die PM10 JMW Zusatzbelastung; $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Isolinie entspricht 1% des JMW-Grenzwertes für Szenario 3 mit alternativer Wegeführung (Quelle Meteo Science August 2017)