



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Land NÖ, vertreten durch
das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung
Landesstraßenplanung - ST3,
vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner
Rechtsanwälte GmbH
Schottenring 12
1010 Wien

Beilagen

RU4-U-887/001-2017

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.ru4@noel.gv.at - Telefax 02742/9005/15280
Internet: http://www.noel.gv.at DVR: 0059986
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005

Bezug

BearbeiterIn

Mag. Manuel Reiter,
LL.M., MBA

(0 27 42) 9005

Durchwahl

15247

Datum

12. Juni 2017

Betrifft

ST3 - Abteilung Landesstraßenplanung - Landesstraße B3, Umfahrung Groß-Enzersdorf-
Standort: Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf (GF), Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7
UVP-G 2000; Bescheid

Bescheid

Das Land NÖ, vertreten durch das Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung, vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 12, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 22.02.2017 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 gestellt, die Behörde möge feststellen, dass für das Vorhaben „B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Spruch

I Feststellung

Es wird festgestellt, dass das Vorhaben „B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf“ des Landes NÖ, vertreten durch das Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung, vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 12, 1010 Wien, nämlich die Errichtung der B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf als Landesstraßenumfahrung in der Länge von ca 5,3 km und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von ca 8.920 Kfz im Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf keinen Tatbestand im Sinn des § 3 UVP-G 2000 iVm Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Rechtsgrundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, in der Fassung BGBl. I Nr. 58/2017, insbesondere § 3 Abs. 7 iVm Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF. BGBl. I Nr. 161/2013, insbesondere § 37ff

Begründung

1 Sachverhalt

1.1 Das Land NÖ, vertreten durch das Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenplanung, vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, Schottenring 12, 1010 Wien, hat mit Schreiben vom 22.02.2017 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung der UVP-Pflicht betreffend der Errichtung der B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf, gestellt.

2 Geplantes Vorhaben

2.1 Vorbemerkung

2.1.1 Für das Vorhaben B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf wurde bereits mit rechtskräftigem Feststellungsbescheid vom 03.02.2015, GZ: RU4-U-780/001-2014, von der NÖ Landesregierung festgestellt, dass dieses Vorhaben keinen Tatbestand im Sinn der Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß UVP-G 2000 unterliegt.

2.1.2 Das damals eingereichte Vorhaben gelangte jedoch nicht zur Umsetzung.

2.1.3 Das damalige Vorhaben hatte eine Länge von 4,9 km und einen DTV von ca 11.000 Kfz im Prognosezeitraum 2030. Die damals projektierte Trasse sprang östlich vor dem Siedlungsgebiet von Groß-Enzersdorf von der B3 auf Höhe Oberhausen ab und führte zuerst Richtung Norden, schwenkte dann Richtung Westen, querte die Landesstraße L3015 sowie Landesstraße L11 und endete an der Landesstraße L3019.

2.1.4 Dieses Vorhaben wurde – wie nachfolgender Vorhabensbeschreibung zu entnehmen ist – sowohl hinsichtlich der Länge, des DTV als auch insbesondere hinsichtlich der Trassenführung wesentlich geändert, weshalb ein neu zu beurteilendes Vorhaben vorliegt.

2.2 Vorhabensbeschreibung

2.2.1 Die Antragstellerin beabsichtigt die Errichtung der B3 Umfahrung Groß-Enzersdorf als Landesstraßenumfahrung.

2.2.2 Der Zweck des Vorhabens besteht insbesondere in

- der Entlastung der bestehenden Ortsdurchfahrten vom Durchzugsverkehr auf der B3,
- der Minimierung der künftigen Belastungen durch Lärm und Luftschadstoffe,
- der Erhöhung der Verkehrssicherheit sowie
- der Minimierung der künftigen Belastungen bei den Schutzgütern, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume, Wasser, Sach- und Kulturgüter als auch Landschafts- und Ortsbild.

2.2.3 Die geplante Umfahrung zweigt – im Gegensatz zum „alten“ Vorhaben – weiter östlich der KG Oberhausen von der B3 ab und führt zuerst für ca 2,4 km Richtung Norden, und schwenkt erst oberhalb des dort befindlichen Waldstücks Richtung Westen, quert die L3015 sowie die Landesstraße L11 und mündet schlussendlich in der Landesstraße L3019. Die Kreuzungen am östlichen und westlichen Ende der Umfahrung werden, wie die Kreuzungen zur L3015 und L11 als Kreisverkehre ausgeführt.



2.2.4 Insgesamt weist das Vorhaben eine Länge von ca 5,3 km auf.

2.2.5 Im Prognosezeitraum 2030 wird von einem DTV von ca 8.920 ausgegangen.

2.2.6 Eine Beschränkung des Verkehrsteilnehmerkreises wird nicht erfolgen. Das gegenständliche Vorhaben ist somit nicht ausschließlich für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmt, auch die Benutzung durch Radfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger soll zugelassen sein.

2.2.7 Das geplante Vorhaben liegt zur Gänze im Gemeindegebiet von Groß-Enzersdorf. Die Gemeinde Groß-Enzersdorf befindet sich im Verwaltungsbezirk Gänserndorf.

2.2.8 Im Projektgebiet wurden in den letzten 10 Jahren keine unmittelbar angrenzenden Landesstraßenprojekte umgesetzt.

2.2.9 Das Projekt liegt in einem Gebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

3 Erhobene Beweise

3.1 Der erhobene Sachverhalt basiert auf dem Feststellungsantrag, den von der Konsenswerberin beigelegten Unterlagen, den eingelangten Stellungnahmen und den eingeholten Gutachten der Sachverständigen für Verkehrstechnik und Luftreinhalte-technik.

3.2 Auszug aus der Stellungnahme des Sachverständigen für Luftreinhalte-technik, eingelangt am 18.04.2017:

Im gegenständlichen Gutachten wurde die Immissions-Ist-Situation der im IG-L begrenzten Luftschadstoffe Feinstaub PM 10, PM 2,5 und des bedeutendsten Hauptemissionsstoffes Stickstoffdioxid beschrieben und die zu erwartenden möglichen Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf das Schutzgut Luft und auf den Menschen bzw. die menschliche Gesundheit abgeschätzt.

An den dem Projektgebiet nächstgelegenen Feinstaubmessstellen wurde für PM 10 in den letzten Jahren zwar stets der JMW-Grenzwert nach IG-L eingehalten, jedoch wurden vermehrt Überschreitungen des TMW-Kriteriums nach IG-L registriert. Das Untersuchungsgebiet wurde daher mit der Verordnung des BMFLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 166/2015) für PM 10 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 (UVP-Gesetz 2000) eingestuft. Für die Grenzwerte JMW PM 2,5, HMW NO₂ und JMW NO₂ ist derzeit und auch in Zukunft von deren Einhaltung auszugehen.

Auf Basis der prognostizierten Verkehrsdaten (Bezugsjahr 2030) wurden die Emissionsbeiträge des Verkehrs im Bereich der B3 sowie im durch das Vorhaben relevant beeinflussten untergeordneten Straßennetz berechnet. Daraus wurde die verkehrsbedingte Immissionsbelastung im Untersuchungsraum für den Nullplanfall und

den Ausbauplanfall prognostiziert und die Belastungsänderungen aus der Differenz der beiden Planfälle ermittelt.

Die Berechnungen ergaben für die meisten Wohnanrainer geringfügige Verbesserungen der Immissionssituation hinsichtlich der Zusatzbelastungswerte JMW - NO₂, JMW – PM 10 und JMW – PM 2,5. In einigen Bereichen, wo Verschlechterungen prognostiziert werden, liegen diese für NO₂ bei 0,3 % und für PM 10 bei max. 0,1 % des Grenzwertes und damit deutlich unter der Irrelevanzschwelle.

Im Bereich der Wohngebiete ergeben sich für den PM 10-TMW und den NO₂ HMW_{max} größtenteils Verbesserungen. Für den PM 10 - TMW ist mit keinen zusätzlichen Überschreitungen zu rechnen.

Aus der Sicht des Fachgebietes Luftreinhaltetechnik sind auf Basis der durchgeführten Emissionsanalyse und Immissionsprognose durch die Errichtung der Landesstraße B3, Umfahrung Groß-Enzersdorf „Projekt 2017“ keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks, für schutzwürdige Gebiete D gemäß Anhang 2 zum UVP-G 2000, zu erwarten.

3.3 Auszug aus der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 04.05.2017:

Entsprechend dem Auftrag wurden

- der Analyseplanfall 2012,
- der Referenzplanfall 2030 (Bestandsnetz unter Berücksichtigung des Prognostizierten Verkehrs),
- der Nullplanfall 2030 (P0)-ohne die Umfahrung der B3 Groß-Enzersdorf und
- der Ausbauplanfall 2030(V2b) mit Errichtung der Umfahrung LB3 Groß-Enzersdorf

ermittelt.

Dabei wurde das 2009 aktualisierte Verkehrsmodell Ost unter Berücksichtigung der wesentlichen strukturellen Eingangsdaten (Einwohner, Beschäftigte, Motorisierungsgrad) unter Bedacht auf die Bevölkerungsprognose der ÖROK (Österreichischen Raumordnungskonferenz) berücksichtigt.

Der Motorisierungsgrad wurde aus einer Zeitreihenanalyse für die politischen Bezirke Wiens und Niederösterreichs abgeleitet.

Weitere Analysen aus Erhebungen im Zusammenhang mit der LKW-Maut und Verkehrserhebungen des Landes Niederösterreich fließen ebenfalls ein.

Die Berechnungen wurden im so genannten Referenzszenario durchgeführt, in dem die Realisierung aller rechtlich und vertraglich fixierten Verkehrs(Infrastruktur)Maßnahmen sowohl im Motorisierten Individualverkehr (MIV) als auch im Öffentlichen Verkehr (ÖV) unterstellt ist.

Zusätzlich wurde ein Referenzplanfall für den Prognoseverkehr 2030 erstellt. Dieser Referenzplanfall unterstellt einen Netzzustand wie im Bestand. Somit sind hier die oben angeführten Netzergänzungen im höchstrangigen Straßennetz sowie im Landesstraßennetz nicht enthalten.

Im Verkehrsmodell Ost sind die Verkehrszellen in Niederösterreich und Burgenland Gemeinden/Ortschaften, in Wien Zählbezirke.

Bei den Fahrzeugarten wurde nach Lieferwagen, LKW ohne Anhänger und LKW mit Anhänger bzw. Sattel-KFZ beim Berufs- bzw. Personenwirtschaftsverkehr sowie Einkaufs- und Freizeitverkehr unterschieden.

Das Verkehrsmodell Ost umfasst ca. 6200 Verkehrsbezirke und 950 Verkehrsoberbezirke.

Bei den numerischen Berechnungen wurde zunächst das Modell am Bestand kalibriert (Querschnitts bezogen) und auch die Fahrtweitenverteilung möglichst dem Bestand entsprechend berücksichtigt.

Folgende Ausbaumaßnahmen im Straßennetz sind in dem Maßnahme Planfall 2030 berücksichtigt:

- *A 5 Nord Autobahn (Abschnitt Nord A vierstreifig; Abschnitt Nord B vierstreifig)*
- *A 23 Südosttangente Wien (ASt Landstraße)*
- *S 1 Außenring Schnellstraße (Spange Seestadt) und Stadtstraße Aspern*
- *S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (vierstreifig A 4 – S 2)*

- *S 3 Weinviertler Schnellstraße (dreistreifig Hollabrunn – Guntersdorf)*
- *S 5 Stockerauer Schnellstraße (vierstreifig DB Traismauer – Krems)*
- *S 8 Marchfeld Straße (vierstreifig)*
- *LB 6 Laaer Straße - Umfahrung Harmannsdorf / Rückersdorf*
- *LB 8 Angerner Straße - Umfahrung Gänserndorf / Umfahrung Gänserndorf Süd*
- *LB 46 Staatzer Straße - Umfahrung Mistelbach (inkl. Hüttendorf und Paasdorf)*
- *L 2 - Umfahrung Raasdorf*
- *Spange L 2 – L 9*
- *Umfahrung Helmahof*
- *Brücke Angern*

3. Gutachten

Die Prognosen sind in das umfangreiche Netz der Verkehrsprognose Ost (VPO) eingebettet.

Eine Kalibrierung erfolgte – wie dem technischen Bericht zu entnehmen ist und zeigt der Vergleich mit den zur Verfügung stehenden Zählraten der Querschnitte der B3 nächst km 25,884 und km 30,5 gute Übereinstimmung mit den im Analyseplanfall 2012 ermittelten Werten.

Die im Übrigen angewandte Methode der Prognose unter Zugrundelegung der Arbeitsplatz-, Einwohnerentwicklung und der Entwicklung des Motorisierungsgrades entspricht in der Fachliteratur (z.B. Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Straßenverkehrsplanung) dargelegten Prozessen.

Die Prognose macht eine iterative numerische Berechnung erforderlich und ist das in der VPO (Verkehrsprognose Ost) verwendete Netz äußerst umfangreich (siehe Befund), sodass eine Berechnung ohne entsprechende Software mit hohem Ermittlungs- und Eingabeaufwand nicht möglich ist.

Die Frage der Prüfung von Prognosen und deren Nachvollziehbarkeit ist daher Thema von fachlichen Abhandlungen (z.B. Sammer et al.) und ist geplant, offen zu legenden Kriterien und Prozesse als Mindestanforderungen für die Transparenz derartiger Prognosen zu definieren (RVS Arbeitspapier oder RVS Merkblatt). Diese Grundlagen liegen noch nicht vor.

Unter Berücksichtigung der Richtigkeit der angegebenen Prozesse und der vorliegenden Prozesse sind die vorliegende Verkehrsprognose und die in dieser Prognose abgeleiteten Ergebnisse nachvollziehbar und plausibel.

Die Prognosen legen Systemwiderstände zu Grunde, welche auch auf idealisierten Modellen für die Leistungsfähigkeit basieren.

Leistungsfähigkeitsnachweise für einzelne Kreuzungsbauwerke liegen nicht vor und müssten spätestens im Rahmen eines Detailprojektes nachgereicht werden.

Bei der ggst. Plausibilitätsprüfung der Prognosen müssen diese Nachweise noch nicht vorliegen.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass das genaue Eintreffen der prognostizierten Verkehrsbelastungen nicht garantiert werden kann und Untersuchungen gezeigt haben, dass – insbesondere wenn nicht berücksichtigte Einflussgrößen eine Auswirkung hatten oder zugrunde gelegte Prämissen nicht eingetroffen sind (z.B. infolge der Finanzkrise 2008 / 2009 das BIP geringer ausfiel) erhebliche Abweichungen zwischen der später vorhandenen und der prognostizierten Verkehrsbelastung möglich sind.

Daher wird der Schwerpunkt bei der Überprüfung auf den Prozess der Ermittlung der Prognosewerte unter Bedacht auf anerkannte Methoden gelegt.

4 Parteiengehör/Stellungnahmen

4.1 Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind das wasserwirtschaftliche Planungsorgan und die mitwirkenden Behörden zu hören (§ 3 Abs 7 UVP-G).

4.2 Die Beteiligten hatten die Möglichkeit, zum dargelegten Vorhaben bzw. der Frage nach der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung eine Stellungnahme abzugeben.

4.3 Nachfolgende Stellungnahmen wurde abgegeben:

4.3.1 Auszug aus der Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 03.03.2017:

Stellungnahme des WPO

Mit Schreiben vom 2. März 2017 teilte mir die Abteilung Umweltrecht mit, dass das Land NÖ, vertreten durch das Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßen-planung - ST3 beantragt hat festzustellen, ob für Ihr im Betreff angeführtes Vorhaben die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht. In der Beilage übermittelte Sie den Antrag mit dem Hinweis zur Möglichkeit bis längstens 17. März 2017 Stellung zu nehmen.

Befund und Gutachten

Das Vorhaben wird ohne Abgabe einer bewertenden Stellungnahme zur Kenntnis genommen, da die Anforderungen aus Sicht des WPO (im Wesentlichen Verpflichtung zur ordnungsgemäßen Behandlung der Niederschlagswässer der Straße) unabhängig von der Art des Verfahrens (UVP oder Bewilligung) berücksichtigt werden müssen.

4.3.2 Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 07.03.2017:

In gegenständlicher Angelegenheit wird auf die Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 25.11.2014 im Verfahren RU4-U-780/001-2014 verwiesen, die sinngemäß auf das aktuell anhängige Feststellungsverfahren Anwendung findet.

4.3.3 Die Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 25.11.2014 im Verfahren RU4-U-780/001-2014 lautete:

Da das gegenständliche Vorhaben „Umfahrung Groß-Enzersdorf“ in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D „belastetes Gebiet (Luft)“ zu liegen kommt, ist für die Frage der Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung die fachliche Beurteilung eines luftreinhaltetechnischen Sachverständigen erforderlich. Sollte der Behörde eine diesbezügliche positive Stellungnahme vorliegen, und können erhebliche negative Auswirkungen auf das Schutzgut Luft ausgeschlossen werden, so kann von der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung Abstand genommen werden.

4.4 Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

5 Beweiswürdigung

5.1 Die Entscheidung gründet sich auf den Angaben der Projektwerberin zum Sachverhalt, den vorgelegten Unterlagen, den eingeholten Stellungnahmen und den sachverständigen Gutachten für Verkehrstechnik und Luftreinhaltetechnik.

5.2 Den von der Projektwerberin gemachten Angaben konnte insofern gefolgt werden, als sie nachvollziehbar und nicht widersprüchlich waren. Im Übrigen wurde von Verfahrensbeteiligten nicht behauptet, dass die Angaben nicht das tatsächlich geplante Vorhaben beschreiben.

5.3 Die Gutachten der Sachverständigen für Verkehrstechnik und Luftreinhaltetechnik sind schlüssig und nachvollziehbar.

5.4 Die Art und Weise, wie die Beweise von der Behörde erhoben wurden, entspricht damit den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes.

6 Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

6.1 Die Antragstellerin beabsichtigt eine Landesstraße mit einer Länge von ca 5,3 km und einem DTV (Prognosezeitraum 2030) von ca 8.920 zu errichten.

6.2 Unmittelbar angrenzende, aber nicht freigegebene Teilstücke gibt es nicht.

6.3 Eine Zulegung von Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Antrags.

6.4 Eine Beschränkung des Verkehrsteilnehmerkreises wird nicht erfolgen. Das gegenständliche Vorhaben ist somit nicht ausschließlich für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmt, auch die Benutzung durch Radfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger soll zugelassen sein.

6.5 Der geplante Standort liegt in einem schutzwürdigen Gebiet des Kategorie D im Sinne des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

7 Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

7.1 **Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3 (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d und f, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das beantragte Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25% des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 4 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

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

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob 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 Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhangs 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhangs 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Abs. 7 (Feststellungsverfahren) ist anzuwenden. Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Kumulierung mit anderen Vorhaben, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, Unfallrisiko),

2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes, Belastbarkeit der Natur, historisch, kulturell oder architektonisch bedeutsame Landschaften),

3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Ausmaß der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens. Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhangs 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhangs 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die

Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

.....

(6) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Abs. 1, 2 oder 4 unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der gemäß § 40 Abs. 3 zuständigen Behörde innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden.

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 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 Umweltauswirkungen ausreichen. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist in erster und zweiter Instanz jeweils innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutzes und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und 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. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutzes und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(7a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 7 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt,

Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

Anhang 1

Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer es wird ausdrücklich nur die „Neuerrichtung“, der „Neubau“ oder die „Neuerschließung“ erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

	Infrastrukturprojekte		
Z 9	a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von	d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen ¹⁾ , wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche	g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und

	<p>zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;</p> <p>c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer</p>	<p>tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen</p>	<p>eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen¹⁾, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem</p>
--	--	--	--

	<p>durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Straßen. Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden. Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.</p>
--	--	--	---

¹⁾ Schnellstraßen gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975.

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	<p>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</p>
B	Alpinregion	<p>Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)</p>
C	Wasserschutz- und Schongebiet	<p>Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959</p>

<i>Kategorie</i>	<i>schutzwürdiges Gebiet</i>	<i>Anwendungsbereich</i>
<i>D</i>	<i>belastetes Gebiet (Luft)</i>	<i>gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete</i>
<i>E</i>	<i>Siedlungsgebiet</i>	<p><i>in oder nahe Siedlungsgebieten.</i></p> <p><i>Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:</i></p> <ol style="list-style-type: none"><i>1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</i><i>2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.</i>

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

8 Subsumtion

8.1 Allgemeines

8.1.1 Vorhabensgegenstand ist die Errichtung einer Landesstraße.

8.1.2 Allenfalls einschlägig könnten damit die Tatbestände der Z 9 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 sein.

8.1.3 Zunächst ist jedoch abzugrenzen, ob es sich bei dem Vorhaben der Projektwerberin um eine Änderung oder ein Neuerrichtung handelt. Dabei hat eine umfassende Beurteilung des Zusammenhangs zwischen Bestand und neuem Projekt zu erfolgen (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 95 f). IdZ relevant ist unter anderem, ob ein gemeinsamer Betreiber handelt, ob ein wirtschaftliches Gesamtkonzept vorliegt und ein gemeinsamer Betriebszweck vorliegt, wobei der klar deklarierte Wille der Projektwerberin zu berücksichtigen ist (vgl US 4.7.2002, 5B/2002/1-20 *Ansfelden II*).

8.1.4 Projektsgemäß wird eine Straße neu errichtet.

8.1.5 Die Projektwerberin geht zudem von einem Neuvorhaben aus.

8.1.6 Insofern ist aus Sicht der UVP-Behörde beim gegenständlichen Vorhaben antragsgemäß von einem Neuvorhaben im Sinn des § 3 UVP-G 2000 auszugehen.

8.1.7 Weiters ist zu prüfen, ob eine Schnellstraße oder eine sonstige Straße Gegenstand des Vorhabens ist.

8.1.8 Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich nicht um eine „Schnellstraße“ iSd Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975. Das Vorhaben ist nicht ausschließlich für den Kraftfahrzeugverkehr bestimmt, da die Benutzung durch Radfahrer, Fuhrwerke und Fußgänger zugelassen sein sollen. Gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens, auf das in Z 9 Anhang 1 zum UVP-G 2000 ausdrücklich Bezug genommen wird, liegt eine Schnellstraße nur dann vor, wenn die zu beurteilende Straße ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und das Halten und Parken auf den Fahrbahnen verboten ist (vgl insbesondere *Schachinger*, Können auch Landesstraßen Schnellstraßen sein?, ZVR 2010, 155; sowie das Rundschreiben zur Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt- und Wasserwirtschaft vom 16.2.2011, 154). Da eben diese Voraussetzungen durch die antragsgegenständliche Straße nicht erfüllt werden, liegt keine Schnellstraße iSd Europäischen Übereinkommens vor.

8.1.9 Damit handelt es sich zusammenfassend um einen Neubau einer sonstigen Straße.

8.2 Zum Tatbestand der Z 9 lit a des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.2.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt den Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte (ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen). Als Neubau gilt dabei auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

8.2.2 Bei dem Vorhaben handelt es sich wie unter Punkt 8.1.7ff dargestellt um keine Schnellstraße.

8.2.3 Eine Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Antrags.

8.2.4 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.3 Zum Tatbestand der Z 9 lit b des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.3.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt den Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist (als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen).

8.3.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

8.3.3 Eine Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen ist nicht Gegenstand des Antrags.

8.3.4 Das geplante Vorhaben weist eine bauliche Länge von nur ca. 5,3 km auf.

8.3.5 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.4 Zum Tatbestand der Z 9 lit c des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.4.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt die Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

8.4.2 Eine solche zweite Richtungsfahrbahn soll nicht errichtet werden.

8.4.3 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.5 Zum Tatbestand der Z 9 lit d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.5.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt den Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

8.5.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es um keine Schnellstraße iSd Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975. Die Errichtung einer Anschlussstelle ist nicht Gegenstand des Antrags.

8.5.3 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.6 Zum Tatbestand der Z 9 lit e des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.6.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt den Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

8.6.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

8.6.3 Das geplante Vorhaben weist eine bauliche Länge von ca. 5,3 km auf.

8.6.4 Der angenommene DTV beträgt jedoch nur ca. 8.920 Kfz.

8.6.5 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.7 Zum Tatbestand der Z 9 lit f des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.7.1 Der Tatbestand verlangt das unmittelbare Angrenzen nicht freigegebener Teilstücke.

8.7.2 Solche Teilstücke gibt es nicht.

8.7.3 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.8 Zum Tatbestand der Z 9 lit g des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.8.1 Die Erfüllung des Tatbestandes verlangt Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen oder den Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

8.8.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

8.8.3 In einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A oder C des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 liegt das Vorhaben jedoch nicht.

8.8.4 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

8.9 Zum Tatbestand der Z 9 lit h des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.9.1 Der Tatbestand verlangt zu seiner Verwirklichung Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen, den Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

8.9.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

8.9.3 Das Vorhaben liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D iSd Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet Luft).

8.9.4 Das geplante Vorhaben weist eine bauliche Länge von ca. 5,3 km auf.

8.9.5 Der angenommene DTV beträgt ca. 8.920 Kfz.

8.9.6 Der Tatbestand ist daher **erfüllt** und ist eine **Einzelfallprüfung durchzuführen**.

8.10 Zum Tatbestand der Z 9 lit i des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

8.10.1 Die Erfüllung dieses Tatbestandes verlangt den Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

8.10.2 Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

8.10.3 In einem solchen schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E iSd Anhanges 2 zum UVP-G 2000 liegt das Vorhaben nicht.

8.10.4 Der Tatbestand ist daher **nicht erfüllt**.

9 Einzelfallprüfung

9.1 Zum Beurteilungsmaßstab bei einer Einzelfallprüfung ist folgendes auszuführen:

Aufgabe der Einzelfallprüfung nach der UVP-Richtlinie kann nur eine sehr allgemeine Feststellung sein, ob mit "erheblichen" Auswirkungen auf die Umwelt zu "rechnen" ist. Eine konkrete Beurteilung der Auswirkungen eines Vorhabens in allen Einzelheiten bleibt den hierfür vorgesehenen Bewilligungsverfahren vorbehalten (US vom 10.11.2000, US 9/2000/9/23).

Nach der Judikatur kann Aufgabe der Einzelfallprüfung nur eine sehr allgemeine Feststellung sein, ob mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Entscheidend ist dabei nicht, ob tatsächlich erhebliche schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Z. 1 UVP-G 2000 eintreten, sondern ob mit derartigen Auswirkungen zu rechnen ist. Die Feststellung der Auswirkungen baut demnach auf Prognosen und Erwartungen auf (s. etwa US 1B/2001/2 28 vom 23. August 2001, US 1/2000/17-18 vom 23. Februar 2001)

9.2 Im Rahmen der gegenständlichen Einzelfallprüfung hat die Behörde nach einer Grobprüfung zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass bei Realisierung des Vorhabens unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde (belastetes Gebiet Luft) wesentlich beeinträchtigt wird.

9.3 Im Rahmen dieser Einzelfallprüfung wurden die oben zitierten Sachverständigen-gutachten eingeholt.

9.4 Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik beurteilt die beigebrachten Verkehrsprognosen als nachvollziehbar und plausibel.

9.5 Der Sachverständige für Luftreinhalte-technik führt zusammengefasst in seinem Gutachten aus, dass für die meisten Wohnanrainer geringfügige Verbesserungen der Immissionssituation hinsichtlich der Zusatzbelastungswerte JMW - NO₂, JMW - PM₁₀ und JMW – PM_{2,5} eintreten. In einigen Bereichen, in denen Verschlechterungen prognostiziert werden, liegen diese für NO₂ bei 0,3 % und für PM₁₀ bei max. 0,1 % des Grenzwertes und damit deutlich unter der Irrelevanzschwelle. Im Bereich der Wohngebiete ergeben sich für den PM₁₀-TMW und den NO₂ HMW_{max} großteils Verbesserungen. Für den PM₁₀ - TMW ist mit keinen zusätzlichen Überschreitungen zu rechnen.

9.6 Demgemäß ist durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens nicht mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks des belasteten Gebiets Luft zu rechnen.

10 Rechtliche Würdigung

10.1 Von der Behörde war zu prüfen, ob durch das geplante Vorhaben ein Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt wird.

10.2 Durch das Vorhaben wird kein UVP-pflichtiger Tatbestand iSd Anhang 1 zum UVP-G 2000 verwirklicht.

10.3 Es war daher die im Spruch angeführte Feststellung zu treffen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich oder in jeder anderen technisch möglichen Weise bei uns einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der

Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Die Höhe der Pauschalgebühr für Beschwerden, Wiedereinsetzungsanträge und Wiederaufnahmeanträge (samt Beilagen) beträgt € 30,00.

Hinweise:

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Als Verwendungszweck ist das Beschwerdeverfahren (Geschäftszahl des Bescheides) anzugeben.

Bei elektronischer Überweisung der Beschwerdegebühr mit der „Finanzamtszahlung“ ist als Empfänger das Finanzamt für Gebühren, Verkehrsteuern und Glücksspiel (IBAN wie zuvor) anzugeben oder auszuwählen. Weiters sind die Steuernummer/Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE - Beschwerdegebühr“, das Datum des Bescheides als Zeitraum und der Betrag anzugeben.

Der Eingabe ist - als Nachweis der Entrichtung der Gebühr - der Zahlungsbeleg oder ein Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung anzuschließen. Für jede gebührenpflichtige Eingabe ist vom Beschwerdeführer (Antragsteller) ein gesonderter Beleg vorzulegen.

Ergeht an:

1. Stadtgemeinde Groß-Enzersdorf, z. H. des Bürgermeisters, Rathausstraße 5, 2301 Groß-Enzersdorf
2. NÖ Umweltschutzbehörde, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten
3. Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf, Schönkirchner Straße 1, 2230 Gänserndorf
4. Abteilung Wasserwirtschaft, Landeshauptmann von NÖ als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
5. Abteilung Anlagentechnik
z.Hd. Frau DI Fuchs
6. Herrn Dipl.-Ing. Reinhard Ellinger, p.A. Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH (LUA), Cottagegasse 5, 1180 Wien
7. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Stubenbastei 5, 1010 Wien
zur Kenntnis

NÖ Landesregierung

Im Auftrag

Dr. B r e y e r



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:
www.noel.gv.at/amtssignatur