



# BVwG

Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Postadresse:  
Erdbergstraße 192 – 196  
1030 Wien  
Tel: +43 1 601 49 – 0  
Fax: +43 1 531 09 – 153357/153364  
E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at  
www.bvwg.gv.at  
DVR: 0939579

## ENTSCHEIDUNGSDATUM

21 . 12 . 2021

## GESCHÄFTSZAHL

W 1 0 9 2 2 3 5 0 0 2 - 1 / 7 5 E

## IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den Richter Mag. BÜCHELE als Vorsitzenden und die Richter Dr. ANDRÄ und Dr. Günther GRASSL als Beisitzer über die Beschwerden

1. der Marktgemeinde XXXX ,
  2. der Marktgemeinde XXXX ,
  3. des Herbert XXXX ,
  4. des Herbert XXXX ,
  5. der Gemeinde XXXX ,
- alle vertreten durch die Poduschka Anwaltsgesellschaft mbH,

6. der XXXX

7. der Bürgerinitiative XXXX ,
- beide vertreten durch die Anwalt GmbH Rinner Teuchtman,

8. des XXXX , vertreten durch die Prager & Partner Rechtsanwalts GmbH,

gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 26.05.2020, AUWR-2019-16541/158-St, zur Genehmigung des Vorhabens „Erweiterung XXXX in Enns“ der XXXX in Enns, vertreten durch die Saxinger, Chalupsky & Partner Rechtsanwälte GmbH, nach dem Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000) nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung zu Recht erkannt:

**A)** In Erledigung der Beschwerden wird der Antrag der mitbeteiligten Partei mit der Maßgabe bewilligt, dass im Bescheid unter Pkt. II.C 1.1.6. folgende zusätzliche Nebenbestimmung eingefügt wird:

**„Ergänzendes Monitoring zum Lkw-Verkehr**

Die LKW-Zu- und Abfahrten zum bzw. vom Werksgelände sind mit einer geeigneten Methode ab Betriebsbeginn des Vorhabens laufend zu monitoren und tagesweise zu dokumentieren. Die Ergebnisse sind der zuständigen Behörde bis spätestens zum 31. März des Folgejahres zu übermitteln. Allfällige Überschreitungen der max. zulässigen Anzahl an LKW-Fahrten pro Jahr und/oder pro Tag, gemessen in beide Richtungen (Ein- und Ausfahrt), sind im Bericht speziell hervorzuheben und eingeleitete Maßnahmen zu deren Verhinderung zu dokumentieren“

Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

**B)** Die Revision ist nicht zulässig.

**Entscheidungsgründe:**

**I. Verfahrensgang:**

**1. Verfahren der Behörde**

Mit Schreiben vom 14.01.2019 beantragte die mitbeteiligte Partei die Genehmigung für das Vorhaben „ XXXX in Enns“ in der Gemeinde Enns nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) bei der Oberösterreichischen Landesregierung als UVP-Behörde und der nunmehrigen belangten Behörde des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens.

Das Vorhaben soll auf einer Fläche von rund 19,88 ha im Gewerbegebiet Ennshafen errichtet werden und umfasst die Erweiterung der bestehenden Schredderrückstandsaufbereitungsanlage (SRA) und Recyclinganlage (RA). Weiters sollen fünf zusätzliche Abfallbehandlungsanlagen errichtet werden: eine Konditionierungsanlage (KA), eine thermische Metallgewinnung (TMG), eine thermische Verwertungsanlage (TVA), eine Bodenwaschanlage (BWA) und eine Kunststoffaufbereitungsanlage (KSA). Das beantragte Vorhaben dient zur Rückgewinnung von Wertstoffen, der Gewinnung von Energie und der Minimierung der zu deponierenden Rückstände. Die rückgewonnenen Wertstoffe sollen teils am Betriebsstandort oder bei Dritten als Rohstoffersatz wieder in den Stoffkreislauf gebracht und die gewonnene Energie am Standort Ennshafen in Form von Wärme, Strom und Dampf

zur Verfügung gestellt werden. Die maximale Jahreskapazität soll bei der SRA 130.000 t, bei der RA 300.000 t, bei der KA 200.000 t, bei der TMG 100.000 t, bei der TVA 80.000 t, bei der BWA 200.000 t und bei der KSA 100.000 t, gesamt rund 1,1 Mio. t betragen. Der Materialumschlag soll maximal 1,465 Mio. t/Jahr betragen. Neben den bestehenden Zufahrten und dem bereits genehmigten Bahnanschluss werden eine zusätzliche Zufahrt mit Brückenwaage sowie die notwendigen Fahr- und Abstellflächen errichtet. Es werden zusätzliche Büro- und Sozialräume sowie Sanitäreinrichtungen für das Personal geschaffen. Ebenfalls wird das Trink-, Nutz-, Lösch- und Abwassersystem dem Bedarf und den gesetzlichen Vorgaben angepasst werden. Gleichzeitig werden Strom- und Gasleitungen ergänzt und die neuen Dampf- bzw. Nah- und Fernwärmeleitungen für den Werksstandort errichtet. Der An- und Abtransport der zusätzlichen Stoffmengen erfolgt über LKW und über die bereits materienrechtlich genehmigten drei Ganzzüge. Diese drei Züge stellen pro Tag den beantragten Maximalumfang an Bahntransporten dar und sollen jeweils ca. 1.000 t Material (Abfälle, Rohstoffe) transportieren, wodurch rund 150 LKW (300 LKW-Fahrbewegungen) pro Tag eingespart werden sollen.

Nach einer Vorprüfung des Vorhabens durch Sachverständige wurden von der Behörde von der mitbeteiligten Partei weitere Projektunterlagen nachgefordert.

Die Behörde machte das Vorhaben nach den Bestimmungen der §§ 44a ff AVG durch Edikt am 11.04.2019 im XXXX und der Zeitung XXXX öffentlich kund. Weiters erfolgte die Kundmachung durch Anschlag an der Amtstafel der Standortgemeinde sowie auf der Internetseite der Behörde. Die Projektunterlagen wurden in der Zeit vom 11.04.2019 bis 24.05.2019 bei der Standortgemeinde und der Behörde in elektronischer Form bereitgestellt.

Dagegen langten bei der Behörde Einwendungen ein.

Nach der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens wurde am 01.10.2019 eine mündliche Verhandlung durchgeführt.

Mit Bescheid vom 26.05.2020 wurde das Vorhaben unter Vorschreibung von Nebenbestimmungen von der Behörde genehmigt.

## **2. Beschwerdeverfahren des Verwaltungsgerichts**

Mit Schriftsätzen vom 29.06.2020 (für die Erst- bis Fünftbeschwerdeführer und Beschwerdeführerinnen), vom 02.07.2020 (für die Sechst- und die Siebtbeschwerdeführerin) sowie vom 03.07.2020 (für den Achtbeschwerdeführer) wurde der Bescheid angefochten. Die Beschwerden wurden dem Verwaltungsgericht von der belangten Behörde zur Entscheidung vorgelegt (eingelangt am 11.09.2020) und deren Abweisung beantragt.

Verfahrensrechtlich werden Verstöße gegen Kundmachungsvorschriften im verwaltungsbehördlichen Verfahren moniert. Weiters, dass für das gegenständliche Projekt gemeinsam mit der bestehenden Anlage ein gemeinsames UVP-Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 durchgeführt hätte werden müssen, durch die Trennung sei es zu einer rechtswidrigen Stückelung gekommen. Eine Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP) habe nicht stattgefunden und eine Bedarfsprüfung für die Abfallbehandlungsanlage wäre notwendig gewesen. Durch die Recyclinganlage seien Einschränkungen entfallen. Die Behörde habe der mitbeteiligten Partei eine überlange Fertigstellungsfrist gewährt, so sei im Bescheid ein Zeitraum von 15 Jahren festgelegt worden. Die Beschwerdeführer hätten bereits im Verfahren moniert, dass sich die beantragte und nunmehr bescheidmäßig festgelegte Frist von den vorgesehenen Ausführungsfristen in den jeweils bezughabenden Materiengesetzen erheblich abweiche. Es wurde darauf hingewiesen, dass es hier offenbar das Ziel durch die Antragstellerin sei, Vorratsgenehmigungen für Anlagen zu erhalten, was aber in den Materiengesetzen in dieser Form weder gewünscht noch zulässig ist.

Zum Bereich Verkehrs- bzw. Lärmauswirkungen wird vorgebracht, dass es durch das Vorhaben zu einer massiven Ausweitung des Volumens der Müllbehandlung inklusive Müllaufbereitung und der thermischen Verwertung im bestehenden Betrieb komme. Es widerspreche der allgemeinen Lebenserfahrung, dass mit jeder Tonne Müll die zusätzlich antransportiert, verarbeitet, geschreddert bzw. thermisch verwertet etc. werde, es zu keiner zusätzlichen Umweltbelastung komme. Der Amtssachverständige für Verkehrstechnik habe sinngemäß festhalten, dass sich das vom Vorhaben bedingte LKW-Verkehrsaufkommen innerhalb der im Projekt genannten Maximalwerte der Bestandssituation bewegen werde und sich daraus keine relevante Steigerung ergeben könne. Es sei falsch, dass es durch das Vorhaben zu max. drei Eisenbahnfahrbewegungen pro Tag komme; die Annahme der Behörde sei nicht nachvollziehbar. Dieses Vorbringen betreffe insgesamt auch den Bereich Luftschadstoffe. Hier sei auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz unschlüssig und falsch. Weiters habe es die Behörde unterlassen, sich mit der Umweltverträglichkeit der Anlage in Bezug auf Staubentwicklung auseinanderzusetzen, insbes. auch im Zusammenhang mit der COVID-19 Pandemie.

Das Verwaltungsgericht bestellte Sachverständige für die Fachbereiche (FB) Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, Schalltechnik, Verfahrenstechnik und Luftreinhalteteknik; weiters wurde der Amtssachvertändige für Umwelthygiene des Amtes der Oberösterreichischen Landesregierung beigezogen.

Nach mehreren Verbesserungsaufträgen aufgrund der nicht ausreichend geklärten Datenlage des Verwaltungsgerichts legte die mitbeteiligte Partei weitere Unterlagen zu den Bereichen Verkehr, Luftreinhaltung sowie Schall vor. Am 21.06.2021 und 01.07.2021 fand eine

öffentliche mündliche Beschwerdeverhandlung unter Beiziehung der vom Gericht bestellten bzw. beigezogenen Sachverständigen statt.

## **II. Rechtsgrundlagen:**

### **1. Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG):**

Die hier relevanten Bestimmungen des AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idF. BGBl. I Nr. 58/2018, lauten auszugsweise:

#### **„Befangenheit von Verwaltungsorganen**

**§ 7.** (1) Verwaltungsorgane haben sich der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

(2) Bei Gefahr im Verzug hat, wenn die Vertretung durch ein anderes Verwaltungsorgan nicht sogleich bewirkt werden kann, auch das befangene Organ die unaufschiebbaren Amtshandlungen selbst vorzunehmen.

#### **Sachverständige**

**§ 52.** (1) Wird die Aufnahme eines Beweises durch Sachverständige notwendig, so sind die der Behörde beigegebenen oder zur Verfügung stehenden amtlichen Sachverständigen (Amtssachverständige) beizuziehen.

(2) Wenn Amtssachverständige nicht zur Verfügung stehen oder es mit Rücksicht auf die Besonderheit des Falles geboten ist, kann die Behörde aber ausnahmsweise andere geeignete Personen als Sachverständige (nichtamtliche Sachverständige) heranziehen. (BGBl 1995/471)

(3) Liegen die Voraussetzungen des Abs. 2 nicht vor, so kann die Behörde dennoch nichtamtliche Sachverständige heranziehen, wenn davon eine wesentliche Beschleunigung des Verfahrens zu erwarten ist. Die Heranziehung ist jedoch nur zulässig, wenn sie von demjenigen, über dessen Ansuchen das Verfahren eingeleitet wurde, angeregt wird und die daraus entstehenden Kosten einen von dieser Partei bestimmten Betrag voraussichtlich nicht überschreiten. (BGBl 1995/471)

(4) Der Bestellung zum nichtamtlichen Sachverständigen hat Folge zu leisten, wer zur Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art öffentlich bestellt ist oder wer die Wissenschaft, die Kunst oder das Gewerbe, deren Kenntnis die Voraussetzung der geforderten Begutachtung ist, öffentlich als Erwerb ausübt oder zu deren Ausübung öffentlich angestellt oder ermächtigt ist. Nichtamtliche Sachverständige sind zu

beeiden, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der erforderlichen Art im allgemeinen beeidet sind. Die §§ 49 und 50 gelten auch für nichtamtliche Sachverständige.

**§ 53.** (1) Auf Amtssachverständige ist § 7 anzuwenden. Andere Sachverständige sind ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen. Die Ablehnung kann vor der Vernehmung des Sachverständigen, später aber nur dann erfolgen, wenn die Partei glaubhaft macht, daß sie den Ablehnungsgrund vorher nicht erfahren oder wegen eines für sie unüberwindbaren Hindernisses nicht rechtzeitig geltend machen konnte.

[...]“

## **2. Oö Gemeindeordnung (Oö GemO 1990):**

§§ 56, 58 Oö GemO 1990, LGBl. Nr. 91/1990, idF LGBl. Nr. 90/2021, lauten auszugsweise:

### **„2. Abschnitt Gemeindevorstand**

#### **§ 56 Aufgaben**

(1) Der Gemeindevorstand kann in die Zuständigkeit des Gemeinderates fallende Angelegenheiten vorberaten und Anträge an den Gemeinderat stellen.

(2) Unbeschadet der ihm sonst durch gesetzliche Vorschriften zugewiesenen Aufgaben obliegen dem Gemeindevorstand ferner:

[...]

6. die Abwicklung von Projekten nach Maßgabe einer Übertragungsverordnung des Gemeinderates gemäß § 43 Abs. 3;

[...]

11. die Einbringung von Rechtsmitteln und Rechtsbehelfen gegen verwaltungsbehördliche und verwaltungsgerichtliche Entscheidungen, insbesondere von Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof und von Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof, durch die Gemeinde als Trägerin subjektiver Rechte;

[...]

### **3. Abschnitt Bürgermeister**

#### **§ 58**

#### **Aufgaben im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde**

(1) Der Bürgermeister vertritt die Gemeinde nach außen. [...]“

### **3. NÖ Gemeindeordnung (NÖ GO 1973):**

§§ 36 und 37 NÖ GO 1973 LGBl. 1000-0 idF. LGBl. Nr. 35/2021, lauten auszugsweise:

#### **§ 36**

##### **Gemeindevorstand (Stadtrat)**

(1) Dem Gemeindevorstand (Stadtrat) obliegen alle in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallenden Angelegenheiten, soweit durch Gesetz nicht anderes bestimmt wird.

(2) Dem Gemeindevorstand sind insbesondere vorbehalten:

[...]

6. Beschwerden, Klagen, Revisionen oder Anträge, ausgenommen jene nach § 110 Abs. 3, an den Verfassungsgerichtshof, den Verwaltungsgerichtshof und die Verwaltungsgerichte;

[...]

#### **§ 37**

##### **Bürgermeister**

(1) Der Bürgermeister vertritt die Gemeinde nach außen. [...]"

### **4. Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000):**

§§ 2, 3b, 5, 9, 9a, 17, 19 und 40 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 80/2018, lauten auszugsweise:

#### **„Begriffsbestimmungen**

##### **§ 2. [...]**

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

(3) Als Genehmigungen gelten die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen. Davon ist auch die Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz des Wasserrechtsgesetzes 1959, nicht jedoch die Einräumung sonstiger Zwangsrechte erfasst.

#### **Sachverständige, Kosten**

**§ 3b.** (1) Die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen in Verfahren nach diesem Bundesgesetz ist auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden.

(2) Kosten, die der Behörde bei der Durchführung der Verfahren nach diesem Bundesgesetz erwachsen, wie Gebühren oder Honorare für Sachverständige, sind vom Projektwerber/von der Projektwerberin zu tragen. Die Behörde kann dem

Projektwerber/der Projektwerberin durch Bescheid auftragen, diese Kosten nach Prüfung der sachlichen und rechnerischen Richtigkeit durch die Behörde, direkt zu bezahlen.

### **Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung**

#### **§ 5. (1) [...]**

(7) Ergänzend zu § 39 Abs. 2 zweiter Satz AVG kann die Behörde von Amts wegen oder auf Antrag eines Projektwerbers/einer Projektwerberin bestimmen, dass für zwei oder mehrere im Anhang 1 angeführte Vorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, die Umweltverträglichkeitsprüfung (Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, Konsultationen nach § 10, allfällige öffentliche Erörterung) gemeinsam durchzuführen ist.

### **Öffentliche Auflage**

**§ 9. (1)** Die Behörde hat der Standortgemeinde den Genehmigungsantrag, die in § 5 Abs. 1 genannten Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung, soweit technisch verfügbar und möglich, in elektronischer Form zu übermitteln. Diese sind bei der Behörde und bei der Gemeinde mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht, soweit technisch möglich, in elektronischer Form bereitzustellen, und auf Verlangen ist Einsicht in einer technisch geeigneten Form zu gewähren. (BGBl I 2018/80)

(2) Bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, ist es zulässig, die in Abs. 1 genannten Unterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen.

(3) Die Behörde hat das Vorhaben im Internet auf der Website der Behörde, in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie in einer weiteren, in den betroffenen Gemeinden gemäß § 19 Abs. 3 verbreiteten periodisch erscheinenden Zeitung kundzumachen. Diese Kundmachung hat jedenfalls zu enthalten:

1. den Gegenstand des Antrages und eine Beschreibung des Vorhabens,
2. die Tatsache, dass das Vorhaben Gegenstand einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist, welche Behörde zur Entscheidung zuständig ist, die Art der möglichen Entscheidung und, falls zutreffend, dass voraussichtlich ein grenzüberschreitendes UVP-Verfahren nach § 10 durchzuführen ist,
3. einen Hinweis, wenn das Verfahren als Großverfahren gemäß § 44a Abs. 3 AVG geführt wird,
4. Ort und Zeit der möglichen Einsichtnahme und
5. einen Hinweis auf die gemäß Abs. 5 jedermann offen stehende Möglichkeit zur Stellungnahme und darauf, dass Bürgerinitiativen gemäß § 19 Partei- oder Beteiligtenstellung haben.

Der Termin der mündlichen Verhandlung (§ 16) kann in einem mit dem Vorhaben kundgemacht werden.

(4) Der Kundmachung im Internet sind jedenfalls der Genehmigungsantrag, eine Kurzbeschreibung des Vorhabens und die Zusammenfassung der



Umweltverträglichkeitserklärung gemäß § 6 Abs. 1 Z 6 anzuschließen. Diese im Internet veröffentlichten Daten sind bis zur Rechtskraft des verfahrensbeendenden Bescheides online zu halten.

(5) Jedermann kann innerhalb der Auflagefrist gemäß Abs. 1 zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme an die Behörde abgeben.

### **Auflage und Kundmachung von Edikten im Großverfahren**

**§ 9a.** In Großverfahren nach diesem sowie in Verfahren nach dem 3. und dem 6. Abschnitt ist für die Auflage der Unterlagen § 9 Abs. 1 anzuwenden. Auf die Kundmachung von Edikten (§§ 44a bis 44f AVG) in Großverfahren nach diesem sowie nach dem 3. und dem 6. Abschnitt ist § 9 Abs. 3 anzuwenden.

### **Entscheidung**

**§ 17.** (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

[...]

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
  2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
    - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
    - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
    - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
  3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.
- (3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die

Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(6) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

[...]“

### **„Partei- und Beteiligtenstellung**

#### **sowie Rechtsmittelbefugnis**

#### **§ 19. (1) Parteistellung haben**

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;

[...]

5. Gemeinden gemäß Abs. 3;

6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4, ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Abs. 2);

[...]

(4) Eine Stellungnahme gemäß § 9 Abs. 5 kann durch Eintragung in eine Unterschriftenliste unterstützt werden, wobei Name, Anschrift und Geburtsdatum anzugeben und die datierte Unterschrift beizufügen ist. Die Unterschriftenliste ist gleichzeitig mit der Stellungnahme einzubringen. Wurde eine Stellungnahme von mindestens 200 Personen, die zum Zeitpunkt der Unterstützung in der Standortgemeinde oder in einer an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde für Gemeinderatswahlen wahlberechtigt waren, unterstützt, dann nimmt diese Personengruppe (Bürgerinitiative) am Verfahren zur Erteilung der Genehmigung für das Vorhaben und nach § 20 als Partei oder als Beteiligte (Abs. 2) teil. Als Partei ist sie berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht und Revision an den Verwaltungsgerichtshof sowie Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof zu erheben.

[...]

### **Rechtsmittelverfahren**

**§ 40.** (1) Über Beschwerden in Angelegenheiten nach diesem Bundesgesetz entscheidet das Bundesverwaltungsgericht. [...] Werden in einer Beschwerde Einwendungen oder Gründe erstmals vorgebracht, so sind diese nur zulässig, wenn in der Beschwerde begründet wird, warum sie nicht bereits während der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren geltend gemacht werden konnten und der Beschwerdeführer oder die Beschwerdeführerin glaubhaft macht, dass ihn oder sie am Unterbleiben der Geltendmachung während der Einwendungsfrist kein Verschulden oder nur ein milderer Grad des Versehens trifft. Wenn dies bei sämtlichen Beschwerdegründen nicht glaubhaft gemacht werden kann, ist die Beschwerde als unzulässig zurückzuweisen, wenn jedoch nur teilweise Gründe betroffen sind, ist die Beschwerde in diesen Punkten nicht zu behandeln.

[...]“

### **III. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:**

#### **1. Zur Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichtes:**

Die Beschwerden der Sechst- und Siebtbeschwerdeführerin sowie des Achtbeschwerdeführers sind jeweils ausdrücklich an das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich gerichtet. Nach § 40 Abs. 1 erster Satz UVP-G 2000 hat über Beschwerden in Angelegenheiten nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden. Da sich die Entscheidung der belangten Behörde auf das UVP-G 2000 stützt, ist für die Erledigung der Beschwerden somit das Bundesverwaltungsgericht zuständig. Die belangte Behörde hat die Beschwerden daher zu Recht diesem Verwaltungsgericht vorgelegt.

## 2. Zur Beschwerdelegitimation:

### 2.1. Zur Zulässigkeit der Beschwerden der drei Nachbargemeinden

Bei der Erst- und Zweitbeschwerdeführerin sowie der Fünftbeschwerdeführerin handelt es sich um Gemeinden, die unmittelbar an die Standortgemeinde Enns angrenzen. Die beschwerdeführenden Gemeinden bringen in ihren Beschwerden vor, das Vorhaben wirke sich durch die verstärkte Verkehrsbelastung auf ihr Gemeindegebiet aus. Es handelt sich somit um Nachbargemeinden, die von möglichen wesentlichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt betroffen sein können und im Genehmigungsverfahren nach § 19 Abs. 1 Z 3 iVm Abs. 3 UVP-G 2000 Parteistellung haben. Angrenzende Gemeinden iSd § 19 Abs. 3 können die Einhaltung des gesamten auf ein Vorhaben anwendbaren objektiven Umweltschutzrechts sowie die Gefährdung der von ihnen zu wahren Interessen geltend machen. Insoweit kommt ihnen die Stellung einer Amtspartei zu (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 206); insoweit unterliegen sie nicht den Präklusionsvorschriften des AVG (*Ennöckl/Raschauer/Bergthaler* (Hrsg), UVP-G: Kommentar<sup>3</sup> (2013) Rz 74 zu § 19. UVP-G 2000).

Die Erst- und Zweitbeschwerdeführerin haben mit Schreiben vom 08.11.2019 – und somit außerhalb der Auflagefrist vom 01.04.2019 bis 24.05.2019 – Einwendungen in Bezug auf mögliche Lärm- und Luftemissionen auf ihr jeweiliges Gemeindegebiet eingebracht. Dass die diese Einwendungen außerhalb der Auflagefrist erhoben worden sind, ist somit unerheblich, da diese in ihrer Stellung als Amtspartei eingebracht worden sind. Die Fünftbeschwerdeführerin hat innerhalb der Auflagefrist die mit 22.05.2019 datierten Einwendungen in Bezug auf mögliche Lärm- und Luftemissionen auf ihr Gemeindegebiet übermittelt.

Die mitbeteiligte Partei bringt zur Beschwerdelegitimation der Erst- und Zweitbeschwerdeführerin (beide Gemeinden liegen im Land Oberösterreich) vor, die gemeinderechtlichen Erfordernisse zur Einbringung der Beschwerden seien nicht erfüllt. So sehe § 56 Abs. 2 Z 11 Oö GemO 1990 vor, dass dem Gemeindevorstand ua – unbeschadet der ihm sonst durch gesetzliche Vorschriften zugewiesenen Aufgaben – die *„Einbringung von Rechtsmitteln und Rechtsbehelfen gegen verwaltungsbehördliche und verwaltungsgerichtliche Entscheidungen, insbesondere von Beschwerden an den Verfassungsgerichtshof und Revisionen an den Verwaltungsgerichtshof durch die Gemeinde als Trägerin subjektiver Rechte“* vorbehalten sei. Auch zur Fünftbeschwerdeführerin (eine Gemeinde im Land Niederösterreich) wird von der mitbeteiligten Partei die Beschwerdelegitimation bestritten; auch hier lägen die gemeinderechtlichen Erfordernisse zur Einbringung der Beschwerde nicht vor.

Zu diesem Vorbringen ist darauf zu verweisen, dass eine vom Bürgermeister erhobene Beschwerde schon deshalb zulässig ist, weil der Bürgermeister nach § 58 Abs. 1 Oö GemO 1990 die Gemeinde nach außen vertritt, sodass die Beschlussfassung des Gemeinderates nach § 56 Abs. 2 Z 11 Oö GemO 1990 nur das Innenverhältnis betrifft. Ordnungsgemäß kundgemachte Organisationsnormen für juristische Personen auch des öffentlichen Rechtes können nach außen Handlungsbeschränkungen der zur Vertretung berufenen Organe vorsehen. Sprechen die Normen jedoch von einer Vertretung nach außen schlechthin, so kann nicht auf anderweitige, bloß die Willensbildung im Innenverhältnis behandelnde Normen zurückgegriffen werden. Gem § 58 Abs. 1 Oö GemO 1990 ist der Bürgermeister ohne jede Einschränkung zur Vertretung der Gemeinde nach außen berufen. Es kommt daher nicht darauf an, ob die sonstigen, bloß die Willensbildung im Innenverhältnis behandelnden Normen (§ 56 Abs. 2 Z 6 Oö GemO 1990) ebenfalls eingehalten wurden (VwGH 15.11.2007, 2005/07/0100, mwH). Diese Ausführungen lassen sich auch auf die Fünftbeschwerdeführerin übertragen, da der Bürgermeister nach § 37 Abs. 1 NÖ GO 1973 die Gemeinde nach außen vertritt, sodass die Beschlussfassung des Gemeindevorstandes nach § 36 Abs. 2 Z 6 NÖ GO 1972 wiederum nur das Innenverhältnis betrifft

Die Beschwerden der drei beschwerdeführenden Gemeinden sind somit zulässig.

## **2.2. Zur Zulässigkeit der Beschwerden der Bürgerinitiative**

Die Siebtbeschwerdeführerin ist eine Bürgerinitiative, die sich in Entsprechung der Vorgaben des § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 (mindestens 200 datierte Unterschriften mit Name, Geburtsdatum, Anschrift, Unterstützung einer konkreten Stellungnahme zum Vorhaben) gebildet hat. Die rechtmäßige Entstehung der Bürgerinitiative wurde durch die belangte Behörde bestätigt. Die in offener Frist eingebrachte Beschwerde der Siebtbeschwerdeführerin ist daher zulässig.

Eine nach UVP-G 2000 rechtmäßig zustande gekommene Bürgerinitiative sowie eine nach UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung im UVP-Genehmigungsverfahren und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften, nicht aber sonstige öffentliche Interessen, als subjektives Recht geltend zu machen. Voraussetzung für die Parteistellung der Bürgerinitiative ist, dass sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 5 UVP-G 2000 eine Stellungnahme abgegeben hat, die von mindestens 200 Personen, die in der Standortgemeinde oder den Nachbargemeinden zum Gemeinderat wahlberechtigt sind, unterstützt wird. Dies ist bei der Siebtbeschwerdeführerin der Fall.

### **2.3. Zur Zulässigkeit der Privatpersonen**

Bei den übrigen Beschwerdeführern handelt es sich um Privatpersonen, die rechtzeitig Einwendungen erhoben haben und denkmöglich von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein können. Bei ihrem Vorbringen ist auch denkbar von einer subjektiven Betroffenheit auszugehen. Ihnen kommt als Nachbarn bzw. Nachbarinnen Parteistellung iS des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu.

### **3. Feststellungen und Beweiswürdigung:**

#### **3.1. Verkehrstechnik und Verkehrsplanung:**

##### **3.1.1 Feststellungen:**

##### Vollständigkeit der Unterlagen

Die Unterlagen sind vollständig, um eine Beurteilung im FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung im Hinblick auf die eingewendeten Sachverhalte und die vorgesehenen Auflagen durchzuführen.

Die im verkehrstechnischen Planungsverfahren angewandten Methoden entsprechen dem Stand der Technik. Die von der mitbeteiligten Partei im Beschwerdeverfahren vorgelegten weitergehende Untersuchungen und Informationen zur Prüfung der Beurteilungsergebnisse liegen in der benötigten Qualität vor.

##### Bauphasen

Der notwendige Bauverkehr auf öffentlichen Straßen ist durch den Bau der Erweiterung des Rohstoffparks aus verkehrlicher Sicht im Vergleich zum Betrieb nicht maßgebend und daher als verkehrsverträglich zu beurteilen. Dies gilt sowohl für die Menge als auch für die Auslastung, weil das Bauvorhaben sich in der üblichen Größenordnung von Bauprojekten bewegt.

##### Betriebsphasen

- Die räumliche Abgrenzung des engeren und erweiterten Untersuchungsraumes wurde aus gutachterlicher Sicht richtig durchgeführt.
- Die Definition und Bereitstellung der relevanten Planfälle mit den zugehörigen Bezugsjahren sind ausreichend, damit die notwendigen Informationen über das Verkehrsverhalten in sachlich richtiger Weise bereitgestellt werden können.
- Die der Kfz-Verkehrsprognose zu Grunde gelegten Daten und Planfälle sowie Bezugsjahre und die Erarbeitung sind im letzten vorgelegten Stand plausibel und nachvollziehbar.

- Die Überprüfung der verkehrlichen Leistungsfähigkeit an der einzigen relevanten Kreuzung des erweiterten Untersuchungsgebietes (Kreisverkehr an der Ennsafenstraße mit der B1) ist für den JDTVw und den Spitzenverkehr für das Jahr 2035 plausibel und ausreichend
- Erschließungsqualität des Projektes und der Anschluss an das öffentliche Straßennetz ist für den Betrieb des JDTVw und des Spitzenverkehrs als ausreichend zu beurteilen.
- Die Verkehrssicherheit ist für den Betrieb des JDTVw und den Spitzenverkehr als ausreichend zu beurteilen.

### **3.1.2. Beweiswürdigung:**

Die Beschwerdeführer bringen vor, es komme insgesamt durch die massive Ausweitung des Volumens der Müllbehandlung – inklusive Müllaufbereitung und thermischer Verwertung – zu einer massiven Verkehrszunahme. Mit jeder Tonne Müll, die zusätzlich antransportiert, verarbeitet, geschreddert bzw. thermisch verwertet werde, komme es zu einer zusätzlichen Umweltbelastung. Dies treffe auch auf jenem Teilbereich zu, in dem tatsächlich Rohstoffe zurückgewonnen und wieder abtransportiert werden. Es sei nicht nachvollziehbar, wenn der ASV für Verkehrstechnik sinngemäß festgehalten habe, dass das durch das Vorhaben verursachte LKW-Verkehrsaufkommen innerhalb der im Projekt genannten Maximalwerte der derzeitigen Bestandssituation bewegen werde. Es sei nicht nachvollziehbar, dass daraus sich keine relevante Steigerung des Verkehrs ergeben werde.

Vor dem Hintergrund der Beschwerdevorbringen wurden von der mitbeteiligten Partei im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nach Verbesserungsaufträgen zur Überarbeitung der UVE folgende ergänzende Unterlagen aufgrund von Ergänzungsaufträgen des Verwaltungsgerichts vorgelegt:

- die *„Erste fachliche Stellungnahme zum Fachbereich Verkehrstechnik“* vom 9.12.2020,
- die *„Aktualisierte gutachterliche Stellungnahme zum Fachbereich Verkehrstechnik und Verkehrsplanung“* vom 7.3.2021,
- die *„Offene Fragen zur Verkehrstechnischen Stellungnahme von DI XXXX zur UVE Rohstoffpark Enns“* vom 19.4.2021 und
- die Nachvollziehbare Leistungsberechnung für den Prognosezeitraum 2035 vom 9.6.2021.

Der gerichtliche Sachverständige für den FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung nahm zu den Beschwerden mit GA vom 10.06.2021 und Ergänzung vom 22.06.2021 Stellung; weiters wurden die GA in der ersten und zweiten Tagsatzung des Verwaltungsgerichts erörtert.

Die Überarbeitungen der UVE betreffen die Definition und Bereitstellung der relevanten Planfälle für das erweiterte Untersuchungsgebiet mit den zugehörigen Bezugsjahren, die sachlich fundierte Ermittlung der Verkehrsbelastungen für alle Planfälle mit plausiblen Ergebnissen und die Überprüfung der verkehrsverträglichen Leistungsfähigkeit an den relevanten Kreuzungen des erweiterten Untersuchungsgebietes für den Spitzentagsverkehr. Die nunmehr vorliegenden Unterlagen sind nunmehr als ausreichend anzusehen, um die Beschwerdevorbringen verkehrstechnischer und verkehrsplanerischer Sicht zu beurteilen.

#### Relevante Planfälle samt Bezugsjahre für das erweiterte Untersuchungsgebiet

Um die relevanten Auswirkungen bezüglich der Leistungsfähigkeit an kritischen Kreuzungen sowie der Umweltauswirkungen durch die anderen Sachverständigen beurteilen zu können, sind folgende Planfälle notwendig:

- Istzustand (Null-Planfall 2018): Der Ist-Zustand 2018 stellt den Zustand in der Ausgangssituation der durchgeführten Verkehrszählungen dar. Dieser Zustand ist maßgebend für die Beurteilung des Bestandes und spielt auch eine Rolle für die Abschätzung der Irrelevanzschwelle von Umweltauswirkungen. Dafür wurden Verkehrszählergebnisse im Jahr 2018 herangezogen. Die getrennte Ausweisung der Materialtransporte wurde durch das Werk durchgeführt. Im Jahre 2018 wurde der bestehende Konsens an werkbezogenen Lkw nicht voll ausgeschöpft.
- Istzustand mit Berücksichtigung des bestehenden Konsenses (Null-Planfall 2018 + bestehender Konsens): 2019 war der noch im Jahre 2018 im Bau befindliche Teil der Recyclinganlage, des Rohstofflagers und der Zwischenlagerhalle schon in Betrieb, so dass zu dieser Zeit der Konsens bezüglich der werksbezogenen Lkw-Fahrten ausgeschöpft ist.
- Prognoseplanfall ohne Vorhaben (2035): Definitiv beschreibt der Prognoseplanfall einerseits den Verkehr des Rohstoffparks im Jahre 2035 ohne Vorhaben. Dazu zählt
  - die Verkehrsmenge des Istzustandes 2018 + Verkehr des bestehenden Konsenses des Rohstoffparks (also der Null-Planfall 2018 + bestehender Konsens) und
  - die in Zukunft zu erwartende Verkehrsmenge der derzeit bestehenden Anlagen des Rohstoffparks.

Andererseits ist im öffentlichen Straßennetz der sonstige prognostisch zu erwartende Verkehr abzuschätzen. Dazu zählen der zu erwartende Verkehr durch absehbare andere Projekte im engeren Untersuchungsgebiet sowie der sonstige zu erwartende Verkehr auf öffentlichen Straßen im erweiterten Untersuchungsbereich. Hier wurde die offizielle Verkehrsprognose



des Landes Oberösterreich für den Referenzplanfall der Verkehrsuntersuchung zur B123a Donaubrücke Mauthausen herangezogen. Die Landesprognose hat einen offiziellen Charakter und ist als plausibel einzustufen.

- Prognoseplanfall mit Vorhaben (2035): Dieser besteht aus der Kumulierung des Prognoseplanfalles ohne Vorhaben und den verkehrlichen Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens, also die in Zukunft zu erwartende Verkehrsmenge durch das zu prüfende Vorhaben des Rohstoffparks, nämlich eine Steigerung von 50 % der transportierten Materialien.

#### Ermittlung der Verkehrsbelastungen für alle Planfälle

Die Verkehrsprognose beinhaltet einerseits die Abschätzung des zukünftigen Zu- und Abfahrtsverkehrs der zu prüfenden Erweiterung des Rohstoffparks Enns auf Basis der Jahreskapazität der Anlage und andererseits die zukünftige Verkehrsnachfrage des öffentlichen Straßennetzes unabhängig von der Verkehrsnachfrage der Erweiterung des Rohstoffparks in Enns. Die Verkehrsbelastungen sind für den JDTVw und für Spitzentagesverkehr durch die Erweiterung des Rohstoffparks Enns zu ermitteln.

#### Kfz-Verkehrsnachfrage durch das Vorhaben:

Die Anlagenkapazitäten leiten sich aus den bestehenden Genehmigungen ab. Generell beträgt die Ladekapazität der Transportfahrzeuge im Bereich der Abfall- und Rohstoffwirtschaft zwischen 18 und 24 t. Den angelieferten Materialien entsprechend werden in der Praxis des Rohstoffpark Enns meistens Lkw-Sattelzüge mit einer Ladekapazität von 22 bis 24 t eingesetzt. Für eine konservative Schätzung zur Berechnung der notwendigen LKW-Fahrten wird eine mittlere Ladungsmenge von 20 t/Lkw zu Grunde gelegt. Es wird kein Fuhre-Gegenfuhre-Prinzip angewendet. Die Anzahl von 859 Lkw an Anlieferung an Spitzentagen errechnet sich aus den bestehenden Genehmigungen. Gemäß bestehendem Konsens liegt die derzeitige Anlagenkapazität bei 995.000 t/Jahr. Dies entspricht 49.750 Lkw-Anlieferungen /Jahr. Bei 250 Arbeitstagen entspricht dies 199 Lkw-Anlieferungen/Tag. Der vorliegende Antrag sieht eine Steigerung auf 1.485.000 t/Jahr vor. Dies entspricht 74.250 Lkw-Anlieferungen/Jahr. Bei 250 Arbeitstagen entspricht dies durchschnittlich 297 Lkw-Anlieferungen/Tag.

Es ist mit 10 - 20 „Spitzentagen“ pro Jahr zu rechnen, die laut des bestehenden Konsenses um 200% höher liegen als der Jahresdurchschnittstageswert. Diese Annahmen beruhen auf Erfahrungswerten sowie Stoffstromanalysen und betreffen zukünftige Anlagenteile.

Für die Ermittlung des JDTVw, des jährlichen durchschnittlichen Tagesverkehrs an Werktagen, wurden die vorhandenen Berechnungsmängel beseitigt (siehe XXXX XXXX : Offene Fragen zur

Verkehrstechnischen Stellungnahme von DI XXXX zur UVE Rohstoffpark Enns, Stand: 14.4.2021).

Kfz-Verkehrsnachfrage des öffentlichen Straßennetzes im erweiterten Untersuchungsgebiet für den Nullplanfall und das Prognosejahr 2035:

Hierfür wurde die offizielle Verkehrsprognose des Landes Oberösterreich für den Referenzplanfall der Verkehrsuntersuchung zur B123a Donaubrücke Mauthausen herangezogen, die als plausibel einzustufen ist. Die zu erwartenden Zuwächse wurden zum Nullplanfall aufsummiert.

Kfz-Verkehrsnachfrage der Planfälle:

Durch Überlagerung der vorhabenbedingten und der sonstigen Kfz-Verkehrsnachfrage auf dem Straßennetz im erweiterten Untersuchungsgebiet wurden die Verkehrsbelastungen für den Istzustand 2018 ohne und 2019 mit Konsens sowie die Prognose 2035 ohne und mit Konsens ermittelt. Die detaillierten Pläne und Ergebnistabellen sind dem Schreiben „KSM: UVP-Projekt XXXX Enns, Verfahren vor dem BVwG, Offene Fragen, Prof. XXXX vom 14.4.2021, 19.4.2021“ angehängt. Die Pläne und Tabellen stellen den JDTVw und den Verkehr an Spitzentagen dar, der an 10 bis 20 Tagen des Jahres auftritt.

Den größten Anteil an Kfz-Verkehr im JDTVw, der durch die Erweiterung des Rohstoffparks in Enns entsteht, tritt in der Mainstraße, der Betriebszufahrt mit 100% oder 896 Kfz/Tag für das Jahr 2035 auf. In der Ennschafenstraße beträgt dieser Anteil 15,1% von 5.936 Kfz/Tag. Mit zunehmender Entfernung nimmt der Anteil rasch ab. So beträgt er auf der B1 südöstlich der Ennschafenstraße noch 4,3 % von 10.400 Kfz/Tag und östlich der B123 2,8% von 15.944. Auf der B3 nördlich der Donau beträgt er 0,1% von 27.707 Kfz/Tag. Auf der A1, östlich der Anschlussstelle St. Valentin liegt der Anteil bei 0,6% von 80.944 Kfz/Tag.

Leistungsfähigkeit an relevanten Kreuzungen für den JDTVw und die Erschließungsqualität

Aus dem Vergleich der Kfz-Verkehrsnachfrage zwischen dem Einreichprojekt (KSM: Fachbeitrag Verkehrstechnik, UVE Rohstoffpark Enns; 18.12.2018 und den überarbeiteten Unterlagen vom 19.04.2021 zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit für den JDTVw nur am Kreisverkehr der Ennschafenstraße mit der B1 durch das zu beurteilende Projekt maßgeblich verändert wird. Die Ermittlung der Leistungsfähigkeit wurde im Einreichprojekt mit einer stärkeren Kfz-Verkehrsnachfrage als sich für den Prognoseplanfall 2035 mit Vorhaben ergibt, durchgeführt. Die Leistungsfähigkeit ist für den JDTVw ausreichend und damit ist auch die Erschließungsqualität zum öffentlichen Straßennetz sichergestellt. Die Verkehrssicherheit ist durch das öffentliche Straßennetz und die in der UVE vorgesehenen Zu- und Abfahrtsrouten für den JDTVw sichergestellt.

Die Spitzenverkehrstagesbelastung durch das Vorhaben des Rohstoffparks Enns liegt um etwa 200 % oder 1.124 Lkw-Fahrten/Tag beträchtlich höher, als an Tagen mit dem JDTVw. Daher ist es notwendig, dass auch diese Spitzenbelastung nachgewiesen wurde. Es zeigt sich, dass die Leistungsfähigkeit auch für Spitzentage ausreichend ist. Die Abschätzung der Leistungsfähigkeit ergibt, dass an Spitzenstunden dieser Spitzentage mit einer Auslastung der B1 im Jahre 2035 zwischen 67 % und 78 % zu rechnen ist. Die Ennshafenstraße erreicht eine geschätzte Auslastung von 47%. Damit ist gegenüber dem Istzustand mit einer gewissen Verschlechterung der Verkehrssituation zu rechnen, aber für diesen Prognoseplanfall mit Vorhaben sind das Unfallrisiko, die Benutzbarkeit und der Verkehrsablauf trotzdem im akzeptablen Bereich.

In Bezug auf die Beschwerdevorbringen ist dazu auszuführen:

Die erst- bis fünftbeschwerdeführenden Parteien legten ein Gutachten eines allg. beeideten gerichtlichen Sachverständigen für KFZ-Wesen vor. Zu diesem ist folgendes festzuhalten:

Während in der UVE die Zu- und Abfahrt von der Erweiterung des Rohstoffparks in Enns über die B1 aus Ost und West angegeben ist, wird eine 3. Alternative einer Zu- und Abfahrtsroute urgiert, die über die Abfahrt Asten und die Kristeiner-Straße führt. Dazu wäre es laut Vorschlag zweckmäßig, die vorhandene T-Kreuzung an der B1 mit der B309 mit einer Unterführung in einen planebenen Kreisverkehr mit der B1 umzubauen, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen.

Stellungnahme: Aus der Sicht der Kapazität aller drei Zu- und Abfahrtsrouten ist dagegen nichts einzuwenden. Allerdings ist es nicht vertretbar, diesen Umbau dem Projektwerber im Rahmen der UVP anzulasten, da die in der UVE vorgeschlagenen beiden Routen sowohl verkehrssicherheitstechnisch, als auch kapazitätsmäßig keine Probleme aufwerfen. Der empfohlene Umbau in einen Kreisverkehr zur Hebung der Verkehrssicherheit und der Erleichterung des Linksabbiegens von und auf die B1 an der T-Kreuzung liegt in der Kompetenz des Landes und sollte auch dort aus Gründen der Verkehrssicherheit beantragt werden.

Zum weiteren Vorbringen der erst- bis fünftbeschwerdeführenden Parteien zum FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung ist folgendes auszuführen:

Die Beschwerde behandelt aus der Sicht des FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung das Problem der stark belasteten Straße B1. Es wird von der Verdoppelung des Lkw-Verkehrs, also einer Steigerung von 50 % durch den Zusatzverkehr des Projektwerbers angeführt.

Stellungnahme: Es ist klarzustellen, dass die 50 %-ige Zunahme des Lkw-Verkehrs sich auf das Lkw-Verkehrsaufkommen im jahresdurchschnittlichen Werktagerverkehr (JDTVw) von XXXX an der Ein- und Ausfahrt mit heute 423 Lkw/ Tag auf 850 Lkw/Tag im Jahre 2035 bezieht. An 10 bis 20 Tagen pro Jahr liegt dieser Wert deutlich höher mit 2.020 Lkw/Tag. Festzuhalten ist,

dass die nachfolgenden Prognosen nicht nur den Verkehr der Fa. XXXX beinhalten, sondern auch den sonstigen Verkehr öffentlicher Straßen. Wie bei jeder Prognose ist naturgemäß damit eine gewisse Unsicherheit verbunden.

- Auf der Ennshafenstraße vermischt sich dieser mit Verkehr von anderen Betrieben, sodass die Gesamtsumme im Jahr 2035 auf 5,936 Kfz/Tag ansteigt, der Anteil der Kfz der Fa. XXXX beträgt dort nur mehr 15,1 %. Damit nimmt die Belastung vom Ist-Zustand bis zum Prognosezustand 2035 mit dem zusätzlichen Verkehr der Fa. XXXX um 38% zu.
- Auf der B1 auf dem Abschnitt von/nach Westen des Kreisverkehrs beträgt im Jahre 2035 die Prognosebelastung 15.744 Kfz/Tag (JDTVw) und der Anteil der Kfz der Fa. XXXX 6,8%. Im Spitzenverkehr der Fa. XXXX sind das 16.306 Kfz/Tag (JDTVw) und der Anteil der Kfz der Fa. XXXX 17,4 %.
- Auf der B1 auf dem stärker belasteten Abschnitt von/nach Osten vor der B123 des Kreisverkehrs beträgt im Jahre 2035 die Prognosebelastung 15.944 Kfz/Tag (JDTVw) und der Anteil der Kfz der Fa. XXXX 2,8 %. Im Spitzenverkehr der Fa. XXXX sind das 16.506 Kfz/Tag (JDTVw) und der Anteil der Kfz der Fa. XXXX 20,7 %.

Es zeigt sich deutlich, dass der Verkehr der Fa. XXXX auf dem stärkst belasteten Abschnitt der B1 im JDTVw maximal einen Anteil von 12,9% aufweist, an 10 bis 20 Spitzentagen eines Jahres kann er auf bis zu 30% ansteigen. Die angegebene Durchschnittsbelastung von 50 % trifft also nur im Ein- und Ausfahrtsbereich der Fa. XXXX zu, keinesfalls aber auf der B1.

Nach der Stellungnahme im Kapitel „3.2.2 Relevante Planfälle samt Bezugsjahre für das erweiterte Untersuchungsgebiet“ des gerichtlichen Sachverständigen für diesen FB wurde die Verkehrsbelastung für den Istzustand ohne und mit Konsens dargestellt. In den Abbildungen und Tabellen der Quelle (KSM: UVP-Projekt XXXX Enns, Verfahren vor dem BVwG, Offene Fragen, Prof. XXXX vom 14.4.2021, 19.4.2021) sind die Ergebnisse dokumentiert. Damit ist dieser Mangel der UVE behoben. Das heißt für die Beurteilung im FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung wurden beide Fälle sachgerecht beurteilt.

Die sechst- und siebtbeschwerdeführenden Partei bringen zum FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung vor, dass der ASV für Verkehrstechnik behauptet, dass das vom Vorhaben bedingte Lkw-Verkehrsaufkommen sich innerhalb der im Projekt genannten Maximalwerte der Bestandssituation bewegen werde und daraus sich keine relevante Steigerung ergeben könne. Das sei unrichtig und werde so vom Sachverständigen nicht seinem Gutachten zu Grunde gelegt. Ferner sei es vollkommen unzutreffend, dass beim Vorhaben maximal drei Eisenbahnfahrbewegungen pro Tag stattfinden können. Das sei eine Annahme der Behörde,

die nicht nachvollziehbar ist. Ebenso sei es nicht nachvollziehbar, dass diese Eisenbahnfahrbewegungen aus verkehrstechnischer Sicht als irrelevant zu bezeichnen sind, weil diese, wenn sie in der Nacht durchgeführt werden, eine nächtliche Lärmstörung bewirken.

Dazu ist folgendes auszuführen:

Wie aus den aktualisierten Unterlagen zu entnehmen ist (obere Tabelle S. 8/8 der Quelle: KSM: UVP-Projekt XXXX Enns, Verfahren vor dem BVwG, Offene Fragen, Prof. XXXX vom 14.4.2021, 19.4.2021), sind im Istzustand 2018 im jährlich durchschnittlichen Werktagverkehr 423 Lkw-Fahrten/Tag vorhanden. Inklusive des vorhandenen Konsenses der Fa. XXXX kann diese Fahrtenanzahl auf 609 Lkw-Fahrten/Tag ohne das vorliegende Projekt erhöht werden. Diese Fahrtenanzahl gilt auch bis zum Jahre 2035 ohne Realisierung der Erweiterung des Rohstoffparks Enns der Fa. XXXX . Mit der Erweiterung ergibt sich für das Jahr 2035 bei Vollausslastung der Kapazität eine tagesdurchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten von 896. An 10 bis 20 Spitzentagen des Jahres kann es laut der aktualisierten Unterlagen auf bis zu 1.718 Lkw-Fahrten/Tag kommen. Die Kriterien der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit an der Kreuzung der B1 mit der Ennshafenstraße (Kreisverkehr) wurden für auch für die Spitzenverkehrsbelastung erbracht. Die derzeit vorgelegten Unterlagen sehen keine Verlagerung der Transporte auf die Eisenbahn vor, um für die Umweltauswirkungen durch den Lkw-Verkehr ein „*Worst-Case-Szenario*“ zu zeichnen. Eine gewisse Verlagerung der Transporte zur Bahn würde die Anzahl der Lkw spürbar verringern. Inwieweit diese Bahntransporte in der Nacht stattfinden können oder betriebstechnisch notwendig sind, ist mit den derzeit vorliegenden Unterlagen nicht aussagefähig. Ob eine nächtliche Bahnlieferung eine unzulässige Lärmstörung hervorruft, ist vom zuständigen Sachverständigen zu beantworten.

Die sechst- und siebtbeschwerdeführenden Partei bringen weiters zum FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung vor, dass keine quantitative Abschätzung der wahrscheinlichen Transportwegelängen und Herkunftsziele der Abfalltransporte in den Unterlagen vorhanden sei, die als Basis für eine fachlich fundierte Quantifizierung der transportbedingten Treibhausgase notwendig ist. Ein weiterer verkehrlicher Kritikpunkt bemängelt die nicht erfolgte Durchführung einer Ist-Verkehrszählung über einen längeren Zeitraum zur Ermittlung der tatsächlich durchgeführten durchschnittlichen Fahrten und Messung der dadurch verursachten Feinstaub- und Stickoxidbelastung. Es wird kritisiert, dass die Anzahl der Lkw-Fahrten im angefochtenen Bescheid durch die belangte Behörde nicht richtig berücksichtigt wurde: die belangte Behörde ist von einem rechtskräftigen Genehmigungsstand von 859 Fahrten ausgegangen und es beim gegenständlichen Projekt nicht zu einer Ausweitung der Fahrten kommen würde. Die realen Gegebenheiten wurden jedoch nicht berücksichtigt,

zumal diese 859 Fahrten bei den bereits genehmigten kleineren und nicht UVP-pflichtigen Anlagen tatsächlich im Jahresmittel gar nicht ausgeschöpft werden.

Dazu ist folgendes auszuführen:

Aus der Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik und Verkehrsplanung ist festzuhalten, dass eine Abschätzung der Abfalltransportwege nicht durchgeführt wurde, die sowohl die Transportkosten als auch die Quellgebiete der Abfälle unter Berücksichtigung der Anlagekapazität und des zu erwartenden Abfallanfalles in Form von Szenarien mit einer abzuschätzenden Wahrscheinlichkeit offenlegt.

Festzuhalten ist, dass eine Verkehrszählung des Ist-Zustandes 2018 durchgeführt wurde, die dem Stand der Technik entspricht. Sie ist in der Seite 8 der Tabelle zu den Verkehrsbelastungen der folgenden Quelle enthalten: KSM: UVP-Projekt XXXX Enns, Verfahren vor dem BVwG, Offene Fragen, Prof. XXXX vom 14.4.2021, 19.4.2021. Hier ist zu sehen, dass der Verkehr an der Ein- und Ausfahrt der Mainstraße 2018 mit 423 Kfz/Tag angegeben ist, im Jahr 2035 ohne Vorhaben 609 Kfz/Tag aufweist und mit dem Vorhaben insgesamt 896 Kfz/Tag beträgt. Festzuhalten ist auch, dass an Spitzenverkehrstagen 2035 dieser Wert mit 2020 Kfz/Tag weitaus höher liegt. Eine Ist-Verkehrszählung wurde mit plausiblen Ergebnissen durchgeführt und ist die Basis für die Prognosen. Es ist richtig, dass der schon heute genehmigte Konsens im Jahre 2018 nicht ausgeschöpft wurde.

In der ersten Tagsatzung des Verwaltungsgerichts am 21.06.2021 legte der rechtsfreundliche Vertreter der erst- bis fünftbeschwerdeführenden Partei ein Dokument der Fa. XXXX zur großräumigen Verkehrsuntersuchung im Auftrag der OÖ Landesregierung im April 2019 zur B1 Wiener Straße im Bereich Enns - Asten/St. Florian - Linz Pichling/Ebelsberg vor (OZ 52). Dazu nahm der gerichtliche Sachverständige für Verkehrstechnik und Verkehrsplanung mit Schreiben vom 22.06.2021 wie folgt Stellung:

Die vorliegende Systemstudie behandelt die Verkehrssituation des Analysezeitpunktes 2017 und für das Prognosejahr 2035 im stark erweiterten Untersuchungsgebiet der Beschwerdesache zur „*Erweiterung Rohstoffpark in Enns*“ der Fa. XXXX . Die Maßgebende Kreuzung, der Kreisverkehr der B1 mit der Ennschafenstraße, wird in dieser Untersuchung auch adressiert, sodass sich dadurch eine Bezugsnähe zur Beschwerdesache ergibt. Die Aufgabenstellung dieser Systemstudie ist folgende:

- Untersuchung mehrerer Szenarien der Nutzung von vorhandenen Baulandreserven im engeren Untersuchungsgebiet auf die Verkehrsnachfrage für das Zieljahr 2035; Diese Szenarien beinhalten eine allgemein bis 2035 zu erwartende Verkehrszunahme des

Straßenverkehrs sowie verschiedene Ausnutzungsgrade der vorhandenen Baulandreserven bis 2035;

- Untersuchung maßgebender Kreuzungen auf ihre zu erwartende Leistungsfähigkeit und Auslastung im Untersuchungsgebiet, wobei die Kreuzung der B1 mit der Ennschafenerstraße, ein Kreisverkehr, auch betrachtet wird;
- Untersuchung von verschiedenen Maßnahmen zur Leistungssteigerung, wie teilweiser Ausbau der B1 mit 4 Fahrstreifen, Ausbau der Linzer Ostumfahrung usw.

Somit ist festzustellen, dass die untersuchten Szenarien der Systemstudie zusätzlich zur allgemein zu erwartenden Verkehrszunahme, wie sie in der UVE zum Vorhaben der Erweiterung des Rohstoffparks Enns berücksichtigt wurde, weitere potentielle Vorhaben der Flächennutzung beinhalten, die derzeit ein mögliches Potential darstellen, aber nicht konkret absehbar sind. Dadurch ändern sich die im Gutachten zum Fachbereich Verkehrstechnik und Verkehrsplanung vom 10. Juni 2021 zu Grunde gelegten Verkehrsprognosen nicht, da die allgemein zu erwartende Verkehrszunahme bis 2035 und der Verkehr des vorliegenden Vorhabens der Erweiterung des Rohstoffparks Enns berücksichtigt wurde.

Festzuhalten ist, dass die derzeit rechtlich nicht fixierte weitere Ausschöpfung der Baulandreserven im stark erweiterten Untersuchungsgebiet zu starken Zunahmen der Verkehrsnachfrage laut Ergebnis der Systemstudie führen würde. Dies würde zur Überlastung vieler Kreuzungen führen. Allerdings die für das Vorhaben relevante Kreuzung der B1 mit der Ennschafenerstraße würde mit 99% voll ausgelastet, aber formal nicht überlastet werden. Kritisch zum methodischen Vorgehen der Systemstudie ist festzuhalten, dass

- die prognostizierte Verkehrsnachfrage trotz Überlastung einer Reihe von Kreuzungen durch die untersuchten Szenarien keine Berücksichtigung von Verkehrsmittelwechsel (z.B. vermehrte Zulieferung von Abfallstoffen zum Rohstoffpark mit der Bahn) und keine Berücksichtigung einer Unterdrückung von potentiellen Verkehrsnachfrage (z.B. Pendlerverkehr), wie sie zu erwarten wäre, beinhaltet.
- die derzeit in Vorbereitung stehende CO<sub>2</sub>-Abgabe für fossilen Verkehr nicht berücksichtigt wird;
- trotz der festgestellten Überlastungen keine Verlagerungsalternativen in den Szenarien angeboten werden.

Die prognostizierte Verkehrsnachfrage der Systemstudie repräsentiert daher Maximalvarianten der potentiellen Entwicklung im Sinne von Worst-Case-Szenarien.

Der gerichtliche Sachverständige kam somit zum Schluss, dass die vorgelegte Systemstudie von XXXX und deren Ergebnisse daher nicht den Inhalt und das Ergebnis seines Gutachtens für den Fachbereich Verkehrstechnik und Verkehrsplanung vom 10.6.2021 in Frage stellen würden. Damit sind die Beschwerdebehauptungen, der ASV für Verkehr der Behörde sei von falschen Grundlagen ausgegangen und die Zahlen seien falsch, widerlegt. Auch die diesbezüglichen Behauptungen der achtbeschwerdeführenden Partei, er habe selbst Zählungen vorgenommen und die UVE baue auf einer falschen Zahlengrundlage auf konnten die Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen nicht widerlegen. Zum einen wurden seine privaten Zählungen nicht nach dem Stand der Verkehrstechnik durchgeführt und er trat dem Sachverständigen nicht auf selbener fachlicher Ebene entgegen. So wurde die Zählung ohne Hilfsmittel nur 2 Mal für 10 Minuten jeweils zu nicht repräsentativen Zeitpunkten (Samstag kurz nach Mittag bzw. Samstag an einem späteren Nachmittag) durchgeführt. Zur Leistungsfähigkeit der Kreuzung Ennshafenstraße/Enghagner-Straße ist davon auszugehen, dass die Enghagner-Straße als Nebenstraße im Vergleich zur B1 zu betrachten ist, so ist eindeutig die B1 um ein Vielfaches belastet. Dadurch spielt die Leistungsfähigkeit der Enghagner-Straße mit der Ennshafenstraße keine relevante Rolle.

### **3.2. Lärmimmissionen und Erschütterungen:**

#### **3.2.1 Feststellungen**

Straßenverkehrslärm auf dem öffentlichen Netz: Der Straßenverkehrslärm am Betriebsareal wurde im Detail modelliert. Auf öffentlichen Straßen beschränkte sich die Betrachtung auf die Main-Straße, die Rhein-Straße und die Ennshafenstraße bis zur Einmündung in die B1. Dazu wurden 1718 LKW auf die Zeitabschnitte Tag, Abend und Nacht aufgeteilt. Dies entspricht der Spitzenbelastung, womit die ausgewiesenen Straßenverkehrslärmimmissionen auf der sicheren Seite liegen und höher angesetzt sind, als die üblichen Lärmindizes  $L_{day}$ ,  $L_{evening}$ ,  $L_{night}$  bzw.  $L_{den}$ , die auf dem jährlichen durchschnittlichen Verkehr beruhen. Der im Untersuchungsgebiet am höchsten von den vorhabensbedingten Straßenverkehrslärm betroffene Immissionspunkt IP 3 repräsentiert gleichzeitig, das am nächsten gelegenen Wohnobjekt zur Ennshafenstraße.

Schienenverkehrslärm: Immissionen durch Schienenverkehrslärm wurden im UVE Fachbeitrag Schall am Anschlussgleis berücksichtigt und für die nächstgelegenen Anrainer dargestellt. Die Immissionen aus dem Schienenverkehr auf den weiterführenden Gleisen bis zum hochrangigen Streckennetz (Westbahn Strecke 101 02) wurden nicht explizit betrachtet. Damit ist es nicht möglich eine unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung der beschwerdeführenden Partei an der Liegenschaft Enghagner-Straße 3 in 4470 Enns konkret zu



beurteilen. Der Verweis auf den weitaus höheren Schienenverkehr durch den nicht vorhabensbedingten Anteil im Untersuchungsgebiet ist insofern unvollständig, da

- Nicht alle Fassaden der Liegenschaft gleich betroffen von der Westbahnstrecke bzw. der Ennshafenbahn exponiert liegen
- Gesundheitsschädliche oder unzumutbare Belästigungen auslösende Immissionen nicht konkret beurteilbar sind, wenn die Angabe von wenigen „1/10 dB“ nicht eine höchstmögliche Grenze beinhalten und das Immissionsniveau zumindest plausibel und nachvollziehbar abgeschätzt wurde.

Mit der schalltechnischen Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 02.04.2021 wurden zusätzliche Angaben zu den Schienenverkehrslärmimmissionen nachgereicht. Diese basieren im Wesentlichen auf einer der Stellungnahme beigelegten Lärmtechnischen Untersuchung der Anschlussbahn Ennshafen im Bereich Enghagner-Straße durch die XXXX GmbH vom 25.09.2014. Dieser Untersuchung prognostizierte nach dem Stand der Technik mittels dem Regelwerk ONR 305022 die Schienenverkehrslärmimmissionen und dimensionierte bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen. Die dort ermittelten höchsten Immissionswerte an der Liegenschaft betragen im 1. OG 50 dB für den Beurteilungspegel  $L_{r,Nacht}$ .

Selbst unter Annahme der mitbeteiligten Partei, der zusätzlichen Fahrt von drei Zügen (entspricht sechs Zugfahrten) ergibt die Immissionserhöhung 0 dB. Dies ist plausibel, wenn man 70 plus 6 entspricht 76 Zügen, den derzeit 70 Zügen im Nachtzeitraum aus dem schalltechnischen Projekt zur bahnseitigen Lärmsanierung gegenüberstellt. Dies kann auch durch eine eigene Berechnung plausibel nachvollzogen werden. So beträgt der längenbezogene Schallleistungspegel für die zusätzlichen 400 m langen Güterzüge mit Grauguss Bremsklotzsohlen und ansonsten identen Annahmen des schalltechnischen Projekts von XXXX 77,9 dB nach ONR 305011. Dies liegt um 10 dB unter 88,8 dB, die der lärmtechnischen Untersuchung zugrunde gelegt wurden. Auch dies führt zu keinen Immissionserhöhungen > 0 dB.

Straßenverkehrslärm: Die Prognose der vorhabensbedingten Straßenverkehrslärmimmissionen und deren Beurteilung beschränkte sich auf die direkte Zufahrt vom Kreisverkehr an der B1 bis zum Betriebsareal. Dazu wurden 1.718 LKW Fahrbewegungen auf öffentlichen Straßen (insbesondere der Mainstraße und Ennshafenstraße bis zum Kreisverkehr mit der B1) angenommen. Dies entspricht der Spitzenbelastung und nicht der üblichen Mittelungen über alle Kalendertage eines Jahres, wie sie den Lärmindizes  $L_{night}$  oder  $L_{den}$  zugrunde liegt, die nationale (z.B. BStLärmIV) oder internationale (EU Umgebungslärmrichtlinie oder WHO Richtlinie Regelwerke verwenden.

Dies liegt für die Beurteilung der direkt angrenzenden Liegenschaften jedenfalls aber auf der sicheren Seite.

Ob das schalltechnische Untersuchungsgebiet damit ausreichend abgegrenzt wurde, kann nur durch Gegenüberstellung der betriebsspezifischen mit den bestehenden (oder ohne Vorhaben prognostizierten) Verkehrszahlen ermittelt werden. Ein derartiger Vergleich wurde im Rahmen der erstinstanzlichen Beurteilung nicht durchgeführt.

Die verkehrstechnische Stellungnahme der mitbeteiligten Partei vom 22.04.2021 beinhaltet für verschiedene Straßenabschnitte eine Angabe zu den Verkehrszahlen für einzelne Planfälle. Insgesamt verursacht der gesamte Betrieb der mitbeteiligten Partei 594 LKW Fahrten für den werktäglichen DTVw. Dies ist geringer als die Spitzenbetrachtung von 1.718 LKW und immer noch im Sinne der Anrainer, weil wiederum nicht auf alle Kalendertage von Montag bis Sonntag gemittelt wurde.

Im Planfall Prognose weist der Abschnitt B1, NÖ nach B123 den höchsten Schwerverkehrsanteil durch den Betrieb der mitbeteiligten Partei auf (abgesehen von den bereits betrachteten Straßen im Untersuchungsbereich von der B1 zum Betrieb). Dort kann man für den werktäglichen DTVw 448 KFZ Fahrten (297 davon Schwerverkehr) dem Betrieb der mitbeteiligten Partei zuordnen, während insgesamt 10.444 KFZ Fahrten (2298 davon Schwerverkehr) vorliegen. Nach RVS 04.02.11 (inkl. Abänderung aus 2009) kann man den gesamten Anteil des Betriebsverkehrs an der Gesamtemission abschätzen. Berücksichtigt man den  $L_{Aeq1}$  für PKW Fahrten sowie auf der sicheren Seite ausschließlich schwere LKW lärmarm für den Schwerverkehr (unter Vernachlässigung von LKW leicht) auf Asphaltbeton sowie den geschwindigkeitsabhängigen Term für 50 km/h und 70 km/h lassen sich damit ohne Betrieb 92,9 dB (50 km/h) und 95,4 dB (70 km/h) abschätzen. Addiert man wiederum den gesamten Anteil des Betriebs XXXX liegen die ganzzahlig gerundeten Immissionserhöhungen nicht > 0 dB.

### **3.2.2. Beweiswürdigung:**

Die beschwerdeführenden Nachbargemeinden wenden falsche verkehrliche Grundlagen bei der Definition der maßgeblichen Planfälle ein. Dies wirkt sich direkt auf die immissionstechnischen Beurteilungen (inkl. Schalltechnik) aus, da die vorhabensbedingten Immissionsveränderungen somit nicht korrekt beurteilt wären. Damit könnten unzumutbare Belästigung und Gesundheitsgefährdungen nicht ausgeschlossen werden. Die achtbeschwerdeführende Partei wendet persönliche Betroffenheit durch Schallimmissionen aufgrund von LKW-Verkehr und Bahnverkehr an der Liegenschaft XXXX in 4470 Enns ein. Zum

Bahnverkehr bringen die Beschwerdeführer vor, auch hier sei die Annahme falsch, dass es durch das Vorhaben zu maximal drei Eisenbahnfahrbewegungen pro Tag komme.

Straßenverkehrslärm: Die bisherige Untersuchung erlaubte keine Verifikation, ob der Untersuchungsraum für vorhabensbedingte Straßenverkehrslärmimmissionen ausreichend groß gewählt wurde. Mit den vorliegenden ergänzenden Verkehrsuntersuchungen können die gesamten dem Betrieb zuordenbaren KFZ-Fahrten den ortsüblichen Fahrten ohne Betrieb gegenübergestellt werden. Eine Abschätzung im Sinne der Anrainer, bei der eine Mittelung auf den werktäglichen und nicht ganzjährigen Verkehr bezogen wurde, erlaubt die Bildung der Differenz der Schallimmissionen ohne jeglichen Betrieb und mit Betrieb inklusive geplantem Vorhaben. Da die Verkehrslärmemissionen auf den Straßen ab der Einmündung in die B1 durch betriebsspezifische Anteile um nicht mehr als  $> 0$  dB erhöht werden, braucht der Untersuchungsraum nicht ausgeweitet werden. Die durchgeführte Plausibilitätsprüfung vernachlässigt eine genaue Definition des konkret „vorhabensbedingten“ Verkehrs. Auf der sicheren Seite liegend wurde der gesamte betriebsspezifische Verkehr (Anteil der mitbeteiligten Partei) auf dem jeweiligen Straßenabschnitt dem Verkehr ohne Betrieb gegenübergestellt. Diese vereinfachte Plausibilitätskontrolle ist zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes in einem ersten Schritt zulässig. Da sich damit keine maßgeblichen Immissionserhöhungen außerhalb des bisher schalltechnisch untersuchten Raumes ergaben, kann auf eine detaillierte Betrachtung verzichtet werden.

Schienenverkehrslärm: Für die Liegenschaften der XXXX, und damit auch die Liegenschaft des Achtbeschwerdeführers wurden bereits bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen errichtet. Die mitbeteiligte Partei konnte dazu eine schalltechnische Untersuchung der Bahnbetreiber vorlegen. Daraus geht hervor, dass nach dem Stand der Technik Lärmschutzmaßnahmen zur Einhaltung derzeitiger Grenzwerte für unzumutbare Belästigung und Gesundheitsgefährdung durch Schienenverkehr getroffen wurden. Die Annahme, dass insgesamt drei Güterzüge, jeweils mit Ein- und Ausfahrt dem Vorhaben zugerechnet werden, ergibt gegenüber dem derzeitigen Betriebsprogramm nach dieser schalltechnischen Untersuchung keine Immissionserhöhungen von  $> 0$  dB. Sollten die tatsächlichen Fahrten im Ist-Zustand unter dem angenommenen Betriebsprogramm liegen, so sind die bahnseitigen Lärmschutzmaßnahmen im Sinne der Anrainer höher dimensioniert, als nach dem gegenwärtigen Stand der Technik in Österreich zur Geringhaltung von Schienenverkehrslärmimmissionen vorgesehen ist.

Mit den zusätzlichen Unterlagen kann die Schlussfolgerung der Behörde, wonach der vorhabensbedingte Bahnbetrieb irrelevant hinsichtlich zusätzlicher Schallimmission ist grundsätzlich bestätigt werden.

Insgesamt betreffen die wesentlichen Beschwerdevorbringen im FB Schalltechnik einen u.U. ursprünglich nicht ausreichend groß gewählten Untersuchungsraum zur Beurteilung von Immissionen aus Straßen- und Schienenverkehr. Die im Verfahren der Behörde vorliegenden Unterlagen beschränkten diesen Untersuchungsraum für Straßenverkehr auf das öffentliche Straßennetz bis zur Einmündung in die B1 und für Schienenverkehr nur auf das direkte Anschlussgleis zum Betrieb.

Durch die Vorlage von Verkehrszahlen im Beschwerdeverfahren auf weiterführenden Landes- und Bundesstraßenabschnitten ergeben sich nach den vom Verwaltungsgericht eingeforderten weiteren schalltechnischen Unterlagen keine schalltechnisch relevanten Anteile aufgrund des Betriebes, ungeachtet ob zusätzlich vorhabensbedingt oder durch den gesamten Betrieb inklusive bereits ortsüblicher Anteile. Damit war die Begrenzung des Untersuchungsraums bis zur B1 zulässig. Für den Untersuchungsraum wurden die relevanten Immissionen aus dem Straßenverkehr bereits im erstinstanzlichen Verfahren beurteilt.

Die Immissionen durch Schienenverkehr auf der Strecke Ennshafenbahn wurden mittels Vorlage einer schalltechnischen Untersuchung nachgereicht. Diese Untersuchung zeigt auch den Schutz der Anrainer durch bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen entsprechend dem derzeitigen Stand der Technik. Die vorhabensbedingten Fahrten ergeben aufgrund ihrer Anzahl, Geschwindigkeit und Zuglänge keine maßgeblichen Änderungen der Ergebnisse dieser schalltechnischen Untersuchung, womit auch keine Ausdehnung des Untersuchungsraums für Schienenverkehrslärmimmissionen notwendig ist.

Zum Einwand des Achtbeschwerdeführers in der ersten Tagsatzung des Verwaltungsgerichts, wonach die Untersuchungen in der UVE nicht nach dem Stand der Technik durchgeführt worden seien (er legte dazu als Beleg ein Foto vor), ist darauf zu verweisen, dass dem der gerichtliche SV entgegentrat. Er wies überdies darauf hin, dass die Lärmschutzwand zum Schutz der Bevölkerung zumindest nach allen anerkannten österreichischen Regelwerken erstellt worden sei, um insbesondere die wesentlichen Schallanteile durch das Rollgeräusch von Schiene und Rad abzuschirmen. Die Abbildung von Containern sei in diesem Zusammenhang – wie im Bild dokumentiert – sei nicht wesentlich. Der Beschwerdeführer brachte weiters in der zweiten Tagsatzung vor, er habe persönlich Lärmmessungen von einem SV durchführen lassen. Diese ergäben nachts Höchstwerte von über 80 - 90 dB, welche ein Schlafen bei offenem Fenster verunmöglichen würden. Auf diesen Gleisen werde Vershubtätigkeiten durchgeführt, auch über die Kreuzung der Enghagner-Straße. Durch das Bremsen und Quietschen bzw. Anstoßen an die Prellböcke entstünden Maximalschallwerte, die ein menschenwürdiges Schlafen nicht mehr zulassen. Weiters führe der Zugverkehr zu Schwingungen auf seiner Liegenschaft, welche auch mittlerweile wesentliche Risse verursacht

hätten. Diesbezüglich legte der Beschwerdeführer ein Foto vor. Der Beschwerdeführer forderte ein Nachtfahrverbot für die Züge zwischen 22:00 und 06:00 und Schallschutzmaßnahmen wie Schallschutzfenster in seinem Wohngebäude. Dem ist entgegenzuhalten, dass sich dieses Vorbringen auf den derzeitigen, ortsüblichen Schienenverkehr und beinhaltet und keinen Bezug zu möglichen betriebsspezifischen Immissionen des ggst. Vorhabens hat. Der gerichtliche Sachverständige führte dazu aus, dass im Verfahren Messungen an den höchstbetroffenen Anrainern durchgeführt worden seien. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers liege jedoch außerhalb des Untersuchungsraumes. In Bezug auf die Erschütterungen ist dem Beschwerdeführer entgegenzuhalten, dass diese in den Einreichunterlagen bzw. in der UVE und auch im UVP-GA ausreichend dokumentiert sind. Auch der angefochtene Bescheid setzt sich damit auseinander. Das diesbezügliche Vorbringen des Beschwerdeführers wurde in der Beschwerde nicht vorgebracht; auf dieses ist nicht weiter einzugehen. Insgesamt wendet sich der Achtbeschwerde gegen den genehmigten Ist-Bestand und nicht gegen die Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens. Der gerichtliche Sachverständige führte aber aus, dass vom Vorhaben der mitbeteiligten Partei mit keinen relevanten Immissionen für den Beschwerdeführer zu rechnen ist.

Der Achtbeschwerdeführer brachte in der ersten Tagsatzung vor (VHS S. 11), durch das Vorhaben entstünden durch den vorhabensbedingten Verkehr Schwingungen und Erschütterungen. Diese würden zu Gebäudeschäden an seinem Gebäude führen. Er beantragte, es möge für seine Liegenschaft ein Schwingungsgutachten in Auftrag gegeben werden, um die Auswirkungen auf die Gebäudestatik zu untersuchen. Dazu führte der gerichtliche Sachverständige aus, dieses Vorbringen beziehe sich auf den derzeitigen, ortsüblichen Schienenverkehr und beinhalte keinen Bezug zu möglichen betriebsspezifischen Immissionen des ggst. Vorhabens. Im Verfahren seien Messungen an den höchstbetroffenen Anrainern durchgeführt worden. Die Liegenschaft des Beschwerdeführers liege jedoch außerhalb des Untersuchungsraumes. Das Vorhaben selbst sei nicht in der Lage, die Immissionen maßgeblich zu verändern. Wenn es einen rechtswidrigen Vershubbetrieb gebe, dann sei es eine Angelegenheit, die nicht das Vorhaben der mitbeteiligten Partei betreffe. Die vom Beschwerdeführer aufgezeigten Gebäudeschäden sind nicht dem beantragten Vorhaben zuzurechnen.

Dies ergibt sich aus dem schlüssigen Gutachten des gerichtlichen Sachverständigen für Schalltechnik und seinen diesbezüglichen Ausführungen in den beiden Tagsatzungen des Verwaltungsgerichts. Die Beschwerdeführer sind diesen Ausführungen letztlich auch nicht auf

der selben fachlichen Ebene entgegengetreten; das von ihm erwähnte Gutachten legte er nicht vor.

### 3.3. Verfahrenstechnik

Die Maßnahmen zur Reduktion der Emissionen wurden unter den gesetzlichen Grenzwerten nach dem Stand der Technik geplant. Die eingesetzten Materialien, welche einen zentralen Einfluss auf das Emissionsgeschehen haben, werden entsprechend dokumentiert.

Auch im Fall der Umsetzung der 2. Ausbaustufe werden die Abgase dem Stand der Technik entsprechend gereinigt, um sämtliche Emissionsgrenzwerte einzuhalten.

Es kann daher davon ausgegangen werden, dass insgesamt die gesetzlichen Emissionsgrenzwerte eingehalten werden können, da die zum Einsatz kommenden Konzepte und die Überwachung der Anlagen dem Stand der Technik entsprechen.

Die im Rahmen des Verfahrens bzw. der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Einwände wurden seitens der Sachverständigen – in diesem Zusammenhang insbesondere Sachverständigen für Verfahrenstechnik bzw. Luftreinhaltung – nachvollziehbar und vollständig beantwortet. Für die Beantwortung der Einwände waren sämtliche Unterlagen in dem Projekt verfügbar.

Emissionen beim An-, Abfahren und schweren Störungen: In der TVA ist kein Notkamin vorgesehen, da bei Abweichungen (Temperatur, Konzentrationen o.ä.) die Brennstoffzufuhr abgeschaltet wird und ggf. auch die Erdgasfeuerung. Die Abgasreinigung steht dennoch zur Verfügung, im Erdgasbetrieb ist jedenfalls der Flugstromadsorber als „Polizeifilter“ aktiv.

Dioxinmissionen: Einerseits werden durch die Betriebsbedingungen (Temperatur 1100°C, Verweilzeit > 2 Sek.) Dioxine effizient zerstört, andererseits wird durch die rasche Abkühlung der Rauchgase die erneute Bildung von Dioxinen durch die Denovo-Synthese verhindert. Darüber hinaus ist eine Abscheidung auch durch Wäscher, Gewebefilter und Aktivkohleadsorber sichergestellt.

Bedenken, dass es bei der Reinigung und Wartung der Filteranlagen zur Freisetzung von giftigen Stoffen kommt: Die Gewebefilteranlagen werden im laufenden Betrieb automatisch abgereinigt. Es handelt sich um ein geschlossenes System. Die abgeschiedenen Stoffe werden in dichten Staubsammelgefäßen gesammelt.

Abgas-Filterung bzw. Monitoring: Dies ist in den Einreichunterlagen bzw. im GA Luftreinhaltung ausführlich dargestellt.

Grenzwerte und deren Überwachung: Die Emissionsgrenzwerte basieren auf der AVV sowie den BVT-Schlussfolgerungen.

Die Anlagenkonzepte der 1. Ausbaustufe und deren einzelnen Komponenten entsprechen durchwegs dem Stand der Technik. So sind die zentralen Einheiten wie TVA und TMG seit Jahrzehnten weltweit im Einsatz und bewährt. Bei der 2. Ausbaustufe, insbesondere der Trockenschlackengranulation, handelt es sich um eine sehr innovative Technologie mit großem Potential, bei der der Stand der Technik noch nicht erreicht ist. Anlagen im Pilot- und Demonstrationsmaßstab existieren jedoch bereits. Sowohl in der 1. als auch in der 2. Ausbaustufe entsprechen die Abgasreinigungsmaßnahmen dem Stand der Technik, wodurch jeweils im konsensmäßigem Betrieb sämtliche Grenzwerte eingehalten werden können.

Die Reduktion der Emissionen unter die gesetzlichen Grenzwerte erfolgt insgesamt nach dem Stand der Technik. Dies betrifft die Nachbrennkammern, die Einhausungen, Absaugungen und die Entstaubung in Schlauchfiltern, die Anordnung der sauren und basischen Wäscher, das Vorsehen von Aktivkohleadsorbern, falls Messungen deren Notwendigkeit ergeben.

Es kann jedenfalls davon ausgegangen werden, dass die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden können und weitere Maßnahmen nicht notwendig sind.

Diese Feststellung kann aus den nachvollziehbaren und fachlich fundierten Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen für Verfahrenstechnik getroffen werden. Der Beschwerdeführer äußerte sich zum Vorbringen des Sachverständigen nicht weiter.

### **3.4. Luftschadstoffe:**

#### **3.4.1. Feststellungen**

Der UVE Fachbeitrag zum Schutzgut Luft beinhaltet sehr detailliert die Darstellung des Ist-Zustandes, der Null-Variante sowie der Prognosevariante. Die gewählte methodische Vorgangsweise entspricht dem Stand der Technik und ist nachvollziehbar dargestellt.

#### Luftgütemessungen zur Bestimmung der Grundbelastung

Die Grundbelastung wurde anhand der Werte der Messstelle Asten, Amt der OÖ Landesregierung, bestimmt. Im Zeitraum vom 05.07.2017 bis 10.07.2018 wurde im Bereich der Kirchengasse in Asten eine Luftgütemessstelle betrieben. Die Messstelle Asten liegt ungefähr 6 km westlich des Projektgebietes in einer urbanen Umgebung und ist von den Emissionen des urbanen Gebietes sowie des regionalen und überregionalen Verkehrsaufkommens geprägt. Im Vergleich zum unmittelbaren Projektraum kann geschlossen werden, dass die Immissionsanteile aus dem Verkehr in ähnlicher Größe liegen, da sowohl die B1 als auch die Landesstraße L 568 nahe an der Messstelle vorbeiführen. Die B1 ist auch die dominante Verkehrsader im Projektgebiet. Die Anteile der restlichen urbanen Immissionen ist in Asten wohl höher einzuschätzen als im Projektgebiet. Dem steht

gegenüber, dass im Bereich des Ennshafens die Emissionen anderer Betriebe (Containerterminal, Logistikzentren usw.) sowie der bestehenden Anlagen des Projektwerbers vorhanden sind.

Der Messzeitraum zur Verwendung der Messdaten Asten ist ausreichend und zudem zeigt der Vergleich mit der Messstelle Enns-Kristen A1, dass in den Folgejahren eher günstigere Situationen in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung vorliegen. Daten aus dem Jahr 2020 sind aufgrund der COVID-19 Einschränkungen und Auswirkungen nicht berücksichtigt.

In Asten wurde der Grenzwert für den Jahresmittelwert (hier als 365-Tage Mittelwert von Juni/17 bis Juni/18) sowie den max. HMW eingehalten. An der Messstelle A1 Kristein wurde der Grenzwert sowie das Genehmigungskriterium für NO<sub>2</sub> im Jahresmittel 2017 überschritten. In den Jahren 2018 und 2019 wurde zwar der Grenzwert des Immissionsschutzgesetzes – Luft (IG-L) und Überschreitungsmarge überschritten, das Genehmigungskriterium gem. IG-L jedoch sogar an diesem sehr exponierten Standort eingehalten. Die Vorgaben für den max. HMW wurden in allen drei Jahren eingehalten.

Bei PM<sub>10</sub> werden sowohl am Messort Asten als auch an der Messstelle Enns Kristein A1 alle Vorgaben des IG-L eingehalten. Diese Aussage gilt auch für PM<sub>2,5</sub> an der Messstelle Enns Kristein A1. Nachdem in Asten bereits der PM10 JMW unter dem Grenzwert für den JMW von PM<sub>2,5</sub> liegt, kann auch dieser in Asten als eingehalten betrachtet werden.

#### Bestimmung der Ist-Belastung im Projektgebiet

Für das gegenständliche Projekt wurde in Ermangelung einer lokalen Messung der Istzustand aus einer Addition der Grundbelastung (abgeleitet von der Messstelle Asten) und den Immissionsbeiträgen der bestehenden Betriebsanlagen der mitbeteiligten Partei errechnet. Unter „*bestehende Betriebsanlagen*“ verstehen sich die Emissionen aus dem konsensgemäßen Betrieb der Bestandsanlagen sowie jenen des betriebskausalen Verkehrs am Werksgelände und den öffentlichen Straßen Ennschafenstraße und Rheinstraße. Somit sind vor allem für die am meisten exponierten Anrainer an den Rechenpunkten IP2 und IP3 valide Daten zur Beschreibung des Istzustandes vorhanden. Anzumerken ist, dass der LKW Verkehr auf der Ennschafenstraße zum überwiegenden Teil den bestehenden Anlagen der mitbeteiligten Partei zuzuordnen ist, und somit emissionsseitig ein Großteil der Emissionen des lokalen Straßenverkehrs Berücksichtigung findet.

Die Emissionen des betriebskausalen Verkehrs sind auf Basis des Emissionsfaktorenhandbuches HBEFA 3.3. berechnet worden. Die Version 4.1 dieser Datenbank liegt seit 2020 vor. In einer Nachreichung seitens der Konsenswerberin wurden die



Änderungen bei den Emissionsfaktoren angegeben sowie die Auswirkungen für die einzelnen betrachteten Straßenstücke angegeben.

#### Ist-Zustand 2018 - Verkehr auf öffentlichen Straßen: Emissionstabelle - Jahresmittelwerte (JMW) für NO<sub>x</sub>

Für das Jahr 2018 ergibt sich eine merkliche Zunahme der Emissionen in der Größenordnung von 72 %. Somit sind grob geschätzt auch die immissionsseitigen Auswirkungen des Straßenverkehrsanteils im Istzustand bei NO<sub>x</sub> um 72 % und bei NO<sub>2</sub> um ca. 30 % (40-prozentige Umwandlungsrate) zu erwarten.

Die im UVP-Teilberichtes Luftschadstoffe angeführten Werte der prognostizierten Ist-Zustandsbelastung sind schlüssig und liegen bei NO<sub>2</sub> sowohl im JMW als auch beim max. HMW merklich unter den Grenzwerten des IG-L. Diese Aussage kann auch für die Partikelfractionen PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> getroffen werden. Berücksichtigt man die aufgrund der Aktualisierung des HBEFA notwendigen Anpassungen bei NO<sub>x</sub>/NO<sub>2</sub>, so würden sich die für den Istzustand 2018 prognostizierten Immissionsanteil Straßenverkehr bei den höchstbelasteten Rechenpunkten IP2 und IP3 im Jahresmittel von 0,46 auf 0,6 µg/m<sup>3</sup> (IP3) bzw. 0,41 auf 0,5 µg/m<sup>3</sup> (IP2) verändern. Die Auswirkung dieser Änderung kann als nicht relevant für die Aussagen betreffend des Istzustandes betrachtet werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die Ermittlung des Istzustandes schlüssig ist und bei den betroffenen Anrainern die Grenzwerte gem. IG-L für NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> auch bei Berücksichtigung der neuen Datenbank HBEFA 4.1 eingehalten werden.

#### Rechenmodelle

Zur Bestimmung der Auswirkungen des Projektes auf die Luftschadstoffbelastung sowie im gegenständlichen Fall auch zur Ableitung eines Ist-Zustandes bei konsensgemäßem Betrieb der Bestandsanlagen ist die Verwendung von Rechenmodellen notwendig. Zu den verwendeten Modellen selbst kann wie folgt angeführt werden:

- Die Emissionsberechnung des Straßenverkehrs erfolgte im UVE Gutachten mithilfe der Datenbank HBEFA 3.3. Diese wurde in der Zwischenzeit durch die Version HBEFA 4.1 ersetzt. Im Zuge des BVwG Verfahrens erfolgte eine Nachreichung zum lufttechnischen Bericht, wo die Auswirkungen dieser Änderung beschreiben sind. Diese Aktualisierung führt zu keinen relevanten Änderungen in den Aussagen des UVE Gutachtens und UVP Bescheides.
- Die Ausbreitungsrechnung wurde mit dem anerkannten Ausbreitungsmodell AUSTAL durchgeführt. Die gemäß der Technischen Grundlage Ausbreitungsrechnung

erforderliche Dokumentation der Eingabeparameter sowie der Einhaltung der Anwendungsvoraussetzungen erfolgte in den Dokumenten. Der Nachweis der sach- und fachgerechten Modellanwendung wurde erbracht.

Zusammenfassend kann geschlossen werden, dass die in der UVE gewählte Vorgangsweise zu Bestimmung des Istzustandes sowie der Projektwirkungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurde.

#### Zusatz- und Gesamtbelastung

Die durch die projektbedingten Emissionen verursachten Zusatzbelastungen wurden für die diversen Emittenten getrennt berechnet und schlussendlich als Summenbelastung angeführt. Auch hier erfolgte in [4] eine nachträgliche Berücksichtigung der zwischenzeitlich geänderten Emissionsdatenbank HBEFA. Tabelle 5 enthält die prognostizierten Änderungen der NOx Emissionen für den Prognosefall 2022 auf den berücksichtigten Straßenabschnitten der Ennshafenstraße und Rhein/Main Straße.

Für das Jahr 2022 ergibt sich nur eine geringfügige Zunahme der NOx Emissionen in der Größenordnung von 2%. Somit sind grob geschätzt auch die immissionsseitigen Änderungen des Straßenverkehrsanteils im Prognosefall sowie der Differenz zwischen Prognose und Nullvariante bei NOx um 2% und bei NO2 um ca. 1% (40-prozentige Umwandlungsrate) zu erwarten. Dies ist aufgrund der gesamten Unsicherheiten als irrelevant zu betrachten. Auch bei PM10 und PM2.5 kann von einer ausgeglichenen Situation gesprochen werden. Zudem verändert sich der Anteil der PM Emissionen aus Abrieb und Aufwirbelung nicht, sodass Änderungen des Verbrennungsanteils noch weiter gedämpft werden. Somit kann geschlossen werden, dass sich die geänderte Emissionsdatenbasis für die Betrachtungsfälle 2022 nicht relevant auf die berechneten Immissionsanteile des Verkehrs auswirken.

Emissionsseitig kommt es im Bereich der Betriebsanlagen der mitbeteiligten Partei gegenüber dem Bestand zu einem starken Anstieg der NOx Emissionen und zu einem merklichen Anstieg bei PM10. Anzumerken ist jedoch, dass bei den neuen Quellen ein Großteil der Emissionsmengen über Kamine mit einer Höhe von 54 m bei der Thermischen Metallgewinnung, 50,5 m bei der Thermischen Verwertungsanlage und 19 m bei der Kunststoffaufbereitung freigesetzt werden. Bei den beiden thermischen Anlagen liegt zudem eine sehr hohe Ablufttemperatur und bei der Kunststoffaufbereitung ein hoher Austrittsimpuls vor, sodass die effektive Kaminhöhe (Summe aus baulicher Höhe und thermischer/impulsgetriebener Überhöhung) merklich höher ist. Somit kommt es zu einer sehr guten Verteilung und Verdünnung der Kaminschadstoffe. Bei den bodennah freigesetzten Schadstoffen des Verkehrs und der Materialmanipulation kommt es aufgrund

des Einsatzes von Fahrzeugen mit verbesserten Abgastechnologien gegenüber dem Istzustand und auch der Nullvariante zu merklich geringeren Erhöhungen, wodurch auch im Nahbereich der Emittenten die Immissionssituation nicht merklich verändert wird.

Zusammenfassend wurde im UVP Verfahren festgestellt, dass in den Wohngebieten des Untersuchungsraumes die Grenzwerte nach IG-L für den dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit gem. Anlage 1a, 1b, 2 des IG-L idgF eingehalten werden. Ebenso bleibt der Zielwert für NO<sub>2</sub> als TMW gem. Anlage 5a des IG-L idgF eingehalten.

Der Immissionsgrenzwert zum Schutz von Ökosystemen wird für NO<sub>x</sub> im Jahresmittel (30 µg/m<sup>3</sup>, angegeben als NO<sub>2</sub>) nicht eingehalten. Der Grenzwert für SO<sub>2</sub> im Jahresmittel sowie die Zielwerte für NO<sub>2</sub> und SO<sub>2</sub> im Tagesmittel bleiben eingehalten. Gemäß Anlage 2: Standortkriterien IG-L\_MKV 2012 idgF ist jedoch die Gültigkeit dieser Werte in der gegenständlichen Anwendung (Emittenten-nah) nicht gegeben.

Hinsichtlich Deposition von luftgetragenen Schadstoffen zeigt der Vergleich mit den Grenzwerten gem. IG-L und der 2. Forst-VO, dass die prognostizierten Zusatzbelastungen im nicht relevanten Bereich (< 10% des GW) zu liegen kommen.

#### **3.4.2. Beweiswürdigung:**

In den Beschwerden wurde – wie oben beschrieben – vorgebracht, es liege der verkehrlichen Beurteilung eine fehlerhafte Beurteilung der Daten zugrunde und es sei von falschen Planfällen ausgegangen; dies hätte auch Auswirkungen auf den FB Luftreinhalteplan. Damit könnten unzumutbare Belästigung und Gesundheitsgefährdungen durch Luftschadstoffe nicht ausgeschlossen werden.

Im Zuge des Verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wurde die mitbeteiligte Partei vor dem Hintergrund der Beschwerdevorbringen im Zuge von mehreren Verbesserungsaufträgen aufgefordert, ergänzende Unterlagen vorzulegen. So ergab eine genaue inhaltliche Überprüfung eine Nachforderung von Details zur Klarstellung sowie zur Aktualisierung von Daten. Eine zusätzliche Nachforderung betraf den Bereich der Betriebserweiterung der Recycling Anlage und der SRA-Anlage.

Die sechst- und siebtbeschwerdeführende Partei bringt zum FB Luftreinhalteplan vor, die Verwendung von Rechen-/Ausbreitungsmodellen würden nur auf Basis eines Rechenmodells und nicht auf Basis tatsächlicher Messungen behandelt. Der gerichtliche Sachverständige stellte fest, dass die in der UVE eingesetzten Rechenmodelle dem Stand der Technik entsprechen und diese auch entsprechend den Anwendungsanforderungen eingesetzt wurden.

Zu den Messungen des Istzustandes/Vorbelastung bringen diese Beschwerdeführerinnen vor, es werde von keinem realen Datenmaterial (in Bezug auf Luftschadstoffbelastung) ausgegangen. Es werde auch nicht festgestellt, ob und wieviel Vorbelastung im Istzustand bereits bestehe. Dazu ist auszuführen, dass der gerichtliche SV für Luftreinhaltung bestätigte, dass die Vorbelastung im Ist-Zustand unter Berücksichtigung des bestehenden Konsenses hinsichtlich der Bestandsanlagen der mitbeteiligten Partei ermittelt wurde.

Bei der Luftgütemessstelle Kristein kommt es bereits jetzt zu teilweisen Überschreitungen, sodass grundsätzlich von einer entsprechenden Vorbelastung ausgegangen werden muss.

Die Messstelle Enns Kristein A1 ist von der Standortwahl her betrachtet eine typische Messstelle zur Beobachtung der Emissionsentwicklung an Hochleistungsstraßen (Verkehrsmonitoring). Da der Verkehr hauptverantwortlich für die Stickoxidbelastung ist, wäre eine Übernahme der Messwerte von Kristein auf das unmittelbare Untersuchungsgebiet stark überschießend. Dies ist z.B. auch auf Basis der Messwerte der ähnlich situierten Messstelle Vomp A12 (Raststätte), Tirol, erkenntlich, bei der im Vergleich zur nur wenige 100 m abseits gelegenen Messstelle Vomp an der Leiten ein sehr starker Gradient der NO<sub>x</sub> Konzentrationen zu verzeichnen ist. Ähnlich ist es auch im Vergleich zwischen Kristein und Asten zu erkennen, wobei Asten noch viel näher zur A1 liegt als das unmittelbare Untersuchungsgebiet.

Zur Fahrzeugfrequenzen wurde vorgebracht, es bestehe bereits jetzt eine Genehmigung für 859 LKW Fahrten pro Tag. Aufgrund dieser Genehmigung gäbe es keine Mehrbelastung. Dazu ist auszuführen, dass gemäß verkehrstechnischer Untersuchung die Anzahl der Fahrten zum Betriebsareal der mitbeteiligten Partei zu Spitzenzeiten konstant bleibt, im Jahresmittel kommt es jedoch zu einer Steigerung, die auch berücksichtigt wurde. Zum Vorbringen, die derzeitige Nutzung erfolge nur durch 60 – 80 LKW Fahrten pro Tag ist auszuführen, dass die durch den bestehenden Betrieb der mitbeteiligten Partei derzeit mögliche Nutzung bei der Erstellung des Istzustandes berücksichtigt wurde.

Zum Vorbringen zur Luftschadstoffbelastungen durch den Verkehr, wonach es zwangsläufig zu einer erhöhten Feinstaub- und Schadstoffbelastung insbesondere im Bereich der Stickoxide komme (Grenzwertüberschreitungen im Bereich der Partikelgröße PM<sub>2.5</sub>) ist darauf zu verweisen, dass die Prognoserechnungen eine Erhöhung der Luftschadstoffbelastung zeigen. Die entsprechenden Grenzwerte bleiben jedoch eingehalten.

Zum Vorbringen, die Ausbreitungsrechnung mit dem Datenmaterial Kristein sei nicht repräsentativ, wie der gerichtliche SV darauf hin, dass in der UVE für die Ausbreitungsrechnung die Daten der Messstelle Asten (Windrichtung, Windgeschwindigkeit)

sowie der Station Linz/Neue Welt (Strahlungsbilanz) verwendet wurden. Die Verwendung der Daten der genannten Standorte wird vom SV fachlich als korrekt eingestuft. Enns Kristein zeigt topografisch bedingt im Vergleich zur Messstelle Asten und auch zur Messstelle Rohstoffpark Enns einen erhöhten Anteil von Winden aus dem Sektor WSW (gegenüber W bei den anderen Messstellen). Da leider die Aufzeichnungen der Windrichtungen der meteorologischen Messstelle Rohstoffpark Enns nur in 22.5° Schritten vorliegt, ist diese für eine Verwendung in einer Ausbreitungsrechnung nicht geeignet. Prinzipiell zeigt sich aber eine qualitative sehr gute Übereinstimmung der Windrichtungen zwischen Asten und Rohstoffpark Enns.

Der Achtbeschwerdeführer bringt vor, es widerspreche jeglicher Lebenserfahrung, dass eine derartig massive Ausweitung des „Rohstoffparks“ der mitbeteiligten Partei, wie sie mit dem gegenständlichen Projekt bewirkt werden soll, zu keiner Zunahme der Immissionen führen soll. Auch habe es die belangte Behörde unterlassen, sich mit der Umweltverträglichkeit der Anlage in Bezug auf Staubentwicklung auseinanderzusetzen. Dazu ist anzuführen, dass im Rahmen der UVE die projektbedingten Auswirkungen auf Luftschadstoffe prognostiziert wurden und diese Prognosen in der UVP bestätigt wurden. Im Rahmen des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wurden alle diesbezüglichen Unterlagen nochmals überprüft und bei einzelnen Teilbereichen Nachforderungen gestellt. Im Rahmen dieser Überprüfungen können die Ergebnisse der UVP bestätigt werden. Die relevanten Luftschadstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2.5</sub> wurden in den Untersuchungen berücksichtigt.

Die erst- bis fünftbeschwerdeführenden Parteien bringen vor, der Ist-Zustand sei unrichtig bewerte worden. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass der gerichtliche SV die in der UVE gewählte Vorgangsweise zur Ermittlung der Grundbelastung (Ist-Zustand) als fachlich korrekt bestätigte. Zum Vorbringen im Zusammenhang mit den erheblichen Auswirkungen des zusätzlichen Schwerverkehrs bestätigte der gerichtliche SV, dass dieser auf der Ennsafenstraße sowie der Rheinstraße berücksichtigt wurden. Die vom projektbezogenen Verkehr verursachten Immissionsbelastungen sind bei den nächsten Wohnanrainern im Bereich irrelevanter Zusatzbelastungen.

Die erst- bis fünftbeschwerdeführenden Parteien weisen auf die zusätzlichen Überschreitungstage beim Grenzwert für den PM<sub>10</sub> TMW aufgrund eines anhängigen MinroG-Verfahrens hin. Im Beschwerdevorbringen wird auf ein anhängiges MinroG Verfahren hingewiesen, ohne konkret ein Projekt zu nennen. Eine Recherche beim Amt der OÖ Landesregierung hat ergeben, dass es sich dabei um die Kiesgewinnung auf den Grundstücken 971/1, 973 und 1753/4 alle KG Lorch der XXXX handeln sollte. Diese Grundstücke liegen ca. 4.8 km westlich des gegenständlichen Verfahrens. Im MinroG-Verfahren wurde vom Sachverständigen für Luftreinhaltung festgehalten, dass bei den nächsten Anrainern im

sogenannten „*Sternchenbau*“ (200 m Entfernung Richtung N) bzw. in der Kleingartensiedlung (rd. 100 m im Süden) bereits irrelevante Zusatzbelastungen bei NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> im Jahresmittel auftreten. Eine relevante Auswirkung dieses Projektes auf die Immissionsbelastung bei den nächstgelegenen Anrainern des Projektes der mitbeteiligten Partei (ca. 4.5 km östlich des Projektes „Schneeberger“) kann ausgeschlossen werden.

Zur Mehrbelastung bei den dritt- und viert beschwerdeführenden Parteien:

Die drittbeschwerdeführende Partei gibt die Wohnadresse XXXX an. Das Wohnobjekt befindet sich knapp 5 km (Luftlinie) west-süd-westlich des Projektstandortes. Relevante aus diesem Projekt resultierende Immissionszusatzbelastungen sind auszuschließen.

Die viertbeschwerdeführende Partei ist in der XXXX wohnhaft. Das Wohnobjekt befindet sich knapp 5,8 km (Luftlinie) west-süd-westlich des Projektstandortes. Relevante aus diesem Projekt resultierende Immissionszusatzbelastungen sind auszuschließen.

Diese Feststellung kann aus den Ausführungen des gerichtlichen Sachverständigen für Luftschadstoffe getroffen werden. Der Beschwerdeführer äußerte sich zum Vorbringen des Sachverständigen nicht weiter.

### **3.5. Umweltmedizin:**

Durch das Vorhaben ist insgesamt mit keinen zusätzlichen Beeinträchtigungen für die menschliche Gesundheit durch Luftschadstoffe und Schallemissionen zu rechnen.

Aus umweltmedizinischer Sicht kann festgestellt werden, dass durch das Vorhaben die Vorgaben des IG-L eingehalten werden. Das IG-L stellt definitionsgemäß die Sicherung der Gesundheit der Bevölkerung in ganz Österreich sicher. Damit sind auch empfindliche Gruppen enthalten, sodass sich bei Einhaltung des IG-L keine erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ableitbar sind. Die humanmedizinische Beurteilung im Behördenverfahren bleibt damit vollinhaltlich aufrecht. Ergänzungen sind aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich.

Diese Feststellung kann aus den Ausführungen des Amtssachverständigen für Umweltmedizin getroffen werden. Diesen Ausführungen sind die Beschwerdeführer nicht entgegengetreten.

Diese Feststellungen beruhen auf den schlüssigen und widerspruchsfreien Sachverständigengutachten des Amtssachverständigen für Umweltmedizin in der Verhandlung des Verwaltungsgerichts zu jeweiligen FB. In der zweiten Tagsatzung führte der Sachverständige weiters aus, dass Veränderungen der allgemeinen Luftqualitätskriterien (z.B. Verbrennungsrückstände durch Hausbrand, Kfz-Verkehr und ähnlichem) zu keiner Veränderung des Übertragungsrisikos oder Infektionsrisikos mit SARS-COV2 erkennen lassen

und entkräftigte damit die diesbezüglichen Bedenken des Achtbeschwerdeführers. Der Achtbeschwerdeführer äußerte sich zum Vorbringen des Sachverständigen nicht weiter.

#### **4. Rechtliche Würdigung:**

##### **4.1. Verschiedene verfahrensrechtliche Fragen**

##### **4.1.1. Zur Stückelung des Vorhabens**

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerin bringen vor, es komme zu einer rechtswidrigen Stückelung des Vorhabens. Es sei unzulässig, die Genehmigung für sieben Anlagen in einem Genehmigungsverfahren abzuhandeln. Weiters müsse für das gegenständliche Projekt und das vorherige Altverfahren ein gemeinsames UVP-Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 durchgeführt werden.

Dazu ist auszuführen, dass es gerade in einem Bewilligungsverfahren nach dem UVP-G 2000 wesentlich ist, dass für Vorhaben mit sämtlichen Bestandteilen ein einheitliches Bewilligungsvorhaben durchgeführt wird, um so der Vorgabe der UVP-RL für eine integrative Beurteilung gerecht zu werden.

In diesem Zusammenhang ist auf den mit § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 definierten Vorhabenbegriff zu verweisen, der folgenden Wortlaut hat: *„Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.“* Im vorliegenden Fall ist der räumliche Zusammenhang offensichtlich; der sachliche Zusammenhang ergibt sich aus dem vorgelegten Betriebskonzept – dem vorgelegten Betriebskonzept, nach welchem die Weitergabe von Abfällen innerhalb des Gesamtvorhabens vordergründig ist. Die sieben Anlagen des XXXX Enns stehen daher miteinander in einem funktionellen und somit sachlichen Zusammenhang.

Weiters bestimmt § 5 Abs. 7 UVP-G 2000, dass die Behörde von Amts wegen oder auf Antrag eines Projektwerbers/einer Projektwerberin bestimmen kann, dass für zwei oder mehrere Vorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang stehen, die Umweltverträglichkeitsprüfung gemeinsam durchzuführen ist.

##### **4.1.2. Zur Bestellung eines UVP-Koordinators durch die Behörde**

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerinnen bringen vor, der von der UVP-Behörde bestellte UVP-Koordinator, sei kein Amtssachverständiger. Dieser *„unterliege nicht dem Amtseid“* und mögliche Befangenheitsgründe könnten somit *„praktisch nicht effektiv geprüft und von*

*vornherein ausgeschlossen werden [...] (mag dies auch nur theoretischer Natur sein)*“. Darin werde „*die Möglichkeit einer zumindest theoretischen Befangenheit*“ erblickt. Der UVP-Koordinator sei auch nicht als Gutachter für UVP-Verfahren in der „*SDG-Liste*“ beim Sachverständigenverband eingetragen und zertifiziert.

Aus diesem Vorbringen ist nicht ersichtlich, warum eine Person die nicht der Behörde zugehört, nach den Bestimmungen der §§ 7 und 53 AVG befangen sein könnte. Der Umstand, dass ein Sachverständiger nicht in die Liste der gerichtlich beeideten Sachverständigen eingetragen ist, lässt sich ebenfalls keine Befangenheit ableiten (vgl. VwGH 30.09.2015, 2013/06/0138, 08.06.2011, 2011/06/0019 und 05.07.2007, 2003/06/0198). Weiters bestimmt § 3b Abs. 1 UVP-G 2000, dass die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen in Verfahren nach diesem Bundesgesetz ist auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig ist. Gründe, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel ziehen hätten lassen und einen Ablehnungsgrund darstellen würden, wurden von der Sechst- und Siebtbeschwerdeführerinnen nicht vorgebracht.

#### **4.1.3. Zur Verletzung von Kundmachungsvorschriften**

Die Erst- bis Fünftbeschwerdeführer bringen vor, die Behörde habe das Verfahren mangelhaft kundgemacht. So habe die Behörde die Kundmachung in Zeitungen geschaltet, die nicht dem Kriterium einer weitverbreiteten Zeitung des § 9 Abs. 3 UVP-G 2000 entsprächen; hier wird die Einschaltung der Kundmachung des Vorhabens im XXXX bemängelt.

Weiters sei die Zeit zur Einsichtnahme in die Antragsunterlagen im Rahmen der Bekanntmachung des Vorhabens bei der Behörde im Internet nicht korrekt angegeben worden. Es wird bemängelt, dass durch den Verweis auf die Amtsstunden beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung der zeitliche Rahmen für eine mögliche Einsichtnahme nicht klar erkennbar gewesen sei. Die Kundmachung des Verfahrens verstoße gegen die Bestimmungen für Großverfahren nach gegen §§ 44a ff AVG bzw. Sonderbestimmungen des § 9 Abs. 3 UVP-G 2000.

Zur mangelnden Kundmachung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung verweisen die Beschwerdeführer auf die Bestimmung des § 44a Abs. 3 AVG. Dieses Kriterium treffe für die Kundmachung im XXXX nicht zu. Dem ist entgegenzuhalten, dass sich nicht nur aus dem eindeutigen Wortlaut des § 9a UVP-G 2000, sondern auch aus den Gesetzesmaterialien unmissverständlich ergibt, dass in UVP-Verfahren, die als Großverfahren zu führen sind, eben nicht die Kundmachungsvorschriften des § 44a AVG, sondern jene des verwiesenen § 9 Abs. 3 UVP-G 2000 anzuwenden sind, um die „*Großverfahrenswirkungen*“ zu erzielen. Dazu ist auf die Erläuterungen der Regierungsvorlage 275 der Beilagen XXVI.



Gesetzgebungsperiode zu dieser Bestimmung zu verweisen. In diesen wird zu § 9a unter anderem ausgeführt, dass mit dieser Vorschrift klargestellt werden soll, dass Kundmachungen in Verfahren nach dem 2., 3. und 6. Abschnitt, die als Großverfahren geführt werden, immer in der Art zu erfolgen haben, wie dies in § 9 Abs. 3 als abweichende Regelung zu § 44a Abs. 3 AVG normiert ist. Sämtliche Kundmachungen von Edikten im UVP-Großverfahren sollen damit auf die gleiche Art und Weise erfolgen. Die von § 44a Abs. 3 AVG abweichende Regelung über die Art der Kundmachung ändert nichts daran, dass es sich auch hier jeweils um Edikte im Sinne der Großverfahrensbestimmung des AVG (§§ 44a bis 44f AVG) handelt und die dort angeordneten Rechtsfolgen auch dann eintreten, wenn die Kundmachung der abweichend geregelten Art und Weise erfolgt. Daraus ergibt sich, dass in UVP-Verfahren eine Kundmachung im Rahmen eines „UVP-Großverfahrens“ nicht zwingend in zwei im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitungen zu erfolgen hat. Es reicht demnach, wenn - natürlich neben den sonstigen Kundmachungserfordernissen - die Kundmachung in einer im Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung erfolgt. Weiters ist zum Vorbringen in diesem Zusammenhang, das „*Neue Volksblatt*“ erfülle nicht die Kriterien, ist auf die nachvollziehbaren Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu verweisen (S. 241 f, S. 406 f), wonach zumindest die Zeitung „XXXX“ die Kriterien einer „*weitverbreiteten Zeitung*“ erfüllt, was auch von den Beschwerdeführern nicht bestritten wird.

Zur Kundmachung auf der Amtstafel ist auf die Bestimmung des § 13 Abs. 5 zweiter Satz AVG zu verweisen. Demnach sind die für den Parteienverkehr bestimmten Amtsstunden im Internet und an der Amtstafel im Amtsgebäude bekannt zu machen. Was die entsprechende Kundmachung im Internet betrifft, ist darauf zu verweisen, dass diese auf der Homepage des Landes Oberösterreich leicht auffindbar ist (Service > Amtstafel > Rechtsinformationen).

Letztlich wären überdies allfällige Kundmachungsmängel durch die Verfahrenseinlassung der Beschwerdeführer und die Zustellung des Bescheides „*geheilt*“.

Die Kundmachung der Behörde erfolgte somit insgesamt nach den gesetzlichen Vorgaben.

#### **4.2. Zur unterlassenen Bedarfsprüfung**

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerin bringen vor, die Abfallbehandlungsanlage hätte einer Bedarfsprüfung unterzogen werden müssen. Von einer Umweltverträglichkeit des Vorhabens könne nur dann ausgegangen werden, wenn ein entsprechender Bedarf für ein solches Projekt gegeben sei. Dies gelte insbesondere für die thermische Metallgewinnung und die thermische Verwertungsanlage sowie grundsätzlich auch für die Bodenwaschanlage. Aufgrund der beantragten Abfallmengen zur Behandlung des gegenständlichen Rohstoffparks und des Umstandes, dass es künftig keine mengenmäßige Beschränkung mehr für gefährliche

Abfälle geben soll, sei davon auszugehen, dass nahezu ausschließlich gefährliche Abfälle behandelt werden sollen. Weitwendig wird von den rechtsfreundlich vertretenen Beschwerdeführern vorgebracht, dass das Vorhaben überregionale Bedeutung habe; in diesem Zusammenhang wird u.a. auf den Statusbericht zur Abfallwirtschaft in Österreich des zuständigen Bundesministeriums für Nachhaltigkeit und Tourismus von 2015 und 2017 verwiesen.

Diesem Vorbringen ist entgegenzuhalten, dass eine gesetzliche Bedarfsprüfung weder im AWG 2002 und auch nicht im UVP-G 2000 statuiert ist. In diesem Zusammenhang ist auf die Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu verweisen (S. 345 f und S. 377 f), wonach dem österreichischen Recht eine Bedarfsprüfung für Abfallbehandlungsanlagen im Rahmen eines Genehmigungsverfahrens fremd ist (zur verfassungsrechtlichen Problematik einer Bedarfsprüfung vgl. u.a. VfSlg. 10.179/1984, 10.932/1986, 11.483/1987, 11.276/1987).

#### **4.3. Zur fehlenden strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung (SUP)**

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerinnen bringen weiters vor, das Vorhaben müsse einer SUP unterzogen werden.

In diesem Zusammenhang ist wiederum auf die Ausführungen im angefochtenen Bescheid zu verweisen (S. 249 f und S. 377 f), wonach eine Standortplanung für Abfallbehandlungsanlagen weder innerstaatlich noch unionsrechtlich nach der SUP-Richtlinie gefordert ist. Die SUP-Richtlinie bestimmt, dass Pläne und Programme für bestimmte Bereiche, die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden bzw. die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet wird/werden. Darauf aufbauen müssen Rechts- und Verwaltungsvorschriften erstellt werden, die grundsätzlich einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen sind, wenn sie unter anderem einen Rahmen für die künftige Genehmigung von Projekten setzen, welche der UVP-Richtlinie unterliegen. Die Beschwerdeführer übersehen dabei aber, dass es sich bei derartigen Plänen und Programmen um generell abstrakte Rechtsakte und in aller Regel um Verordnungen handelt, die - sofern sie ordnungsgemäß kundgemacht worden sind - von den Behörden anzuwenden sind. Deren Überprüfung auf ihre Rechtmäßigkeit ist dem Verfassungsgerichtshof vorbehalten. Was den Bereich der Abfallwirtschaft anbelangt, sei außerdem angemerkt, dass dort ohnehin bei der Erstellung des Bundesabfallwirtschaftsplanes nach dem AWG 2002 bzw. seiner Fortschreibung eine SUP zu erfolgen hat. Eine „Standortplanung“ für Abfallbehandlungsanlagen im Wege einer Verordnung ist im AWG 2002 aber, was auch an dieser Stelle nochmals betont sei, nicht vorgesehen.

#### **4.4.** Zum inhaltlichen Vorbringen der Beschwerden

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass es durch das gegenständliche Vorhaben im Hinblick auf Emissionen aus dem Verkehr, Luftschadstoffe, Lärmemissionen zu keinen relevanten Auswirkungen auf die Anrainer bzw. die Nachbargemeinden kommen wird und dass auch keine zusätzlichen Auflagen und Befristungen erforderlich sind (vgl. Punkt III.4.5.).

Zu den FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, Verfahrenstechnik, Luftschadstoffe und Lärm hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass die von der mitbeteiligten Partei vorgelegten Projektunterlagen zum Beginn des gerichtlichen Beschwerdeverfahrens in verschiedenen Bereichen un schlüssig waren. Diese Unklarheiten konnten nach wiederholten Verbesserungsaufträgen jedoch aufgeklärt werden.

Insgesamt hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass sich die Auswirkungen des Vorhabens in den FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung, Verfahrenstechnik, Luftschadstoffe und Lärm sich im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben bewegen; es werden die einschlägigen Grenzwerte und Normen, wie beispielsweise das IG-L eingehalten.

Aus umweltmedizinischer Hinsicht ist davon auszugehen, dass die Auswirkungen des Vorhabens keine schädliche Folgen auf die menschliche Gesundheit haben.

Zur Gewährleistung, dass die angegebenen Verkehrszahlen gewährleistet werden, ist die Vorschreibung eines ergänzenden Monitorings gemäß der neu eingefügten Nebenbestimmung „F. *Ergänzendes Monitoring zum Lkw-Verkehr*“ erforderlich.

#### **4.5.** Zur Anwendung des §§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000, ergänzende Auflagen und zur falschen CO<sub>2</sub>-Bilanz

Die Beschwerdeführer und Beschwerdeführerinnen bringen vor, das Vorhaben verursache insgesamt – und hier insbesondere im FB Verkehrstechnik und Verkehrsplanung – so erheblich Umweltauswirkungen, dass die Genehmigung aufgrund einer Gesamtbewertung nach § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 untersagt werden müsse. Allenfalls müssten über die materienrechtlichen Auflagen hinaus zusätzliche Bedingungen und Befristungen zur Umweltverträglichkeit gesetzt werden.

Zu diesem Vorbringen ist auf das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zu verweisen, wonach aus der Verwirklichung des Vorhabens mit keinen erheblichen Auswirkungen zu rechnen sind. Ergänzende Auflagen und Befristungen oder gar eine Untersagung nach den Bestimmungen der §§ 17 Abs. 2 und 5 UVP-G 2000 sind nicht erforderlich.

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerinnen bringen vor, die von der Antragstellerin eingereichte CO<sub>2</sub>-Bilanz sei un schlüssig und unrichtig, da diese die Frage der Herkunft der

Abfälle nicht vollständig berücksichtigen und abbilden. Die eingereichten Berechnungen seien von theoretischer Natur, welche aber nicht mit einem realen Anlagenbetriebsszenario nicht entsprechen. Zu diesem Vorbringen ist darauf zu verweisen, dass es sich beim gegenständlichen Vorhaben um ein Projekt zur Stärkung der Stoffkreislauf-Wirtschaft handelt und dies zu einer Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes beitragen wird. Das Vorhaben hat neben einer Belieferung durch LKW auch einen hohen Transportanteil durch die Bahn. Es ist vor diesem Hintergrund mit einem geringen CO<sub>2</sub>-Anstieg zu rechnen. Die Auswirkungen des Vorhabens werden sich allenfalls geringfügig auf das regionale Klima auswirken (VwSlg. 18.189 A/2011). Vor diesem Hintergrund war es nicht erforderlich, die mitbeteiligte Partei zu einer Ergänzung der CO<sub>2</sub>-Bilanz des Vorhabens aufzufordern.

#### **4.6** Zur Vorschreibung einer überlangen Fertigstellungsfrist

Die Sechst- und Siebtbeschwerdeführerinnen bringen vor, im Bescheid sei eine überlange Frist von 15 Jahren für die Fertigstellung vorgesehen worden. Die Beschwerdeführer hätten im Verfahren bereits moniert, dass sich die beantragte und nunmehr bescheidmäßig festgelegte Frist von den vorgesehenen Ausführungsfristen in den jeweils bezughabenden Materiengesetzen erheblich entfernen. Es sei darauf hingewiesen worden, dass es hier offenbar das Ziel durch die Antragstellerin sei, Vorratsgenehmigungen für Anlagen zu erhalten, was aber in den Materiengesetzen in dieser Form weder gewünscht noch zulässig sei.

Dazu ist auszuführen, dass sich die Fristverlängerung auf § 17 Abs. 6 UVP-G 2000 stützt. Diese Bestimmung wurde in das UVP-G 2000 eingefügt (BGBl. I Nr. 153/2004; BGBl. I Nr. 58/2017), um jenen Unwägbarkeiten vorzubeugen, welche durch die Anwendbarkeit der materienrechtlichen Fertigstellungsfristen bei entsprechend großen und komplexen Projekten – wie dem beantragten – entstehen würden. Somit wird in einem Verfahren nach dem UVP-G 2000 dem Umstand Rechnung getragen, dass solche Vorhaben im Regelfall eine längere Realisierungsdauer mit sich bringen. Die Beschwerdeführer bringen vor, durch die überlange Fertigstellungsfrist würde verhindert, dass die aktuellste und best verfügbare Technik angewendet wird. Dem ist entgegenzuhalten, dass es sich beim Vorhaben um eine IPPC-Anlage handelt. Anlagen unter dem IPPC-Regime unterliegen einer laufenden Anpassungspflicht. Insgesamt kommt der erkennende Senat zum Ergebnis, dass die vorgesehene Fertigstellungsfrist des komplexen Vorhabens angemessen ist.

#### **5. Ergebnis:**

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass durch das Vorhaben nicht mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen zu rechnen ist; es ist nicht davon auszugehen, dass es zu einer

Beeinträchtigung der von den Beschwerdeführern behaupteten subjektiven Rechte kommen wird. Auch ist nicht mit sonstigen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen, die zusätzliche Auflagen oder Befristungen erforderlich machen. Die Beschwerden sind insgesamt zulässig, jedoch als unbegründet ohne Vorschreibung zusätzlicher Auflagen oder Befristungen abzuweisen.

**IV. Zur Zulässigkeit der Revision:**

Die Revision ist nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG abhängt. Das Bundesverwaltungsgericht folgt der unter Pkt. III.4. zitierten Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sowie dem klaren Gesetzeswortlaut.