



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

1. Palmers Aktiengesellschaft  
2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH  
3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH  
4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH  
5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft  
m.b.H.  
alle vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner  
Rechtsanwälte GmbH  
Schottenring 12  
1010 Wien

RU4-U-900/001-2017      Beilagen  
1  
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: [post.ru4@noel.gv.at](mailto:post.ru4@noel.gv.at) - Telefax 02742/9005/15280  
Internet: <http://www.noel.gv.at>      DVR: 0059986  
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005

Bezug      (0 27 42) 9005  
BearbeiterIn      Durchwahl      Datum  
Mag. Manuel Reiter,      15247      16. April 2018  
LL.M., MBA

Betrifft

1. Palmers Aktiengesellschaft, 2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH, 3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH, 4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH, 5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft m.b.H., Straßenbauvorhaben „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ - Standort: Marktgemeinde Wiener Neudorf (MD) KG Wiener Neudorf; Feststellungsantrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000; **Bescheid**

## **Bescheid**

Die 1. Palmers Aktiengesellschaft, 2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH, 3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH, 4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH, 5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft m.b.H., alle vertreten durch die Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, haben mit Schreiben vom 10.07.2017 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 gestellt, die Behörde möge feststellen, dass für das Vorhaben „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

## Spruch

### I Feststellung

Es wird festgestellt, dass das Vorhaben „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ der 1. Palmers Aktiengesellschaft, 2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH, 3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH, 4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH, 5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft m.b.H., alle vertreten durch die Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, nämlich die Errichtung von Straßen in einer Gesamtlänge von 3,166 km und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von bis zu 11.450 Kfz / 24h im Gemeindegebiet von Wiener Neudorf 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.

### II Kostenvorschreibung

Die 1. Palmers Aktiengesellschaft, 2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH, 3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH, 4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH, 5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft m.b.H., alle vertreten durch die Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, werden verpflichtet, für die vorliegende Feststellung Landesverwaltungsabgaben in Höhe von **€ 9,05** innerhalb von zwei Wochen ab Bescheidzustellung mittels beiliegenden Zahlscheines zu bezahlen.

(Hinweis: Die Überweisung möge auf das Konto bei der HYPO NÖ Landesbank Empfänger LAND NÖ, IBAN: AT375310001152991602 erfolgen. Bei der Überweisung sind die Kostennoten GF-NR laut Beilage, sowie das Aktenkennzeichen RU4-U-900/001-2017 als Verwendungszweck anzuführen.

Sollte ein Zahlschein benötigt werden, ersuchen wir um diesbezügliche Mitteilung.)

### Rechtsgrundlagen

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, insbesondere § 3 Abs. 7 iVm Z 9 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, insbesondere § 37ff

§ 1 NÖ Landes- und Gemeinde Verwaltungsabgabengesetz

Tarif A, Tarifpost 2 NÖ Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2001 idF NÖ Landes-Verwaltungsabgabentarif 2018

## **Begründung**

### **1 Sachverhalt**

**1.1** Die 1. Palmers Aktiengesellschaft, 2. UNIVERSALE International Realitäten GmbH, 3. Ökopark Wiener Neudorf Nord ÖWN GmbH, 4. Rana-Liegenschaftsverwertung GmbH, 5. DiRana Liegenschaftsverwertungsgesellschaft m.b.H., vertreten durch die Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, 1010 Wien, haben mit Schreiben vom 10.07.2017 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung der UVP-Pflicht betreffend die Errichtung von Straßen in einer Gesamtlänge von 3,166 km und einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (DTV) von bis zu 11.450 Kfz im Gemeindegebiet von Wiener Neudorf gestellt.

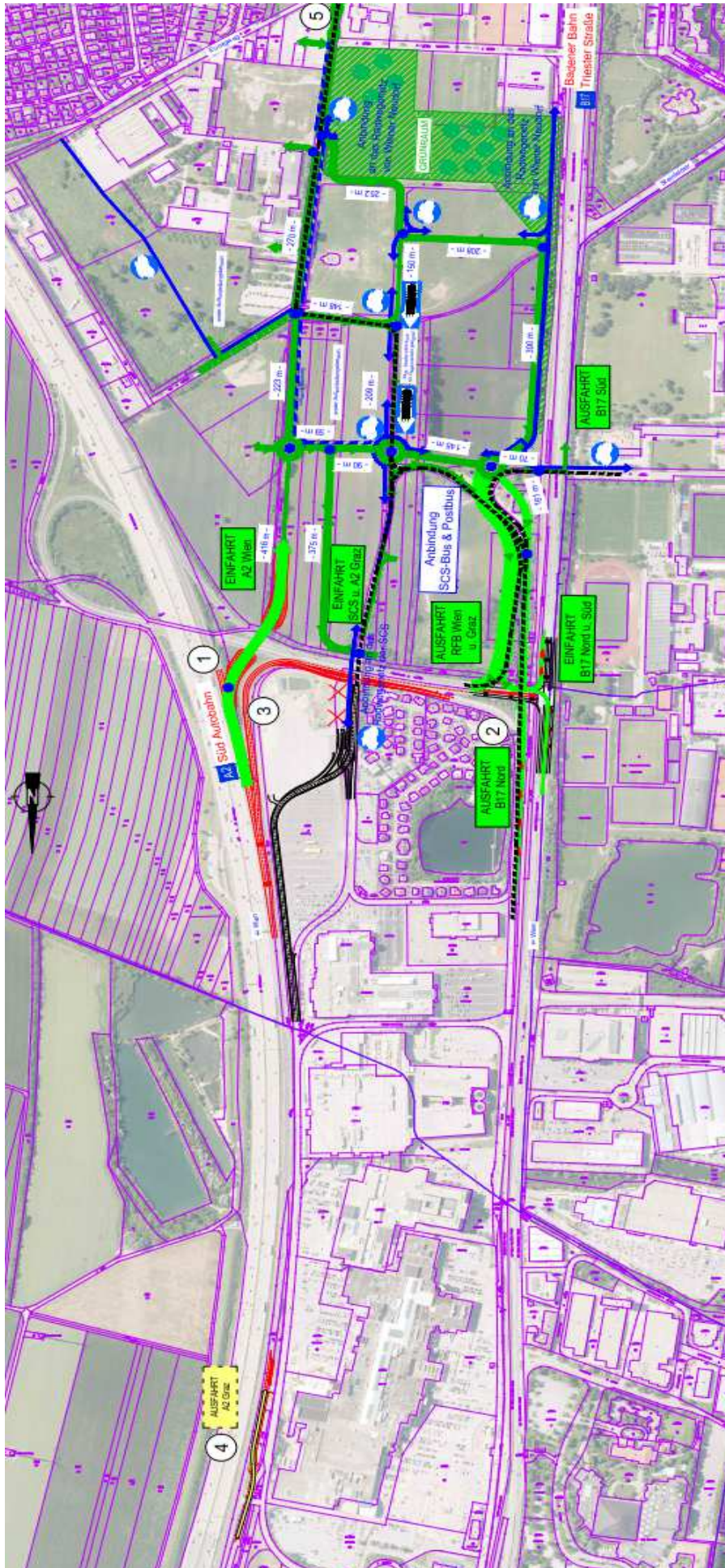
### **2 Geplantes Vorhaben**

#### **2.1 Vorhabensbeschreibung**

**2.1.1** Die Antragstellerinnen sind Eigentümerinnen an Liegenschaften auf dem Gebiet der Gemeinde Wiener Neudorf.

**2.1.2** Diese Liegenschaften sollen künftig bebaut werden.

**2.1.3** Zu diesem Zweck errichten die Liegenschaftseigentümerinnen Zufahrtsstraßen zu ihren Grundstücken.



2.1.4

**2.1.5** Diese hier antragsgegenständlichen Straßen befinden sich in der Gemeinde Wiener Neudorf und werden von den Eigentümerinnen errichtet und später als öffentlich zugängliche Verkehrsflächen an die Gemeinde Wiener Neudorf abgetreten werden.

**2.1.6** Das Vorhabensgebiet liegt zwischen der A 2 auf Höhe der Anschlussstelle Mödling und der B 17 Triester Straße.

**2.1.7** Konkret ist die Errichtung einer Abfahrt von der Kollektorfahrbahn geplant, sowie die Errichtung zusammenhängender Straßenzüge samt Kreisverkehren. Sämtliche Straßen sollen zeitgleich bzw zeitnah errichtet werden.

**2.1.8** Mit Schreiben vom 30.10.2017 wurden die ursprünglich übermittelten Verkehrsdaten dahingehend modifiziert, dass der höchste angenommene DTV nunmehr bei 11.450 Kfz / 24h liegen.

## **2.2 Lage**

**2.2.1** Das Projekt liegt in einem Gebiet der Kategorien D und E des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

## **3 Erhobene Beweise**

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

**3.2** Auszug aus der Stellungnahme des Sachverständigen für Luftreinhalte-technik vom 05.09.2017:

### ***GUTACHTEN<sup>1</sup>***

*Gemäß Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000 (BGBl II Nr 166/2015) wurde die Stadtgemeinde Wiener Neudorf im Verwaltungsbezirk Mödling aufgrund der hohen Belastung mit Feinstaub PM<sub>10</sub> zum Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet - Luft) ausgewiesen. Anlässlich der beabsichtigten*

*Errichtung des Straßenbauvorhabens „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ wurde für das anhängige Feststellungsverfahren das vorliegende immissionsschutztechnische Gutachten erstellt. Dazu wurde die Immissions-Ist-Situation des Luftschadstoffes Feinstaub  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$  sowie des 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. Daraus leitet sich ein Verschlechterungsverbot der Immissionssituation hinsichtlich  $PM_{10}$  ab. Für die Grenzwerte JMW- $PM_{2,5}$ , JMW- $NO_2$  und HMW- $NO_2$  ist derzeit und auch in Zukunft von deren Einhaltung auszugehen.*

*Auf Basis des prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Straßenbauvorhaben wurden die Emissionsbeiträge des Verkehrs des umliegenden Straßennetzes, welches vom Vorhaben beeinflusst wird, für jeden Streckenabschnitt abgeschätzt und daraus die Immissionszusatzbelastungen bei den höchstbelasteten Anrainern ermittelt.*

*Die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen des JMW- $PM_{10}$  zeigten für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau, welches mit max.  $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  deutlich unterhalb von 1 % des JMW- Grenzwertes liegt. Für den TMW- $PM_{10}$  resultiert damit statistisch gesehen maximal eine zusätzliche Überschreitung des TMW-Grenzwertes.*

*Die Zusatzbelastungswerte JMW- $PM_{2,5}$ , HMW- $NO_2$  und JMW- $NO_2$  liegen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 %. Weitere KFZ-bedingte Nebenemissionsstoffe, für die ebenfalls eine gesetzliche Immissionsbegrenzung besteht, sind aufgrund der sehr geringen Emissionen nicht von Bedeutung (Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Benzo(a)pyren) und liegen um 1 - 2 Größenordnungen unter den jeweiligen Bagatelleschwellen.*

*Aus luftreinhalte technischer Sicht kann somit davon ausgegangen werden, dass durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren. Der Schutzzweck, der für das*

---

<sup>1</sup> Anmerkung: es handelt sich hierbei um die Seiten 17 und 18 des Originaltextes – hierauf beziehen sich die Ausführungen der NÖ Umweltanwaltschaft vom 23.03.2018, siehe Punkt 4.3.8.

*schutzwürdige Gebiet (Kategorie D des Anhanges 2, BGBl II Nr 166/2015) festgelegt ist, wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt.*

*Für die weiters im IG-L limitierten Kfz-relevanten Haupt- und Nebenemissionsstoffe (NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Benzo(a)pyren) sind Zusatzbelastungen deutlich unter den jeweiligen Bagatelleschwellen zu erwarten, sodass durch das Vorhaben auch der Schutzzweck für nahegelegene schutzwürdige Gebiete der Kategorie E nicht wesentlich beeinträchtigt wird.*

### **3.3** Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 22.12.2017:

*Mit Schreiben vom 12. Dezember 2017 ersucht die Abteilung RU4 im Rahmen einer Einzelfallprüfung (Grobprüfung) um Beurteilung, ob die vorgelegten Unterlagen (insbesondere die Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2017) plausibel und nachvollziehbar sind. Folgende Schriftstücke wurden übermittelt:*

- *NÖ-UA-V-4699/001-2017, 31.07.2017 | Stellungnahme "NÖ Umweltschutz"*
- *Fellner Wratzfeld & Partner RA GmbH, 10.07.2017 | B | Feststellungsantrag*
- *Fellner Wratzfeld & Partner RA GmbH, 10.07.2017 | B | Beilage 1\_Luftbild A2 Süd Autobahn Ast Mödling SCS*
- *FELLNER WRATZFELD & PARTNER RA, 11.08.2017 | B | Emissionsanalyse und Immissionsprognose*
- *FELLNER WRATZFELD & PARTNER RA, 11.08.2017 | B | Stellungnahme zur Stellungnahme der NÖ-UA*
- *FELLNER WRATZFELD & PARTNER Rechtsanwälte, 30.10.2017 | B | Urkundenvorlage*
- *FELLNER WRATZFELD & PARTNER Rechtsanwälte, 30.10.2017 | B | Beilage 5\_Verkehrsuntersuchungen*
- *FELLNER WRATZFELD & PARTNER RA, 11.08.2017 | B | Stellungnahme und Urkundenvorlage*

Die zu beurteilende Verkehrsuntersuchung (Beilage 5\_Verkehrersuntersuchung) trägt den Volltitel (Hervorhebung durch den Unterfertigten):

„Straßenbauvorhaben Zufahrtsstraßen Wiener Neudorf, **Ergänzende Erläuterung zur Verkehrszahlenherkunft**“

Zitat aus der zu beurteilenden Verkehrsuntersuchung (Hervorhebung durch den Unterfertigten):

„0.1 Bezugnahme

Die gegenständliche Zusammenstellung ist eine **Ergänzung zur Leistungsfähigkeitsanalyse A2 Ast Mödling –SCS**, erstellt von IKK ZT-GmbH im Februar 2017 (Version D-05) und **dient der Erläuterung der Verkehrszahlenherkunft.**“

Die von der Behörde zur Beurteilung vorgelegte Verkehrsuntersuchung hat somit lediglich erläuternden Charakter zu einer Verkehrsuntersuchung, die nicht Bestandteil des übermittelten Aktes ist. Da keine Unterlagen vorgelegt worden sind, die einer sinnvollen Prüfung unterzogen werden können, wird der Akt an die Abteilung RU4 zurückgesendet.

**3.4** Mit Mail vom 02.03.2018 wurde eine im Hinblick auf das Straßennetz aktualisierte Verkehrsuntersuchung/Leistungsfähigkeitsanalyse vorgelegt, die dem Sachverständigen für Verkehrstechnik vorgelegt wurde.

**3.5** Auszug aus der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 16.03.2018:

### **3. Gutachten**

Die in der Leistungsfähigkeitsanalyse beschriebene Methode zur Erhebung des Istbestandes (Verkehrsmodell mit Evaluierung), die zur Anwendung kam, entspricht den Regeln der Technik. Die ergänzenden Erläuterungen beschreiben die Datenherkunft und die Methoden zur Abschätzung des künftigen Verkehrsaufkommens. Dazu wird erläuternd angemerkt, dass sich die Beurteilung nur auf die Methode selbst, nicht jedoch auf deren konkreten Anwendung beziehen kann.

Unter dieser Voraussetzung sind die Schlussfolgerungen im Wesentlichen plausibel und nachvollziehbar. Kritisch wird angemerkt, dass in der Leistungsfähigkeitsanalyse eine



*vergleichbare Darstellung nur für den Bestands- und den Prognosereferenzfall erfolgt ist. Für den Prognosefall wurde eine vergleichbare Darstellung nicht abgedruckt. Der Prognosefall wird nur beschrieben.*

**3.6** Auszug aus der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltetechnik vom 02.04.2018:

*Zur Behauptung des Vertreters der NÖ Umwelthanwaltschaft Dipl. Ing. Herbert Beyer, es läge ein aufklärungsbedürftiger Widerspruch im luftreinhaltetechnischen Gutachten vor, wird wie folgt ausgeführt:*

*Der Verwaltungsbezirk Mödling wurde zuletzt mit der Verordnung des BMfLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II 2015/166) zum Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft) ausgewiesen. Das belastete Gebiet bezieht sich auf PM<sub>10</sub>. Damit liegt der Planungsraum im belasteten Gebiet PM<sub>10</sub> sowie gemäß NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM<sub>10</sub>) im Sanierungsgebiet Wiener Umland.*

*Im Gutachten Straßenbauvorhaben „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 wurde unter Punkt 2.2.1 Schwellwerte das Beurteilungskonzept eingehend erläutert. Nachdem dieser Punkt von hoher Relevanz ist wird er nachstehend kursiv wiedergegeben. Der Fett geschriebene Absatz enthält den Beurteilungsmaßstab, welcher die in Österreich derzeit gängige Genehmigungspraxis darstellt und durch oberstgerichtliche Entscheidungen bestätigt wurde.*

*Im aktuellen, im Hinblick auf die in der UVP-Praxis aufgetretenen Unsicherheiten über die Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben in Luftsanierungsgebieten und belasteten Gebieten Luft überarbeiteten "Leitfaden-UVP und IG-L" des UBA (2007) werden die Irrelevanzschwellenwerte wie folgt festgelegt:*

*1. In Sanierungsgebieten gemäß IG-L, in belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000, in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen, sowie in Gebieten mit besonderer Schutzwürdigkeit gilt folgende Irrelevanzschwelle:*

*Langzeitwert (JMW):  $\leq 1$  % vom Grenzwert*

2. In Gebieten außerhalb von Sanierungsgebieten nach IG-L, belasteten Gebieten (Luft) gemäß § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 und sonstigen Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen gilt folgende Irrelevanzschwelle:

Langzeitwert (JMW):  $\leq 3\%$  vom Grenzwert

In der TA-Luft (in der Fassung vom Feb. 1995) wurde für den Schutz der menschlichen Gesundheit als Kenngröße für die Zusatzbelastung von einem Wert von 3 % des Langzeitmittelwertes (JMW) ausgegangen. Dieser Wert gilt sowohl für die Definition des Beurteilungsgebietes bei der Ermittlung der Vorbelastung, als auch als kritische Größe für die Zusatzbelastung, bei der – im Falle einer Überschreitung des Immissionswertes durch die prognostizierte Gesamtbelastung – eine Anlagengenehmigung trotzdem gewährt werden kann. Des Weiteren gilt für das Schutzgut Vegetation und Ökosysteme für Stickstoffoxide eine Zusatzbelastung von max.  $3\ \mu\text{g}/\text{m}^3$  (10 % vom Grenzwert), die als unerheblich angesehen werden kann. In Analogie dazu wurden auch die Schwellenwerte in der RVS 04.02.12 für hochrangige Freilandstraßen festgelegt.

Für Kurzzeitwerte sind keine Schwellenwerte festgelegt. Um aus methodischen Gründen auch für die Kurzzeitwerte eine Erheblichkeitsprüfung durchführen zu können, werden hier Schwellenwerte herangezogen, die sich in Anlehnung an den UBA-Leitfaden zur Festlegung des Untersuchungsraumes (UBA, 2002) orientieren. Darin wird für Kurzzeitwerte ebenfalls ein 3 %-Kriterium vorgeschlagen.

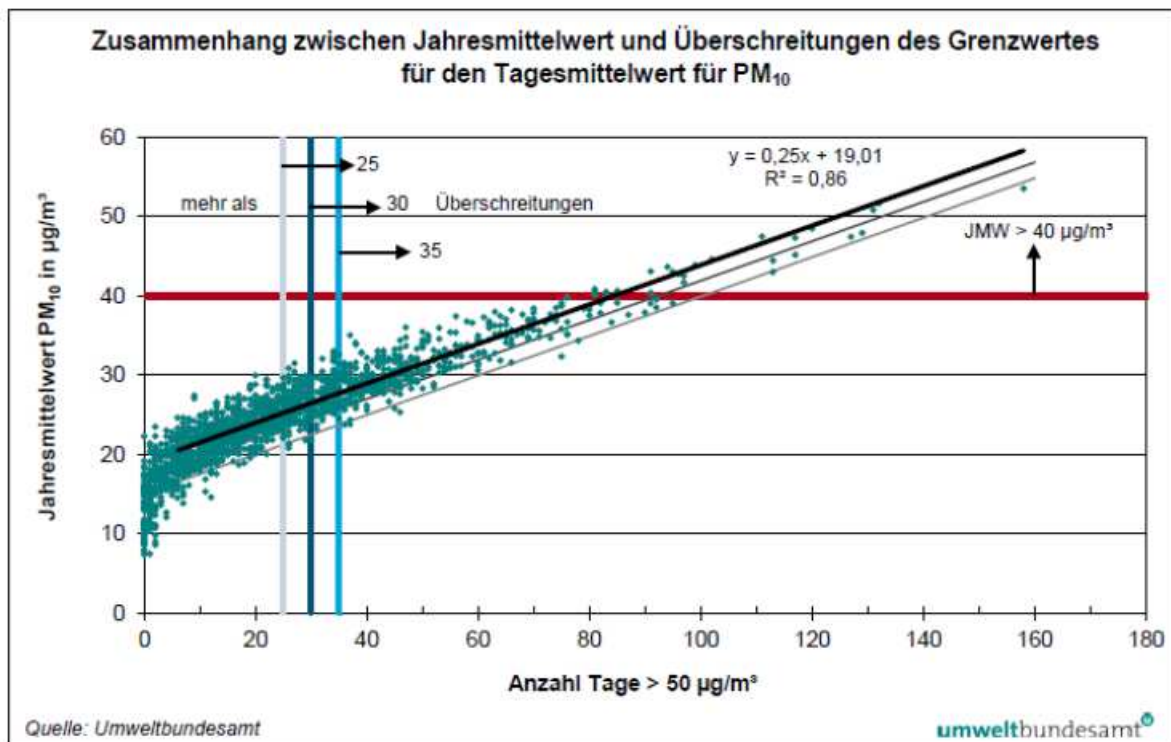
Unterschreitet die Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle, so sind keine projektbedingten Auswirkungen zu erwarten, und das Vorhaben kann als immissionsneutral beurteilt werden. Eine Ermittlung der Gesamtbelastung ist in diesem Falle nicht erforderlich, weil eine irrelevante Zusatzbelastung zu keiner signifikanten Änderung der Grundbelastung führt. Überschreitet die Zusatzbelastung die jeweilige Irrelevanzschwelle, so werden in einem weiteren Schritt eine Abschätzung der Gesamtbelastung aus Grundbelastung und modellierter Zusatzbelastung sowie ein Vergleich mit dem Grenzwert durchgeführt.

Die im Gutachten getroffene Formulierung „Konsequenz für belastete Gebiete ist die Ableitung eines „Verschlechterungsverbot“ hinsichtlich des genannten Schadstoffes ( $\text{PM}_{10}$ ). In der Praxis bedeutet dies, dass die Zusatzbelastung eine Bagatelleschwelle (Irrelevanzschwelle) nicht überschreiten darf“ ist als Sukkus der in 2.2.1 getroffenen

Feststellung und als *Terminus Technicus* anzusehen und bedarf daher keiner weiteren Erläuterung.

Aus den zur Beurteilung übermittelten Unterlagen geht schlüssig und nachvollziehbar hervor, dass die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM<sub>10</sub> für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau aufweisen, welches mit max. 0,2 µg/m<sup>3</sup> deutlich unterhalb von 1 % des JMW-Grenzwertes liegt. Woraus statistisch gesehen maximal eine zusätzliche Überschreitung des TMW-Grenzwertes resultiert.

Gemäß dem im Gutachten in Abbildung 5 dargestellten statistischen Zusammenhang wären gemäß Schwellenwertkonzept zwei zusätzliche Überschreitungen möglich und zulässig.



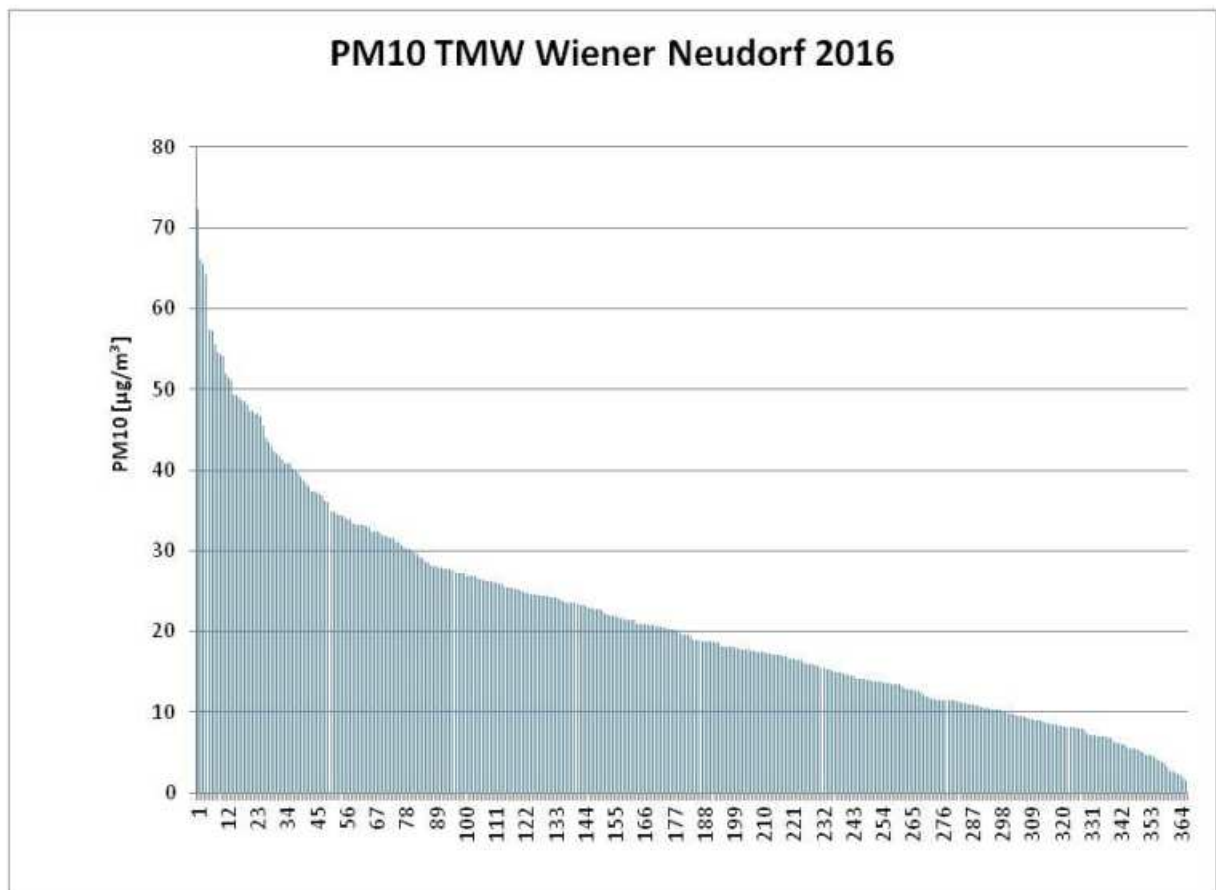
Zur Erläuterung: Eine zusätzliche TMW Überschreitung bedeutet z. B. eine Anhebung eines Tagesmittelwertes von 50,4 µg/m<sup>3</sup> auf 50,5 µg/m<sup>3</sup>, was luftreinhaltetechnisch und wohl auch umweltmedizinisch absolut keine Relevanz haben kann. Betrachtet man die annuelle PM<sub>10</sub> Belastung der Luftgütemessstelle Wr. Neudorf, so zeigt sich, dass bei einer durchschnittlichen Anhebung eines TMW mit 0,2 µg/m<sup>3</sup> für das Jahr 2016 keine zusätzliche Überschreitung resultiert. (siehe Graphik Datensatz und Ausschnitt der PM<sub>10</sub>-TMW der Luftgütemessstelle Wr. Neudorf im Anhang).

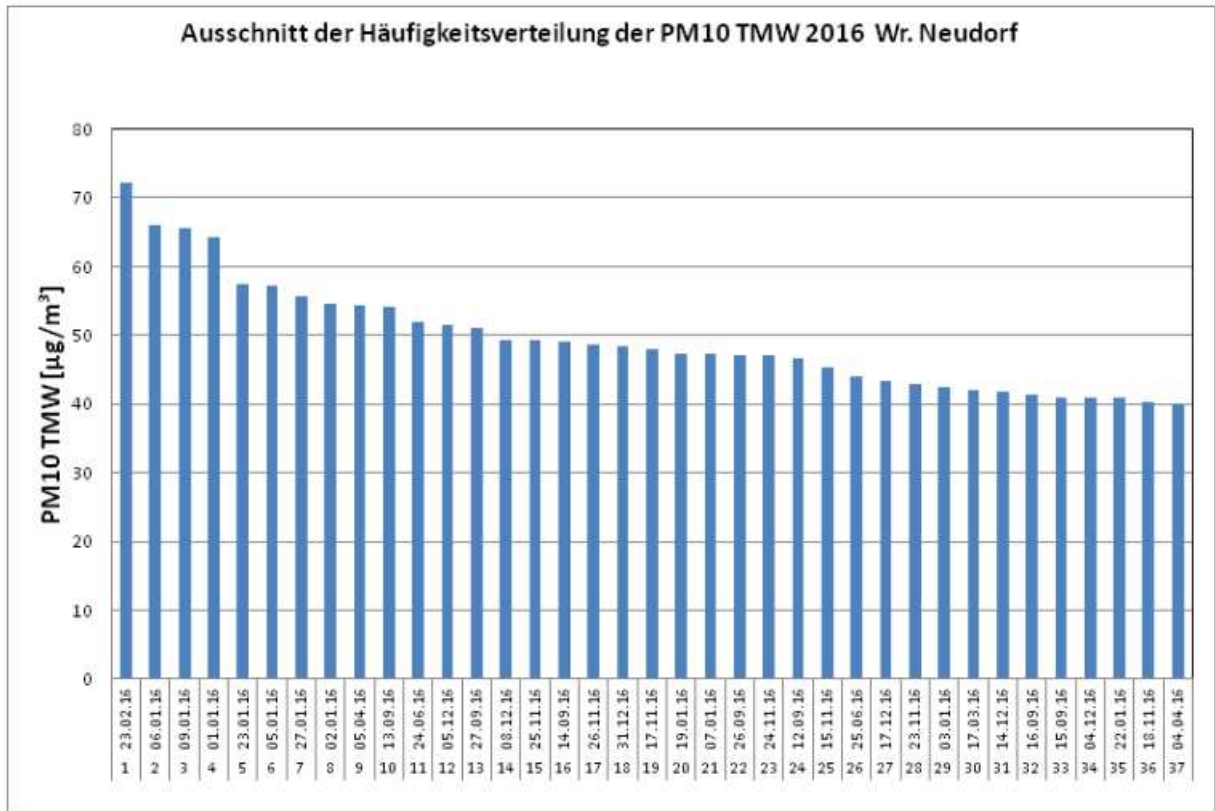
Der Vollständigkeit halber sei vermerkt, dass seit der Publikation der  $PM_{10}$ -Messdaten in den Jahresberichten der Luftgüte Österreichs des UBA Wien an der Station Wiener Neudorf keine Überschreitungen der  $PM_{10}$ -Grenzwerte registriert wurden. Dies trifft überdies seit 2012 für das gesamte Landesgebiet zu.

Die Feststellung des Vertreters der NÖ Umwelthanwaltschaft, dass aus einer Zusatzbelastung des  $PM_{10}$ -JMW kleiner  $0,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bereits eine mehr als irrelevante Zusatzbelastung resultiert, stellt die persönliche Meinung des Vertreters der NÖUA dar und steht im Widerspruch mit der ständigen Judikatur österreichischer Oberstgerichte.

...

Anhang:





#### 4 Parteienghör/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 wurden abgegeben:

**4.3.1** Auszug aus der Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 25.07.2017:

*Im Norden von Wiener Neudorf ist die Errichtung einer Zufahrtsstraße mit Anschluss an die Autobahn A2 geplant.*

*Das gegenständliche Vorhaben liegt außerhalb eines wasserrechtlichen Schutzgebietes, eines Sanierungsprogramms, eines Grundwassersanierungsgebietes oder eines wasser-*

wirtschaftlichen Regionalprogramms, jedoch innerhalb des Grundwasserschongebietes zum Schutz der Heilquellen Oberlaa (LGBl. 6950/24-0, 14.05.1982). Ziel dieser Schongebietsverordnung ist allerdings nur der Schutz von Grundwasservorkommen ab 200 m Tiefe. Eine Beeinträchtigung dieser Tiefengrundwässer durch einen Straßenbau ist aus fachlicher Sicht auszuschließen.

Aus wasserwirtschaftlicher Sicht bestehen bei Einhaltung der allgemeinen Reinhaltspflicht gemäß § 30 WRG gegen das geplante Vorhaben keine prinzipiellen Bedenken.

#### **4.3.2** Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 31.07.2017:

Mit Datum 21. Juli 2017 hat die Umweltschutzbehörde Unterlagen zur Stellungnahme hinsichtlich möglicher UVP-Pflicht übermittelt. Diese sind mit 24. Juli 2017 bei der NÖ Umweltschutzbehörde eingelangt. Zu den vorgelegten Unterlagen wird wie folgt Stellung genommen:

Die geplante Straße soll von einigen Liegenschaftseigentümern gemeinsam errichtet und in weiterer Folge an die Standortgemeinde Wr. Neudorf zur allgemeinen Benützung übergeben werden. Die Straße liegt zwischen der B17 und der Autobahn A2 auf Höhe der Anschlussstelle Mödling.

Es ist daher zu prüfen, ob die Voraussetzungen des Anhang 1 Ziffer 9 zutreffen und die Mengenschwellen auslösend für eine UVP-Prüfung eingestuft werden.

Aufgrund der Gesamtlänge von 3,166 km und dem zu erwartenden DTV von maximal 7.850 Kraftfahrzeugen sind keine der Voraussetzungen der Spalte 1 a), b) oder c) gegeben.

Auch die Voraussetzungen der Spalte 2 werden nicht erfüllt, da für lit. d) der auslösende DTV von 8.000 Kraftfahrzeugen knapp unterschritten ist, lit. e) die Länge von 5 km unterschritten ist, lit. f) laut Angabe der rechtsfreundlichen Vertretung der Projektwerberin in den letzten 10 Jahren keine kumulierenden Tatbestände vorliegen, die zu berücksichtigen wären.

In Spalte 3 sind die schutzwürdigen Gebiete zu prüfen. Das Vorhaben liegt nicht in einem Schutzgebiet der Kategorie A (Natura 2000, Vogelschutz oder UNESCO-Welterbe) Das Vorhaben liegt nicht in einem Schutzgebiet der Kategorie B (Alpenregion). Das Vorhaben

liegt nicht in einem Schutzgebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet). Das Vorhaben liegt in einem Schutzgebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft). Aufgrund der Ausweisung in der 166. VO Belastete Gebiete Luft vom 24. Juni 2015 des BMLFUW ist das Vorhabensgebiet ausgewiesen. Das Vorhaben liegt in einem Schutzgebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet). Aufgrund der Nähe zu Bauland unter 300 m ist dies zutreffend.

Es trifft somit lit. h zu, da das Vorhaben eine Länge von mehr als 500 m und einen DTV von mehr als 2.000 Kraftfahrzeuge aufweist und sich in einem ausgewiesenen schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D befindet.

Somit ist eine Einzelfallprüfung auf mögliche erhebliche schädigende, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Umwelt durchzuführen. Wobei hier nach der ständigen Judikatur des Umweltsenates nur ein grober Maßstab auf den jeweils relevanten Schutzzweck anzuwenden ist.

Die Antragstellerin hat zu diesem Zweck eine Emissionsanalyse und Immissionsprognose für das Vorhaben von der NUA Umweltanalytik GmbH & Co.KG datiert mit 27. März 2017 vorgelegt.

Dieses Gutachten beinhaltet eine Erfassung der Emissionen (Gesamtstaub, Feinstaub  $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$ ,  $NO_x$ , Kohlenwasserstoffe HC, Kohlenmonoxid, Benzol und Benz(a)pyren). Weiters eine Prognose für den Zeitraum 2022. Die Vorbelastung ist vor allem beim Parameter  $PM_{2,5}$  als hoch zu bezeichnen. Dieser Faktor ist größtenteils durch den Verkehr induziert.

Das angewandte Ausbreitungsmodell setzt keine modellierten Gebäude als Grundlage an. Das Gelände soll größtenteils verbaut werden und die zu prüfende Straße ist Zufahrt zu den jeweiligen Gebäuden. Zusätzlich dazu ist das Palmers-Hochhaus direkt am Rande im Modellgebiet. Dadurch kann es zu wesentlich anderen Verteilmechanismen im Modellgebiet kommen und somit zu wesentlich anderen, auch wesentlich höheren Werten an den gerechneten Punkten kommen.

Dies wäre durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung zu verifizieren, ob dieser Ansatz im Modell als zielführend anzusehen ist.

Weiters ist zu hinterfragen, ob die Kraftfahrzeuge mit realen Emissionen dem Modell zu Grunde gelegt wurden. Da seit nunmehr einigen Monaten bekannt ist, dass vor allem Dieselmotorkraftfahrzeuge im Betrieb wesentlich mehr Abgaspartikel freisetzen, könnte es hier zu wesentlichen Unterschieden gegenüber den getroffenen Annahmen kommen.

Im UVP-Verfahren A26 – Linzer Westring ist – und das ist erstaunlich – der Luftsachverständige, der während der mündlichen VH im Sommer 2016 noch darauf bestanden hat, dass die Einwendungen wegen möglicher falscher Eingangswerte in die Ausbreitungsrechnung nicht zutreffen, an das BVwG herangetreten mit dem Ergebnis:

„Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima teilte im ggst. Verfahren nunmehr mit, dass im Mai 2017 das neue Handbuch HBEFA 3.3 erschienen ist und am 12.05.2017 eine neue Version von NEMO (4.0) erscheint. Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass im Vergleich zum Stand der Technik nach NEMO 3.7.4 v.a. für die Prognosejahre 2018 und 2025 mit relevant höheren NO<sub>x</sub>-Emissionen zu rechnen sein könnte, und um somit eine fachliche Prüfung der Emissionsfaktoren nach dem aktuellen Stand der Technik vornehmen zu können, erachtet es der Sachverständige für sinnvoll, von der Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG), als mitbeteiligte Partei, die Vorlage einer Gesamtemissionsberechnung nach NEMO 4.0 zu fordern. Die Autobahnen- und Schnellstraßen- Finanzierungs- Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH, vertreten durch Haslinger/ Nagele & Partner Rechtsanwälte GmbH, wird daher im Sinne der Ausführungen des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima aufgefordert, zur Bestimmung etwaiger Unterschiede bei den Berechnungen der Emissionsfaktoren nach NEMO 3.7.4 im Vergleich zum heutigen Stand der Technik eine Bilanz der Gesamtemissionen im betrachteten Netz A 26 für die Schadstoffe NO<sub>x</sub> und PM<sub>10</sub> durch Berechnung mittels NEMO 4.0 im Vergleich zu NEMO 3.7.4 ehestmöglich vorzulegen, wobei jedenfalls die Planfälle 100, 101, 103, 104, 105, 108, 110, 111 und 112 zu betrachten sind.

Zudem wird der ASFINAG aufgetragen, diese Emissionsfaktoren nach NEMO 4.0 für alle im Linzer Straßennetz auftretenden Verkehrssituationen und – zustände (Rohdaten) zur weiteren Verwendung für die Parteien an das BVwG zu übermitteln. ...“

Dass die realen Emissionen von den bisher gemessenen Labormessungen und Messungen bei kaltem und sehr heißem Wetter abweichen, ist mit auch der Grund dafür, dass das HBEFA nun aktualisiert werden musste. In der neuen Version können nicht nur die „warmen“ Emissionen im Fahrbetrieb, sondern auch die Emissionen während eines Kaltstarts berechnet werden. Das neue Handbuch bildet reale Fahrsituationen ab.

In Österreich sei der Anteil von Diesel-Pkw mit 57 Prozent deutlich höher als in Deutschland mit 33 Prozent, berichtet der VCÖ. <http://www.vol.at/diesel-pkw-oesterreich-besonders-von-zu-viel-nox-betroffen/apa-1335706700>



*Dieser Umstand ist zusätzlich der Beurteilung durch den Sachverständigen zu Grunde zu legen.*

*Ob es durch die vorgelegten Unterlagen in der Einzelfallprüfung zu erheblichen schädigenden, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt kommt, kann erst nach Vorliegen eines luftreinhalte-technischen Gutachtens und der Beantwortung der aufgeworfenen möglichen Unsicherheiten in der Emissionsanalyse und Immissionsprognose der NUA Umweltanalytik GmbH & Co.KG abschließend bewertet und beurteilt werden.*

#### **4.3.3** Stellungnahme der BH Mödling vom 02.08.2017:

*Die Bezirkshauptmannschaft Mödling – Fachgebiet Umweltrecht/Anlagenrecht teilt mit, dass gegen das geplante Vorhaben keine Einwände bestehen.*

#### **4.3.4** Stellungnahme der Antragsteller vom 11.08.2017:

*Mit Schreiben vom 1.8.2017 hat die Behörde den Antragstellern die Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzorganisation und des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans mit der Möglichkeit der Stellungnahme bis zum 11.8.2017 übermittelt. Innerhalb offener Frist erstatten die Antragstellerinnen hierzu nachstehende*

### **Stellungnahme und Urkundenvorlage**

*und führen diese wie folgt aus:*

#### *1. Zur Stellungnahme des Landesumweltschutzorgans*

*Der Landesumweltschutzorgan führt in seiner Stellungnahme zusammengefasst drei wesentliche Punkte an:*

- Das angewandte Ausbreitungsmodell setze keine modellierten Gebäude als Grundlage an.*
- Es sei zu hinterfragen, ob die Kraftfahrzeuge mit realen Emissionen dem Modell zugrunde gelegt wurden.*
- Es sei zu klären, ob auf dem Umstand, dass in Österreich der Diesel-PKW-Anteil deutlich höher als in Deutschland ist, eingegangen wurde.*

*Zu den Ausführungen des Landesumweltanwalts verweisen wir auf die Stellungnahme des luftreinhalte-technischen Sachverständigen, die als Beilage ./3 vorgelegt wird.*

*Zusammenfassend kann zu den Ausführungen des Landesumweltanwalts festgehalten werden, dass die vorgelegte Untersuchung bewusst auf eine mögliche Bebauung des Projektgebiets verzichtet, da derzeit keine Pläne über eine mögliche Nutzung des Projektgebiets vorliegen und aus diesem Grund im Strömungsmodell auf den Maximalfall „landwirtschaftliche Nutzung“ eingegangen wurde. Im Zuge einer Maximalfallbetrachtung wurde daher bei den Berechnungen ein Modell ohne Bebauung gewählt. Ein Modell mit Bebauung würde durchgehend niedrigere Emissionsbeiträge bringen. Die im luftreinhalte-technischen Gutachten herangezogene Emissionsfrachten entsprechen dem aktuellen Stand der Technik. Herangezogen wurde die aktuelle Version des HBEFA 3.3 (Stand April 2017). In diesen aktuellen Emissionsfaktoren HBEFA 3.3 (Stand April 2017) ist auch die Berücksichtigung der Flottenzusammensetzungen der verschiedenen Länder Deutschland, Österreich, Schweiz usw bereits enthalten.*

## *2. Zur Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans*

*Wie das wasserwirtschaftliche Planungsorgan in seiner Stellungnahme ausführt, ist eine Beeinträchtigung der Tiefengrundwässer durch einen Straßenbau aus fachlicher Sicht auszuschließen. Weshalb gemäß dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan gegen das geplante Vorhaben keine Bedenken bestehen.*

## *3. Urkundenvorlage*

*Die Antragstellerinnen ergänzen die bereits vorgelegten Beilagen um die folgenden Beilagen, die hiermit zum Antragsgegenstand erhoben werden.*

*Beilage ./2, das luftreinhalte-technische Gutachten mit Stand vom 10.7.2017, wird gleichzeitig durch die Beilage ./4 ersetzt, bei der es sich um eine aktualisierte Version des luftreinhalte-technischen Gutachtens handelt.*

*Stellungnahme der NÖ Umweltanwaltschaft vom 7.8.2017 - Beilage ./3*

*Aktualisierte luftreinhalte-technische Untersuchung vom 9.8.2017 - Beilage ./4*

## *4. Antrag*

*Die Antragstellerinnen halten ihren Feststellungsantrag vom 10.7.2017 vollinhaltlich aufrecht.*

**4.3.5** *Stellungnahme der Antragsteller vom 11.08.2017 zur Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde (gleichzeitig Beilage ./3 zur vorigen Stellungnahme der Antragsteller):*

#### *Sachverhalt*

*Im Norden von Wiener Neudorf, zwischen B 17 und A 2, bzw. der Anschlussstelle Mödling-SCS, ist eine neue Zufahrtsstraße mit einer Anbindung an die Autobahn A 2 geplant.*

*Im Rahmen des UVP-Feststellungsantrags wurde von der Eurofins NUA Umwelt GmbH & Co. KG eine Untersuchung (A-2330-1/1-2017, vom 10.07.2017) über die zu erwartenden Emissionen und Immissionen an Luftschadstoffen für die 0-Variante und den Planfall für das Jahr 2022 erarbeitet.*

*Von der niederösterreichischen Umweltschutzbehörde wurde mit Zeichen NÖ-UA-V-4699/001-2017 hingewiesen, dass das Vorhaben in einem Schutzgebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft), sowie in einem Schutzgebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) liegt. Weiters wird zu folgenden Punkten wie folgt Stellung bezogen:*

- 1. Das angewandte Ausbreitungsmodell setzt keine modellierten Gebäude als Grundlage an.*
- 2. Es ist zu hinterfragen, ob die Kraftfahrzeuge mit realen Emissionen dem Modell zu Grunde gelegt wurden.*
- 3. In Österreich sei der Anteil von Diesel-PKW mit 57 % deutlich höher als in Deutschland mit 33 %. Es ist zu klären ob auf diesen Umstand eingegangen wurde.*

#### *Stellungnahme*

- zu 1):*

*In der vorgelegten Untersuchung vom 10.07.2017 wurde im Ausbreitungsmodell auf mögliche Bebauung des Projektgebiets verzichtet, da dem Gutachter derzeit keine Pläne über eine mögliche Nutzung des Projektgebiets vorliegen und aus diesem Grund im Strömungsmodell auf den Maximalfall "landwirtschaftliche Nutzung" eingegangen wurde.*

*Im Ausbreitungsmodell Austal2000 kann implizit über die angewendete Rauigkeitslänge auf die Bebauung der Umgebung der Emissionsquellen eingegangen werden. Eine Simulation mit erhöhter Rauigkeitslänge, 1,0 für "nicht durchgängig städtische Prägung / Industrie- und Gewerbeflächen", im Gegensatz zu 0,5 für eine Mischstruktur aus "Landwirtschaft und natürliche Bodenbedeckung" mit "nicht durchgängig städtische Prägung / Industrie- und Gewerbeflächen" bringt an den Analysepunkten durchwegs niedrigere Immissionsbeiträge, sodass im Zuge der Maximalfallbetrachtung, d. h. ohne Bebauung, die Rauigkeitslänge unverändert belassen wurde.*

*Das 10stöckige Palmers-Hochhaus liegt in seiner horizontalen und vertikalen Ausdehnung in einer Größenordnung, die einen Einfluss auf die nächstgelegenen Anrainer (ca. 300 m vom Palmers-Gebäude entfernt) in Höhe der Rechenunsicherheit des Ausbreitungsmodells nach sich zieht. Begleitend zum aktuellen Luftgutachten wurden verschiedene Bebauungsszenarien evaluiert. Diese Szenarien umfassen hypothetische Bebauungsmöglichkeiten von 10 und 20 m und das Palmers-Gebäude. Die Validierung zeigt, dass der Einfluss von Bebauung auf die projektspezifische Belastung an den Anrainern, max. in Höhe der Modellunsicherheit liegt und daher als vernachlässigbar beurteilt werden kann.*

• zu 2):

*Zur Ermittlung der Emissionsfrachten durch Abgasemissionen wurde in der Untersuchung A-2330-1/1-2017 vom 10.07.2017, auf die aktuelle Version des HBEFA 3.3 (April 2017) zurückgegriffen. In dieser Version ist bereits eine Anpassung der Emissionsfaktoren für Euro 4, 5 und 6 Diesel-PKW vorgenommen worden.*

*Aufgrund der NOx-Emissionsmessungen bei neuen Diesel-Personenwagen in den USA und Europa wurde diese Anpassung notwendig, da vor allem seitens der Hersteller nach wie vor viele Möglichkeiten zur Anpassung der Fahrzeuge an den Emissionstest ausgenutzt wurden und Emissionen im Realbetrieb um ein Vielfaches höher liegen können.*

*Die im Luftgutachten herangezogenen Emissionsfrachten entsprechen somit dem aktuellen Stand der Technik.*

**4.3.6** Stellungnahme der Antragsteller vom 30.10.2017:

**Urkundenvorlage**

*Im gegenständlichen Feststellungsverfahren wurden die Antragstellerinnen von der Behörde aufgefordert eine Erläuterung zu den im Feststellungsantrag vom 10.7.2017 angeführten Verkehrszahlen vorzulegen. Dieser Aufforderung kommen die Antragstellerinnen nach und erstatten nachfolgende*

### **Urkundenvorlage**

*und führen diese wie folgt aus:*

#### *1. Richtigstellung der Verkehrszahlen im Feststellungsantrag*

*Im Feststellungsantrag vom 10.7.2017 führen die Antragstellerinnen auf Seite 4 des Feststellungsantrages aus, dass sich der höchste DTV des Neubauvorhabens bei der Abfahrt von der A2 befindet und 6.260 Kraftfahrzeuge beträgt.*

*Dies wird insofern richtiggestellt, als der DTV bei der angesprochenen Abfahrt 6.560 Kraftfahrzeuge/24 Stunden beträgt. Es findet sich allerdings noch ein höherer DTV-Wert beim geplanten Neuvorhaben. Dieser tritt anschließend an die Ausfahrt auf dem Verbindungsstück zur bestehenden Kreuzung Anschlussstelle Mödling SCS und Palmersstraße mit einem DTV von 6.770 Kraftfahrzeugen/24 Stunden auf.*

*Auch der auf Seite 4 des Feststellungsantrages angeführte höchste DTV auf dem bestehenden Straßennetz ist insofern richtigzustellen, als im Prognosezeitpunkt 2022 die Zufahrt von der SCS kommend mit rd. 11.450 Kfz/24h die bestehende Straße mit der höchsten Verkehrsbelastung innerhalb des Erschließungsgebietes darstellt.*

*Diese geänderten DTV-Werte wurden im aktualisierten luftreinhaltetechnischen Gutachten vom 9.8.2017 (Beilage ./3) bereits berücksichtigt, wie aus der Abbildung auf Seite 7 hervorgeht.*

*Aus rechtlicher Sicht ändert sich die Einschätzung im Feststellungsantrag vom 10.7.2017 nicht, da auch aufgrund der nunmehr erhöhten DTV-Werte die Schwellenwerte gemäß Anh 1 Z 9 lit a bis i nicht erfüllt werden und die Schwellenwerte des Anh 1 Z 9 lit h UVP-G ohnehin bereits erfüllt wurden. Weshalb das gegenständliche Vorhaben auch einzelfallprüfungspflichtig ist.*

#### *2. Urkundenvorlage*

*Hinsichtlich der aufgetragenen Vorlage von Erläuterungen zu den Verkehrszahlen legen die Antragstellerinnen nachfolgend eine Verkehrsuntersuchung von Oktober 2017 vor, aus der insbesondere auf Seite 21 und 22 die relevanten Verkehrszahlen hervorgehen.*

*Straßenbauvorhaben Zufahrtsstraßen Wiener Neudorf*

*Verkehrsuntersuchung vom Oktober 2017 ..... Beilage ./5*

### *3. Antrag*

*Die Antragstellerinnen halten ihren*

#### **Antrag,**

*die niederösterreichische Landesregierung möge gemäß 5 3 Abs 7 iVm Abs 4 UVP-G 2000 nach der durchgeführten Einzelfallprüfung feststellen, dass für das gegenständliche Straßenbauvorhaben „Zufahrtsstraßen Wiener Neudorf“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, aufrecht.*

**4.3.7** Stellungnahme der Antragsteller vom 08.01.2018:

#### **Urkundenvorlage**

*Mit Schreiben vom 27.12.2017 wurde den Antragstellerinnen das Gutachten des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik, Herrn DI Merbaul, vom 22.12.2017 übermittelt. Der Amtssachverständige führt in seiner Stellungnahme aus, dass die Leistungsfähigkeitsanalyse A2 Ast Mödling-SCS, erstellt von IKK ZT-GmbH im Februar 2017, Version D-05, zu einer Beurteilung fehlt.*

*Die Behörde hat den Antragstellerinnen zur Ergänzung der Unterlagen eine Frist bis zum 25.1.2018 eingeräumt. Binnen offener Frist erstatten die Antragstellerinnen nachfolgende*

#### **Urkundenvorlage**

*und führen diese wie folgt aus:*

*Hinsichtlich der aufgetragenen Vorlage von Erläuterungen zu den Verkehrszahlen legen die Antragstellerinnen nachfolgend die Verkehrsuntersuchung der IKK ZT-GmbH vom Februar 2017 (Version d-05) vor.*

*Leistungsfähigkeitsanalyse Adaptierung A2 Anschlussstelle Mödling-SCS vom Februar 2017 (Version d-05) ..... Beilage ./6*

#### **4.3.8** Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 23.03.2018:

*Zu ihrem Schreiben vom 20.3.2018 wird von der NÖ Umweltschutzbehörde folgende Stellungnahme abgegeben:*

- Das vorliegende Gutachten des ASV für Verkehrstechnik erscheint schlüssig und nachvollziehbar.*
  
- Die Durchsicht des Gutachtens des luftreinhaltetechnischen Sachverständigen (DI Ellinger vom 5.9.2017) ergab folgenden Widerspruch: Im Teil Gutachten (Seite 17, 2. Absatz) stellt der Sachverständige fest: „An den dem Projektgebiet nächstgelegenen Feinstaubmessstellen wurden für PM<sub>10</sub> zwar stets der JMW-Grenzwert nach IG-L eingehalten, jedoch wurden vermehrt Überschreitungen des TMW-Kriteriums nach IG-L registriert. Daraus leitet sich ein Verschlechterungsverbot der Immissionssituation hinsichtlich PM<sub>10</sub> ab.“*

*Im 4. Absatz. Ebenfalls auf Seite 17 führt der Sachverständige aus: „Die Vorhaben relevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM<sub>10</sub> zeigten für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau, welches mit max.0,2 µg/m<sup>3</sup> deutlich unterhalb von 1 % des JMW-Grenzwertes liegt. Für den TMW-PM<sub>10</sub> resultiert damit statistisch gesehen maximal eine zusätzliche Überschreitung des TMW-Grenzwertes“. Bis hierher erscheinen die Ausführungen noch nachvollziehbar. Der Sachverständige hat festgestellt, dass auf Grund der bisher festgestellten Überschreitungen des TMW-Grenzwertes bei PM<sub>10</sub> (ohne Projekt) ein Verschlechterungsverbot zum Tragen kommt. Gleichzeitig stellt er auch fest, dass im Maximalfall mit einer zusätzlichen Überschreitung des TMW-Grenzwertes zu rechnen ist.*

*Dazu steht aus Sicht der NÖ Umweltschutzbehörde die Schlussfolgerung auf Seite 18, Zeile 1-3 in direkten Widerspruch, wo es heißt: „Aus luftreinhaltetechnischer Sicht kann somit davon ausgegangen werden, dass durch die Errichtung des Vorhabens Zufahrtsstraße Wr. Neudorf keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren.“*

*Der hier aufgezeigte Widerspruch im luftreinhaltetechnischen Gutachten wäre unbedingt aufzuklären, da es in der vorliegenden Form weder schlüssig noch nachvollziehbar ist.*

#### 4.3.9 Stellungnahme der Antragsteller vom 04.04.2018:

##### **Stellungnahme**

*Mit Schreiben vom 28.3.2018 wurde den Antragstellern die im Rahmen des Parteigehörs eingelangte Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde vom 23.3.2018 betreffend das Feststellungsverfahren für das geplante Straßenbauvorhaben „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ mit der Möglichkeit zur Stellungnahme bis zum 4.4.2018 übermittelt. Binnen offener Frist erstatten die Antragsteller hierzu nachfolgende*

##### **Stellungnahme**

*und führen diese wie folgt aus:*

##### *1. Zum angeblichen Widerspruch im Gutachten von DI Ellinger*

*Die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde ist der Ansicht, dass sich im Gutachten des luftreinhalte-technischen Sachverständigen DI Ellinger vom 5.9.2017 ein Widerspruch findet:*

*Auf Seite 17 des Gutachtens führt der Sachverständige aus, dass an den dem Projektgebiet nächstgelegenen Feinstaubmessstellen vermehrt Überschreitungen des TMW-Kriteriums nach IG-L für PM<sub>10</sub> registriert wurden. „Daraus leitet sich ein Verschlechterungsverbot der Emissionssituation hinsichtlich PM<sub>10</sub> ab.“*

*In weiterer Folge führt der Sachverständige im vierten Absatz auf Seite 17 aus, dass die vorhabenrelevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM<sub>10</sub> für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau zeigen, welches mit maximal 0,2 µg/m<sup>3</sup> deutlich unterhalb von 1 % des JMW-Grenzwerts liegt. „Für den TMW-PM<sub>10</sub> resultiert damit statistisch gesehen maximal eine zusätzliche Überschreitung des TMW Grenzwerts.“ In seinen Schlussfolgerungen kommt der Sachverständige im ersten Absatz auf Seite 18 zu dem Schluss, dass „aus luftreinhalte-technischer Sicht somit davon ausgegangen werden kann, dass durch die Errichtung des Vorhabens Zufahrtsstraße Wiener Neudorf keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren“.*

*Darin erblickt die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde insofern einen Widerspruch als der Sachverständige hinsichtlich des TMW-Grenzwerts für PM<sub>10</sub> einerseits von einem Verschlechterungsverbot ausgeht, andererseits aber davon spricht, dass im Maximalfall*



mit einer zusätzlichen Überschreitung des TMW-Grenzwerts zu rechnen ist. Dieser Widerspruch lässt sich dadurch aufklären, als - wie der SV auf Seite 6 seines Gutachtens ausführt - die Ableitung eines „Verschlechterungsverbotes“ hinsichtlich  $PM_{10}$  in der Praxis bedeutet, dass die Zusatzbelastung eine Bagatellschwelle (Irrelevanzschwelle) nicht überschreiten darf.

Hinsichtlich der prognostizierten Immissionskonzentration kommt der Sachverständige auf Seite 13 seines Gutachtens zu dem Schluss, dass die vorhabenrelevanten Feinstaub - Zusatzemissionen für den JMW - in allen Emissionspunkten irrelevant gering iSd Schwellenwertkonzepts (1 % des JMW-Grenzwerts für  $PM_{10}$ , 3 % des JMW-Grenzwerts für  $PM_{2,5}$ ) sind und diese Zusatzemissionen daher keinen messbaren und somit einen vernachlässigbaren Beitrag an der bestehenden Vorbelastung leisten. Aus der vorhabenrelevanten maximalen  $PM_{10}$  - Belastung für den JMW von  $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$  lässt sich gemäß dem Sachverständigen statistisch gesehen maximal eine zusätzliche TMW-Überschreitung ableiten. Die somit konsequenterweise ebenfalls Irrelevant sein muss. Es liegen gemäß dem Sachverständigen somit nur irrelevante Zusatzbelastungen vor, weshalb auch - wie dargestellt - dem „Verschlechterungsverbot“ genüge getan ist.

Da das „Verschlechterungsverbot“ nicht bedeutet, dass es zu gar keiner Zusatzbelastung kommen darf, sondern dass die Zusatzbelastung lediglich irrelevant sein muss, liegt im gegenständlichen Fall entgegen der Ansicht der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde kein Widerspruch vor.

## 2. Anträge

Die Antragsteller halten ihren

### **Antrag,**

die Niederösterreichische Landesregierung möge gemäß § 3 Abs 7 iVm Abs 4 UVP-G nach der durchgeführten Einzelfallprüfung feststellen, dass für das gegenständliche Straßenbauvorhaben „Zufahrtstraße Wiener Neudorf“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, aufrecht.

**4.3.10** Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde vom 13.04.2018:

*Durch die nunmehrige Ergänzung des luftreinhaltigen Gutachtens erscheint dieser Widerspruch nun ausgeräumt und kann auch dieses Gutachten als in sich schlüssig und nachvollziehbar angesehen werden.*

**4.4** Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

## **5 Beweiswürdigung**

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

**5.2** Den von den Projektwerberinnen gemachten Angaben konnte insofern gefolgt werden, als sie nachvollziehbar und nicht widersprüchlich waren.

**5.3** Betreffend den von der NÖ Umweltschutzbehörde behaupteten Widerspruch im luftreinhaltetechnischen Gutachten ist auszuführen, dass dieser aufgeklärt wurde. Es lässt sich für die Behörde kein Widerspruch in diesem Gutachten erblicken.

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

**5.5** 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 Antragstellerinnen beabsichtigen eine Landesstraße mit einer Länge von ca 3,166 km und einem DTV von ca 11.450 Kfz / 24h (Zeitpunkt 2022) 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 der Kategorien D und E 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 Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 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 Anhanges 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 Anhanges 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 Anhanges 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 Anhanges 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 Umweltsanwalt 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 Umweltsanwalt 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.

	<b>Infrastrukturprojekte</b>		
Z 9	a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen	d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen <sup>1)</sup> , wenn auf allen	g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen <sup>1)</sup> oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein

	<p>zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von 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 durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>Rampen insgesamt eine durchschnittliche 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 lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>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;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, 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 Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>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</p>
--	--	--	--

			<p><i>ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen, durch die Niveaufreimachung von Eisenbahnkreuzungen oder durch Brückenneubauten bedingte Umliegungen von bestehenden Straßen.</i></p> <p><i>Bei lit. g und h ist § 3a Abs. 5 nicht anzuwenden.</i></p> <p><i>Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.</i></p>
--	--	--	---

<sup>1)</sup> 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:*

<i>Kategorie</i>	<i>schutzwürdiges Gebiet</i>	<i>Anwendungsbereich</i>
<i>A</i>	<i>besonderes Schutzgebiet</i>	<p><i>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 <sup>1)</sup> 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</i></p>

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
		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	<p>in oder nahe Siedlungsgebieten.</p> <p>Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</li> <li>2. 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.</li> </ol>
<p><sup>1)</sup> Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.</p>		

## 8 Subsumtion

### 8.1 Allgemeines

8.1.1 Vorhabensgegenstand ist die Errichtung von Straßen.

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 Projektwerberinnen um eine Änderung oder eine 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 werden Straßen neu errichtet.

**8.1.5** Die Projektwerberinnen gehen 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** Bei dem 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 den Neubau von sonstigen Straßen.

## **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 es sich 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 und das geplante Vorhaben weist eine bauliche Länge von nur ca. 3,166 km auf.

**8.3.4** 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 sich 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 es sich um den Neubau einer „sonstigen Straße“, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

**8.6.3** Das geplante Vorhaben weist eine bauliche Länge von ca. 3,166km auf.

**8.6.4** Der angenommene DTV beträgt jedoch nur ca. 11.450 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 es sich 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 es sich 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. 3,166 km auf.

**8.9.5** Der angenommene DTV beträgt ca. 11.450 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 es sich um den Neubau einer „sonstigen Straße“ in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E iSd Anhanges 2 zum UVP-G 2000, womit der Tatbestand grundsätzlich angesprochen ist.

**8.10.3** Der angenommene DTV beträgt jedoch nur ca. 11.450 Kfz.

**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 (vgl zB 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 Luftreinhaltetechnik führt zusammengefasst in seinem Gutachten aus, dass aus luftreinhaltetechnischer Sicht davon ausgegangen werden kann, dass durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens „Zufahrtsstraße Wiener Neudorf“ keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren. Der Schutzzweck, der für das schutzwürdige Gebiet (Kategorie D des Anhangs 2, BGBl. II Nr. 166/2015) festgelegt ist, wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht wesentlich beeinträchtigt. Für die weiters im IG-L limitierten Kfz-relevanten Haupt- und Nebenemissionsstoffe (NO<sub>2</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Benzo(a)pyren) sind Zusatzbelastungen deutlich unter den jeweiligen Bagatelleschwellen zu erwarten, sodass durch das Vorhaben auch der Schutzzweck für nahegelegene schutzwürdige Gebiete der Kategorie E nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

**9.6** Demgemäß ist durch die Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens nicht mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des jeweiligen Schutzzwecks 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 Anhangs 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.

## **11 Kosten**

**11.1** Die Vorschreibung der aufgetragenen Landesverwaltungsabgaben beruht auf den in den Rechtsgrundlagen angeführten Bestimmungen.

## **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/Abgabenkontonummer 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. Marktgemeinde Wiener Neudorf, z. H. des Bürgermeisters, Europaplatz 2, 2351 Wiener Neudorf  
als Standortgemeinde
2. Abteilung Wasserwirtschaft, Landeshauptfrau von NÖ als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
3. Bezirkshauptmannschaft Mödling, Bahnstraße 2, 2340 Mödling
4. NÖ Umweltschutz, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten
5. Bundesministerium für Nachhaltigkeit und Tourismus, 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](http://www.noel.gv.at/amtssignatur)