



Abteilung 13

GZ: ABT13-319246/2020-28

Ggst.: LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG  
Logistikzentrum Graz-Süd  
UVP-Feststellungsverfahren

→ **Umwelt und  
Raumordnung**

**Umweltverträglichkeitsprüfung**

Bearbeiterin: Dr. Katharina Kanz  
Tel.: (0316) 877-2716  
Fax: (0316) 877-3490  
E-Mail: [abteilung13@stmk.gv.at](mailto:abteilung13@stmk.gv.at)

Graz, am 26. Juli 2021

**LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG  
Logistikzentrum Graz-Süd**

*Umweltverträglichkeitsprüfung*

**Feststellungsbescheid**

# Bescheid

## Spruch

Auf Grund des Antrages vom 18. Dezember 2020 der LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG mit dem Sitz in Mödling (FN 545082 t des Landesgerichtes Wiener Neustadt) wird festgestellt, dass für das Vorhaben der LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG „Logistikzentrum Graz-Süd“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

### Rechtsgrundlagen:

Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 80/2018:

§ 2 Abs. 2

§ 3 Abs. 1, 2, 4, 5 und 7

Anhang 1 Z 9 lit. b) Spalte 1, lit. e) und f) Spalte 2 sowie lit. g), h) und i) Spalte 3

Anhang 1 Z 11 lit. b) Spalte 1 und lit. d) Spalte 3

Anhang 1 Z 18 lit. a) Spalte 2 und lit. c) Spalte 3

Anhang 1 Z 21 lit. a) Spalte 2 und lit. b) Spalte 3

## Kosten

Gemäß §§ 76 bis 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F., hat die LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG mit dem Sitz in Mödling (FN 545082 t des Landesgerichtes Wiener Neustadt) folgende Kosten zu tragen:

Landesverwaltungsabgaben gemäß der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2016, LGBl. 73/2016 i.d.F. LGBl. 76/2018:

a) für diesen Bescheid nach Tarifpost A 2	€	13,50
b) für den Sichtvermerk auf den eingereichten 14 Unterlagen nach Tarifpost A 7 (je € 6,20)	€	<u>86,80</u>
<b>Gesamtsumme:</b>	€	<b><u>100,30</u></b>

Dieser Betrag ist mittels beiliegender Gebührenschriftung binnen 2 Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides zu entrichten.

Gebühren nach dem Gebührengesetz, BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.:

Gebühren:	1x € 14,30	€ 14,30	für den Antrag vom 18. Dezember 2020
	14x € 3,90	€ 54,60	für die Beilage 1, 2, 3 und 4
	2x € 7,80	€ 15,60	für die Beilage 7
	4x € 21,80	€ <u>87,20</u>	für die Beilagen 5 und 6

**Gesamtsumme:** € **171,70**

Diese Gebühren sind bereits in der ausgewiesenen Gesamtsumme berücksichtigt.

## Begründung

### A) Verfahrensgang

**I.** Mit der Eingabe vom 18. Dezember 2020 hat die Ingenieurgemeinschaft DI Anton Bilek + DI Gunter Krischner GmbH, Krenngasse 8, 8010 Graz, namens und auftrags der LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG mit dem Sitz in Mödling (FN 545082 t des Landesgerichtes Wiener Neustadt) bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben „Logistikzentrum Graz-Süd“ eine UVP-Pflicht gegeben ist.

Vorgelegt wurde eine mit 16. Dezember 2020 datierte Projektbeschreibung (Beilage 1).

**II.** Am 11. Jänner 2021 wurden die Verfahrensparteien sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkende Behörde und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Gegenstand des Verfahrens in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

Die Frist wurde für die Standortgemeinde – dem Antrag vom 21. Jänner 2021 entsprechend - bis zum 4. Februar 2021 verlängert.

**III.** Die Umweltanwältin hat am 19. Jänner 2021 Stellung genommen und moniert, dass *„es nicht nachvollziehbar ist, weshalb für das Paketverteilerzentrum ein Parkhaus für 960 Lieferwägen erforderlich ist. Zweck des Logistikzentrums ist das Verteilen von Paketen, weshalb es betriebsimmanent ist, dass die Lieferwägen unterwegs sind und nicht im Parkhaus stehen. Recherchen im Internet haben auch ergeben, dass bei keinem Logistikzentrum ein derartiges Parkhaus für Lieferautos vorhanden ist. Es ist daher nicht klar, ob es sich bei den Stellflächen im Parkhaus in Wahrheit nicht um öffentlich zugängliche Parkplätze handelt, zumal darunter auch solche zu verstehen sind, die auf Dauer an jedermann vermietet werden. Vor Erlassung des Bescheides sind von der Behörde noch nachvollziehbare Informationen zum Erfordernis der Parkgarage für den Betrieb des Logistikzentrums einzufordern.“*

**IV.** Die Projektwerberin hat am 27. Jänner 2021 zum Vorbringen der Umweltanwältin Stellung genommen und projektkonkretisierende Angaben gemacht (vgl. den Anhang zu Beilage 1).

**V.** Die Standortgemeinde hat am 4. Februar 2021 eine umfassende Stellungnahme abgegeben und – zusammengefasst - Folgendes moniert:

- Aus den Projektunterlagen könne nicht entnommen werden, ob und inwieweit die verbindlichen Vorgaben der Stadtplanung eingehalten werden.
- Das Ausmaß der zusätzlich entstehenden Luftschadstoffe durch das Logistikzentrum könne auf Basis der vorliegenden Unterlagen ebenso wenig abgeschätzt werden wie die Auswirkungen des Vorhabens auf die im unmittelbaren Umfeld des Planungsgebietes ausgewiesenen Lärmsanierungsgebiete.
- Aus den Projektunterlagen ginge nicht hervor, ob das Logistikzentrum die Aufschließungs- und Infrastrukturausstattung für weitere Betriebe vorsieht bzw. die konkrete Möglichkeit bietet, eine betriebsorganisatorische Einheit zu schaffen.
- Das Projekt beinhalte keine verkehrstechnischen Unterlagen.
- Die öffentliche Zugänglichkeit des Parkhauses (Nutzerkreis und konkrete Zugangsbeschränkungen) sei zu prüfen.
- Die geplante Anschlusssituation an die L 321 sei einer eingehenden Beurteilung zu unterziehen.

**VI.** Am 9. Februar 2021 wurde die Projektwerberin um Vorlage eines detaillierten Verkehrserschließungskonzeptes (Projektbeschreibung samt planlicher Darstellung) unter Zugrundelegung der zweiten Änderung des Bebauungsplanes 07.04.2 Liebenauer Gürtel, rechtswirksam seit 18. Juli 2019, ersucht.

**VII.** Mit der Eingabe vom 17. März 2021 hat die Projektwerberin folgende ergänzende Projektunterlagen vorgelegt:

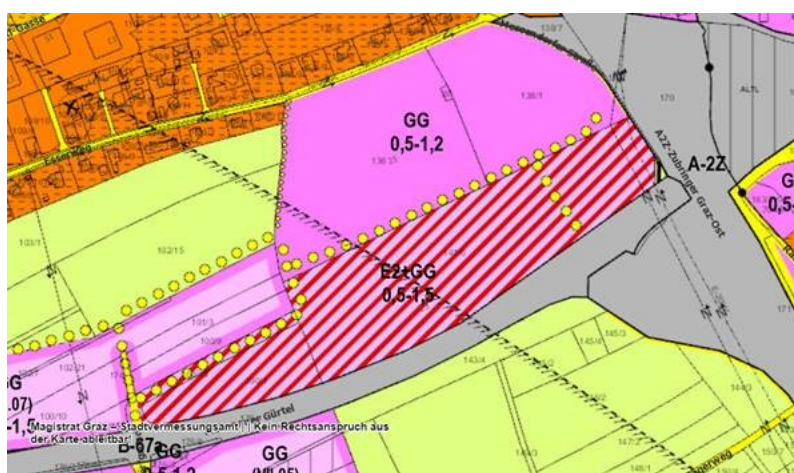
- Einreichplan vom 18. Dezember 2020, Plan Nr. A-ER-21, erstellt von der ADP Rinner ZT GmbH, Münzgrabenstraße 4/1, 8010 Graz (Beilage 2)
- 07.04.1 Bebauungsplan (Liebenauer Gürtel - 1. Änderung) – Stadt Graz von November 2010/Mai 2011 (Beilage 3)
- Verordnung der Stadt Graz betreffend die Änderung des 07.04.1 Bebauungsplanes Liebenauer Gürtel (Beilage 4)
- Verkehrstechnisches Gutachten vom 16. Dezember 2020, erstellt von ZT DI Rudolf Fruhmann, Waldweg 3, 8410 Weitendorf (Beilage 5)
- Luftreinhalte-technische Untersuchung vom 18. Dezember 2020, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, Opernring 4, 8010 Graz (Beilage 6)

**VIII.** Am 22 März 2021 wurde der Amtssachverständige für örtliche Raumplanung ersucht, auf Basis der ergänzenden Projektunterlagen zu prüfen, ob das Verkehrserschließungskonzept mit dem aktuell gültigen Bebauungsplan übereinstimmt sowie ob die von der Projektwerberin angegebene Länge der Erschließungsstraße plausibel ist.

**IX.** Der Amtssachverständige für örtliche Raumplanung hat am 27. April 2021 folgende Stellungnahme abgegeben:

*„Die im übermittelten Schreiben der igbk gmbh (GZ: D0167 vom 12. März 2021) unter Pkt. 3 ‚Verkehrerschließung‘ i.V.m. dem ‚Einreichplan – Projekt DVI4GRAZ (Lageplan Straßenlängen, Plannr. A-ER-21 vom 18. Dezember 2020)‘ aufgezeigte Länge der inneren Erschließungsstraße von ca. 385 m ist unter Berücksichtigung der Vorgaben des Bebauungsplanes 07.04.02 Liebenauer Gürtel (2. Änderung) und der ‚Allgemeinen Projektdaten‘ des Verkehrstechnischen Gutachtens von DI Rudolf Fruhmann (vgl. Seite 9) in folgenden Punkten aus raumordnungsfachlicher Sicht und vorbehaltlich einer entsprechenden Beurteilung eines bautechnischen Sachverständigen nicht hinreichend nachvollziehbar.*

- *Im Flächenwidmungsplan 4.00 erfolgten im Planungsgebiet Darstellungen von flächenmäßig nicht definierten Verkehrsflächen bzw. Geh- und Radwegen mit aus gelben Punkten bestehenden Planzeichen (siehe nachfolgende Abbildung), die in der Legende des Flächenwidmungsplanes mit ‚ungefähre Lage (außerh. der PZVO)‘ bezeichnet sind. Konkrete Festlegungen zu diesen Verkehrsflächen sind in der Bebauungsplanung erfolgt und wurden dort mit Straßenfluchtlinien abgegrenzt.*

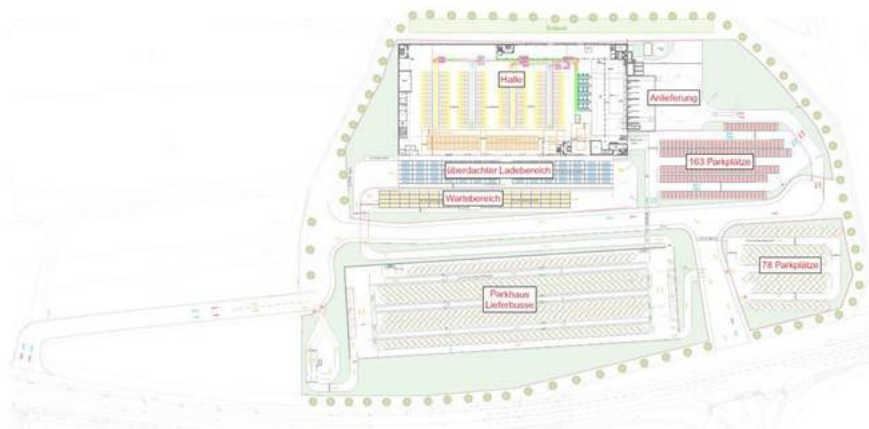


*Im oa. Bebauungsplan Liebenauer Gürtel i.d.F der 2. Änderung wurden o.a. Straßenfluchtlinien festgelegt (und die innenliegende Fläche mit (G) als Gemeindestraße definiert; siehe Rechtsplan), die i.S. der entsprechenden Begriffsbestimmung des § 4 Z 57 Stmk. BauG aus raumordnungsfachlicher Sicht die Grenzen der bestehenden oder künftigen öffentlichen Verkehrsfläche vorgeben. Dabei ist*

über diese Verkehrsfläche auch die verkehrstechnische Anbindung von an das Planungsgebiet angrenzenden Entwicklungspotentialen vorgesehen.

Im übermittelten Lageplan des Projektes DVI4Graz (Plannr. A-ER-21 vom 18. Dezember 2020) werden zwar die Straßenfluchtlinien des Bebauungsplanes dargestellt, doch umfasst die im Projekt dargestellte ‚innere Erschließungsstraße‘ nur einen Teilabschnitt dieser innerhalb der Straßenfluchtlinien des Bebauungsplanes liegenden Fläche. Zudem sieht das Projekt augenscheinlich vor, das Befahren der Verkehrsflächen durch Schrankenanlagen an den Grenzen des Planungsgebietes zu beschränken, wobei nicht dargelegt wird, warum unter Berücksichtigung der o.a. Festlegungen des Flächenwidmungsplanes und des Bebauungsplanes von einer Übereinstimmung des Projektes mit den Vorgaben der Raumordnungspläne der Stadt Graz ausgegangen wird.

- Das Projekt sieht entsprechend Pkt. 4.1. ‚Allgemeine Projektdaten‘ des Verkehrstechnischen Gutachtens von DI Fruhmann (Seite 9, vgl. auch nachfolgende ‚Projektskizze September 2020; Pilz & Partner ZT GmbH‘) die Errichtung einer Lager- und Logistikhalle im nördlichen Teil des Planungsgebietes vor, wobei die Anlieferung ausschließlich an der Ostseite dieser Halle vorgesehen ist. Die Zufahrtsstraße zur Anlieferung zweigt dabei von der im o.a. Lageplan dargestellten inneren Erschließungsstraße ab – im Grunde den Abgrenzungen der Straßenfluchtlinien des BPLs Richtung Osten folgend – und wird in einer Breite von augenscheinlich mindestens 8 m innerhalb des bebaubaren Bereiches entlang der Nordostgrenze des Planungsgebietes weiter bis zur Lager- und Logistikhalle geführt. Auch aufgrund dieser für das konkrete Projekt bzw. für den Betrieb relevanten Straßenführung zur verkehrstechnischen Anbindung der Lager- und Logistikhalle ist die derzeit vorliegende Bemessung der Länge der inneren Erschließungsstraße mit ca. 385 m und damit im Zusammenhang die Zuordnung dieser Anfahrt zur Lager- und Logistikhalle zum ‚Ruhenden Verkehr‘ (siehe Legende o.a. Lageplan) aus raumordnungsfachlicher Sicht nicht nachvollziehbar.



- Die Errichtung von für den betrieblichen Ablauf offensichtlich ebenfalls relevanten Zufahrten (Straßen?) zu Warte-/Beladestationen sowie zum Parkhaus/zu Parkplätzen wurde in den vorliegenden Unterlagen ebenfalls nicht hinreichend dargestellt bzw. abgegrenzt, weshalb auch diesbezüglich ergänzende Ausführungen bzw. allenfalls auch Adaptierungen der Beurteilung der Länge der ‚inneren Erschließungsstraße‘ als erforderlich erachtet werden.

Für eine abschließende Beurteilung der u.a. Fragestellungen wird die Beiziehung eines bautechnischen Sachverständigen empfohlen.“

X. Am 28. April 2021 wurde die Stellungnahme des Amtssachverständigen für örtliche Raumplanung der Projektwerberin mit der Einladung zur Vorlage eines plausiblen und nachvollziehbaren Verkehrserschließungskonzeptes übermittelt.

**XI.** Mit Schreiben vom 28. April 2021 wurde der Amtssachverständige für Verkehrstechnik um Stellungnahme zur Frage ersucht, ob durch das antragsgegenständliche Vorhaben in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mehr als 2.000 bzw. 15.000 Kraftfahrzeugen zu erwarten ist.

**XII.** Der verkehrstechnische Amtssachverständige hat am 30. April 2021 wie folgt Stellung genommen:

*„In dem von Dipl.-Ing. Rudolf Fruhmann in 8410 Weitendorf erstellten verkehrstechnischen Gutachten vom 16. Dezember 2021 wird betreffend die durch das Projekt verursachte Verkehrserzeugung auf eine Verkehrsuntersuchung von Inros Lackner SE in 30159 Hannover verwiesen. Demnach wird für einen durchschnittlichen Tag zwischen 00:00 und 24:00 Uhr mit einem Verkehrsaufkommen von 2.959 Kfz gerechnet. Zusätzlich wird für einen durchschnittlichen Spitzentag ein Aufkommen von 3.860 Kfz angegeben und für einen Spitzentag ein Aufkommen von 5.227 Kfz. Auf der Grundlage dieser Verkehrszahlen erfolgt dann auch die Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit auf dem vom Vorhaben betroffenen Verkehrsnetz.“*

*Aus den Angaben in der von der Ingenieurgesellschaft igbk in 8010 Graz verfassten Projektbeschreibung von Dezember 2020 zum geplanten Logistikzentrum kann entnommen werden, dass die Betriebszeiten grundsätzlich 24 h pro Tag und an 6 Tagen pro Woche vorgesehen sind. Feiertags- und Sonntagsarbeit ist nicht geplant.*

*Zur Beantwortung der Frage, ob durch das antragsgegenständliche Vorhaben in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mehr als 2.000 bzw. 15.000 Kraftfahrzeugen zu erwarten ist, kann aus fachlicher Sicht Nachfolgendes festgestellt werden:*

- 1. Da sich die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) als Durchschnittswert aller Tage eines Jahres errechnet, an Sonn- und Feiertagen jedoch im Logistikzentrum kein Betrieb geplant ist, ist hier eine Umrechnung der im Projekt angegebenen, nur für Werktage gültigen Verkehrsdaten durchzuführen. Geht man davon aus, dass in einem Jahr neben den 52 Sonntagen auch 10 Feiertage zu berücksichtigen sind, ist für durchschnittliche Verhältnisse mit einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung (JDTV) von 2.537 Kfz zu rechnen. Diese für die ggst. Beurteilung maßgebliche Verkehrsbelastung liegt somit deutlich über 2.000 Kfz pro Tag, allerdings jedenfalls unter 15.000 Kfz pro Tag.*
- 2. Wie hoch das Verkehrsaufkommen für einen Prognosezeitraum von 5 Jahren anzusetzen ist, kann aus den vorliegenden Unterlagen nicht entnommen werden. Bei projektgemäßer Herstellung und Inbetriebnahme des Logistikzentrums besteht allerdings kein Grund zur Annahme, dass die zum Projekt angegebenen Verkehrszahlen bis zu diesem Zeitpunkt erheblich abweichen.“*

**XIII.** Mit der Eingabe vom 27. Mai 2021 hat die Projektwerberin einen Einreichplan („Lageplan Straßenlängen“), datiert mit 21. Mai 2021, Plan Nr. A-ER-21, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/4/38, 1030 Wien (Beilage 7), vorgelegt. Gleichzeitig wurde die UVP-Behörde zur Vorlage eines „Zeitplanes bis zur Erledigung“ aufgefordert.

**XIV.** Am 28. Mai 2021 wurde der Amtssachverständige für Luftreinhaltung um Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen ersucht:

- Sind die vorgelegten Projektunterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?
- Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhangs 2 zum UVP-G 2000 - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird?

**XV.** Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung hat am 26. Juni 2021 wie folgt Befund und Gutachten erstattet:

*„Mit Schreiben vom 28. Mai 2021 haben Sie Unterlagen der LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG mit Sitz in Mödling übermittelt, die im Süden von Graz das Vorhaben ‚Errichtung des Logistikzentrums Graz-Süd‘ realisieren möchte.*

*Auf Grund der mit dem Vorhaben verbundenen Errichtung der internen Fahrwege entsteht eine vorhabensgegenständliche Straße, die eine durchgehende Länge von mehr als 500 m aufweist und (gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik) eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mehr als 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren erwarten lässt. Da das Vorhaben in einem belasteten Gebiet der Kategorie D im Sinne der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (BGBl. II Nr. 101/2019) liegt, ist zu prüfen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.*

*Daher ersuchen Sie um Stellungnahme zu den folgenden Fragen:*

- 1. Sind die vorgelegten Projektunterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?*
- 2. Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhangs 2 - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird?*

*Ad 1. Die folgende luftreinhaltetechnische Beurteilung stützt sich auf die übermittelten Unterlagen, wobei hier für diese Fragestellung neben der ‚Projektbeschreibung Logistikzentrum‘ vom 16. Dezember 2020 (Beilage 1) und dem Einreichplan ‚Lageplan Straßenlängen‘ vom 21. Mai 2021 (Beilage 7) vor allem die ‚Luftreinhaltetechnische Untersuchung DVI4-Graz, Neubau eines Umschlaglagers sowie eines oberirdischen Parkdecks‘ der Müller-BBM GmbH Graz vom 18. Dezember 2020 (Beilage 6) sowie das ‚Verkehrstechnische Gutachten - Erschließung Gewerbeflächen für Logistikbetrieb DVI 4 Graz‘ des Büros Rudolf Fuhrmann, Weitendorf, vom 16. Dezember 2020 (Beilage 5) von Bedeutung sind.*

*Die ‚Luftreinhaltetechnische Untersuchung DVI4-Graz, Neubau eines Umschlaglagers sowie eines oberirdischen Parkdecks‘ der Müller-BBM GmbH Graz vom 18. Dezember 2020 ist nach eingehender Prüfung offensichtlich sorgfältig und dem Stand der Technik entsprechend erstellt. Die Überlegungen sind nachvollziehbar und die Ergebnisse plausibel.*

*Die Untersuchung bietet eine Analyse der mit sämtlichen Fahrbewegungen auf dem Grundstück verbundenen Luftschadstoffemissionen sowie deren immissionsseitigen Auswirkungen. Ausgangspunkt dieser Überlegungen waren dabei Verkehrsfrequenzangaben des Büros Studio Singer ZT GmbH, Wien, vom 17. November 2020. Aufbauend auf diesen Daten geht die Luftreinhaltetechnische Untersuchung Müller BBM auf den Seiten 10 f von folgenden jährlichen Fahrbewegungen aus:*

*489310 PKW-Fahrbewegungen durch Mitarbeiter und Zusteller*

*1449144 Kleintransporter-Fahrbewegungen*

*33162 LKW-Fahrbewegungen*

*Gesamt: 1671616 Fahrbewegungen pro Jahr bzw. 4592 Fahrbewegungen pro durchschnittlichem Tag*

*Im Quercheck mit den anderen Unterlagen sind diese Werte deutlich höher als die Angaben, die sich im Verkehrstechnischen Gutachten Fuhrmann sowie im Lageplan Straßenlängen (2463 bzw. 2977 Fahrbewegungen pro durchschnittlichem Tag) finden. Diese beziehen sich aber auch ausschließlich auf die externen Fahrten, während in der Luftreinhaltetechnische Untersuchung korrekterweise auch sämtliche internen Fahrbewegungen berücksichtigt wurden.*

*Die Luftreinhaltetechnische Untersuchung ‚Müller BBM‘ ist also insgesamt plausibel und nachvollziehbar, allerdings wurde sie für das gewerbe- bzw. baubehördliche Bewilligungsverfahren*



erstellt und es haben sich darüber hinaus seit der Erstellung nicht unerhebliche Projektänderungen ergeben.

Die Untersuchung geht gemäß damaligem Planungsstand davon aus, dass der gesamte Zu- und Abfahrtsverkehr über die Zufahrt West abgewickelt wird. Tatsächlich zeigt die aktuelle Planung (Lageplan Straßenlängen vom 21. Mai 2021), dass nunmehr davon auszugehen ist, dass mehr als 2/3 des externen Verkehrs direkt über die Zufahrt Süd abgewickelt werden soll.

Weiters wurden, wie in Gewerbe- und Bauverfahren üblich, ausschließlich die Emissionen am Betriebsgrundstück selbst berücksichtigt. Für eine Beurteilung im Rahmen des UVP-G ist eine solche Betrachtung nicht ausreichend, Verkehrsströme sind über das eigentliche Betriebsgrundstück hinaus bis zum Erreichen des höherrangigen Verkehrsnetzes zu berücksichtigen. Im gegenständlichen Fall wären das zumindest die Fahrwege (Zubringerstraße auf Grundstück Nr. 100/19 KG Engelsdorf) bis zum Erreichen des Liebenauer Gürtels mit einem DTV von 14900 KFZ/24h (Basisjahr 2016 gemäß GIS Steiermark).

Eine Vollständigkeit der Unterlagen kann also nicht attestiert werden.

Da in UVP-Feststellungsverfahren aber gemäß § 3 (7) UVP-G 2000 lediglich eine Grobprüfung durchzuführen ist, erscheint unter dieser Einschränkung eine luftreinhaltetechnische Beurteilung anhand der vorliegenden Unterlagen über Analogieschlüsse und Extrapolationen trotzdem möglich.

Die Luftreinhaltetechnische Untersuchung ‚Müller BBM‘ geht wie erwähnt davon aus, dass der gesamte Zufahrtsverkehr zum Betriebsareal über die Zufahrt West erfolgt. Tatsächlich sollen nunmehr (Lageplan Straßenlängen vom 21. Mai 2021) nur rund ein Drittel der Fahrten über diese Zufahrt erfolgen, zwei Drittel aber über die Zufahrt Süd. Gleichzeitig sind aber – da UVP-Feststellungsverfahren - die Emissionen auf der Zubringerstraße auf Grundstück Nr. 100/19 KG Engelsdorf bis zum Erreichen des Liebenauer Gürtels mit zu berücksichtigen.

Für die auf den Seiten 35 und 36 der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung ‚Müller BBM‘ abgebildeten Luftschadstoffplots bedeutet das, dass südöstlich des Parkdecks mit einer Zunahme der Immissionen zu rechnen ist, diese im Südwesten der Betriebsfläche insgesamt geringer werden, sich die Immissionen aber entlang und südlich der Zufahrtsstraße nach Westsüdwesten räumlich verlängern.

Für die Immissionspunkte im Norden der Betriebsanlage (IPs 1 – 4) sind dadurch keinerlei immissionsseitige Auswirkungen zu erwarten. Auch am südwestlich des Planungsgebietes gelegenen Siedlungsbereich Jägerweg, an dessen projektnächsten Wohngrundstück (IP 5 Jägerweg 39) mit  $0,32 \mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$  und  $0,15 \mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$  im Jahresmittel die höchsten projektbedingten Zusatzimmissionen aller betrachteten Punkte errechnet wurden sind bei Extrapolation der Schadstoffverteilungen der Abbildungen auf den Seite 35 und 36 keine Erhöhungen im Vergleich zu den in der luftreinhaltetechnischen Untersuchung ausgewiesenen Immissionen zu erwarten.

Ad 2. Unter Heranziehung der in der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung ‚Müller BBM‘ errechneten maximalen betriebsbedingten Zusatzimmissionen ist nicht davon auszugehen, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und  $\text{PM}_{10}$ ) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.“

**XVI.** Am 29. Juni 2021 wurden die Verfahrensparteien, die mitwirkende Behörde und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

**XVII.** Die Umweltschützerin hat am 7. Juli 2021 wie folgt Stellung genommen:



„Die LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG plant auf den o.g. Grundstücken ein Paketverteilerzentrum zu errichten und zu betreiben. Die Betriebsanlage wird eine Logistikhalle, 2 Parkflächen mit insgesamt 280 Mitarbeiterparkplätzen und einer 4-geschoßigen Parkgarage für 960 Lieferwägen sowie die erforderliche Straßeninfrastruktur umfassen. Für Logistikzentren existiert derzeit noch kein eigener Tatbestand im Anhang I zum UVP-G, weshalb von der Behörde Ermittlungen zur Frage des Vorliegens öffentlicher Parkplätze bzw. zum Neubau einer sonstigen Straße geführt wurden, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren erwarten lässt bzw. mit einer Mindestlänge von 500 m in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D einen JDTV von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen im selben Prognosezeitraum generiert. Aus der Stellungnahme des verkehrstechnischen ASV geht klar hervor, dass die maßgebliche Verkehrsbelastung deutlich über 2.000 Kfz pro Tag liegt, allerdings jedenfalls unter 15.000 Kfz pro Tag liegen wird. Aus diesem Grund war in weiterer Folge die Frage zu beantworten, ob dieses Vorhaben den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) wesentlich beeinträchtigt. Auch wenn die Projektunterlagen vom ASV für Luftreinhaltung als unvollständig beurteilt werden, kommt er dennoch nachvollziehbar zu dem Schluss, dass die maximalen betriebsbedingten Zusatzimmissionen den Schutzzweck des Gebietes (Stickstoffdioxid und PM10) nicht wesentlich beeinträchtigen.

Ermittlungen zu weiteren, von der Antragstellerin genannten Tatbeständen (Städtebauvorhaben, Einkaufszentrum etc.) sind aus meiner Sicht nicht erforderlich, zumal jeweils schon die im Anhang I zum UVP-G definierten Tatbestandsmerkmale nicht erfüllt werden.

Zusammenfassend wird daher mitgeteilt, dass das ggst. Logistikzentrum keinen Tatbestand des Anhanges I zum UVP-G erfüllt und daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist. Die Frage der Zumutbarkeit der Emissionen für die betroffenen Nachbarn wird in den Materienverfahren zu lösen sein.“

**XVIII.** Die Standortgemeinde hat am 16. Juli 2021 Stellung genommen und – zusammengefasst – Folgendes vorgebracht:

- Die zweiwöchige Frist sei nicht ausreichend, um ein Gegengutachten einzuholen. Die nicht gewährte Fristerstreckung stelle einen Verfahrensfehler dar.
- Da seit der Erstellung der luftreinhaltetechnischen Untersuchung Müller BBM vom 18. Dezember 2020 erhebliche Projektänderungen durchgeführt wurden und die Untersuchung für das Bau- und Gewerbeverfahren, nicht jedoch für das UVP-Verfahren erstellt wurde, habe diese Untersuchung keine UVP-relevante Aussagekraft. Dies zeige sich an der Wahl der Immissionspunkte sowie bei deren Auswertung. Auf Grund der Verlagerung der Zufahrten hätten jedenfalls auch die Immissionsmesspunkte angepasst werden müssen. Es sei beim gegenständlichen Projekt zu erwarten, dass die Zusatzbelastungen sowohl für den NO<sub>2</sub> JMW als auch für den PM<sub>10</sub> JMW über der Irrelevanzgrenze liegen, dies zumindest am Immissionspunkt 5. Die Luftgüte werde durch die Zusatzbelastung auch klar verschlechtert. Aus der Luftschadstoffimmissionskarte betreffend die Gesamtimmissionen (Seite 35 der luftreinhaltetechnischen Untersuchung Müller BBM vom 18. Dezember 2020) sei ersichtlich, dass die gemessene Belastung an den Immissionsmesspunkten erheblich höher wäre, wenn nicht nur die Emissionen am Betriebsgrundstück selbst, sondern auch die Verkehrsströme berücksichtigt worden wären, die über das eigentliche Betriebsgrundstück hinaus bis zum Erreichen des höherrangigen Verkehrsnetzes vorliegen. Bei einer korrekten Messung bzw. Auswertung würde sich der rote Bereich erheblich weiter nach außen verschieben und am IP 5 (Jägerweg 39) der orange bzw. schon der rote Bereich einschlägig sein – dies sowohl betreffend PM<sub>10</sub> als auch NO<sub>2</sub>. Die Ausführungen des Amtssachverständigen in diesem Zusammenhang, wonach bei Extrapolation der Schadstoffverteilung der Abbildungen auf den Seiten 35 und 36 keine Erhöhung im Vergleich zu den in den der luftreinhaltetechnischen Untersuchung ausgewiesenen Immissionen zu erwarten sind, seien objektiv nicht nachvollziehbar und nicht mit Nachweisen belegt. Es handle sich offenbar um bloße Annahmen, denen keine Messergebnisse oder sonstige Untersuchungen zu Grunde liegen. Wenn auch die Verkehrsströme berücksichtigt worden wären, die über das eigentliche Betriebsgrundstück hinaus bis zum Erreichen des höherrangigen Verkehrsnetzes vorliegen, würden

- sich Immissionen ergeben, die weiter reichen, als dies auf den Abbildungen 35 und 36 berücksichtigt wurde. Die Irrelevanzschwellen seien jedenfalls überschritten.
- Süd-westlich zwischen dem IP 1 und dem IP 5 hätte ein weiterer Immissionsmesspunkt gesetzt werden müssen.
  - Die in der luftreinhalte-technischen Untersuchung Müller BBM für NO<sub>2</sub> definierte – Irrelevanzschwelle von 0,35µg/m<sup>3</sup> wäre bei einer korrekten Messung und Auswertung überschritten. Dasselbe gilt für den Irrelevanzschwellenwert für PM<sub>10</sub>.
  - Auf Grund der vorliegenden luftreinhalte-technischen Gutachten könne nicht ausgeschlossen werden, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Es sei zu erwarten, dass die Zusatzbelastungen sowohl für den NO<sub>2</sub> JMW als auch für den PM<sub>10</sub> JMW über der Irrelevanzgrenze liegen, dies zumindest am Immissionspunkt 5. Die Luftgüte werde durch die Zusatzbelastung verschlechtert.
  - Die Einhaltung der stadt- und regionalplanerischen Planungsvorgaben könne nicht positiv bestätigt werden.
  - Auf die Stellungnahme der Standortgemeinde vom 4. Februar 2021 wird verwiesen.

**XIX.** Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung hat am 25. Juli 2021 zur Eingabe der Standortgemeinde wie folgt Stellung genommen:

*„Mit Schreiben vom 20. Juli 2021 haben Sie die Stellungnahme der Stadt Graz zum Beweisnahmeverfahren im UVP-Feststellungsverfahren ‚Errichtung des Logistikzentrums Graz- Süd‘ der LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG übermittelt und um eine fachliche Stellungnahme dazu ersucht.*

*Das Schreiben der Stadt Graz befasst sich neben anderem mit der Thematik Luftschadstoffimmissionen und dabei mit meiner luftreinhalte-technischen Stellungnahme vom 26. Juni 2021. Zusammenfassend werden die von der Projektwerberin vorgelegten fachspezifischen Unterlagen (‚Luftreinhalte-technische Untersuchung Müller BBM‘ vom 18. Dezember 2020) als für ein UVP-Verfahren unzureichend und zudem aufgrund zwischenzeitlich geänderter Planungen als nicht mehr aktuell und folglich für eine Beurteilung der UVP-Pflicht nicht geeignet angesehen.*

*Hinsichtlich meiner luftreinhalte-technischen Stellungnahme vom 26. Juni 2021 wird ausgeführt, dass dieses nicht den Kriterien gemäß §3 Abs. 5 UVP-G 2000 entsprechen würde und die anhand von Analogieschlüssen und Extrapolationen aufbauend auf die Untersuchung Müller BBM vorgenommene Beurteilung nicht nachvollziehbar wäre. Vielmehr wären durch die Verlagerung der Zufahrten sowie die Betrachtung der Zufahrt West bis zum übergeordneten Straßennetz (Liebenauer Gürtel) jedenfalls auch eine Anpassung der immissionsseitig betrachteten Aufpunkte erforderlich gewesen. Jedenfalls wird von der Stadt Graz erwartet, dass die Zusatzbelastungen ausgehend vom gegenständlichen Projekt sowohl für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> als auch für Feinstaub PM<sub>10</sub> hinsichtlich des Jahresmittelwerts - zumindest am Immissionspunkt 5 - über der Irrelevanzgrenze gemäß § 20 (3) Immissionsschutzgesetz- Luft liegen und dass die Luftgüte durch die Zusatzbelastung klar verschlechtert würde.*

*Das wird damit begründet, dass die in der Luftschadstoffimmissionskarte auf Seite 35 der Luftreinhalte-technische Untersuchung Müller BBM festgehaltene Belastung an den Immissionspunkten erheblich höher wäre, wenn auch die Verkehrsströme über das eigentliche Betriebsgrundstück hinaus bis zum Erreichen des höherrangigen Verkehrsnetzes berücksichtigt worden wären und dass sich der relevant belastete Bereich betreffend PM<sub>10</sub> als auch NO<sub>2</sub> erheblich vergrößern und auch den IP 5 (Jägerweg 39) betreffen würde.*

*Die Problematik der Abgrenzung des Untersuchungsgebietes sowie der zwischenzeitlichen Projektänderungen wurde auch in der luftreinhalte-technischen Stellungnahme vom 26. Juni 2021 angesprochen. Ebenso wurde darauf hingewiesen, dass es sich entsprechend der Rechtsprechung des BVwG lediglich um eine Grobprüfung handelt (u.a. ‚Haben die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht eine Einzelfallprüfung durchzuführen, so haben sie sich dabei nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Auch ist die Entscheidung innerhalb*

*von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen (betreffend das Verwaltungsgericht gemäß § 40 Abs. 4 leg. cit.). Dies bedeutet, dass – unbeschadet entsprechender Mitwirkungspflichten wie in § 3 Abs. 8 UVP-G 2000 statuiert – die von Amts wegen vorzunehmenden behördlichen oder verwaltungsgerichtlichen Ermittlungspflichten schon in Anbetracht der gegenüber § 73 Abs. 1 AVG sowie § 38 Abs. 1 VwGG herabgesetzten Zeiträume deutlich reduziert ist.’ vgl. BVwG 25.11.2020, W270 2235055-1). Entsprechend der Frage der UVP-Behörde vom 28. Mai 2021 unter Punkt VII wurden die Unterlagen als nicht vollständig, aber – hinsichtlich der grundsätzlichen Verkehrsfrequenzannahmen und Emissions- und Immissionsberechnungen - als nachvollziehbar und plausibel beurteilt.*

*In ihrer fachlichen Argumentation zu den immissionsseitigen Auswirkungen eines erweiterten Betrachtungsraums (bis zum Liebenauer Gürtel) sowie der Projektänderung übersieht die Stadt Graz offensichtlich, dass es durch die Neukonzeption des Zu-/Abfahrtsbereichs zu einer deutlichen Reduktion der Fahrten im Bereich Zufahrt West auf rund ein Drittel kommt. Folglich reduzieren sich dort auch die Emissionen und Immissionen erheblich und auch deren Auswirkungen auf den IP 5 bzw. den gesamten Jägerweg. Daran ändert auch die Verlängerung der zu betrachtenden Emissionsquelle nach Südwesten wenig, da es sich um eine Linienquelle handelt und sich die Immissionen folglich zwar Richtung Westsüdwesten ausdehnen, die Zunahmen Richtung Südsüdosten (die Zubringerstraße auf Grundstück Nr. 100/19 KG Engelsdorf verläuft exakt parallel zum nördlichen Siedlungsrand Jägerweg) aber relativ gesehen gering bleiben und absolut gesehen in den Immissionsreduktionen aufgrund der um zwei Drittel geringeren Emissionen in diesem Zufahrtsbereich untergehen.*

*Die Verlagerung dieser Emissionen in die Zufahrt Süd führt dort (südöstlich des Parkdecks) klarerweise zu einer Zunahme der Immissionen, die sich aber in der Wohnnachbarschaft auf Grund der gegebenen Entfernungen nicht bemerkbar machen werden. Eine Anpassung der in der Untersuchung Müller BBM betrachteten Immissionspunkte erscheint nicht begründet, da sich die Verschiebung der berechneten Immissionen nicht auf benachbarte Wohngebiete auswirkt und für die im Südwesten in gewidmeten Gewerbegebiet gelegenen Grundstücke Nr. 99/8 sowie Nr. 176/3 KG Engelsdorf nach telefonischer Auskunft der Bau- und Anlagebehörde der Stadt Graz vom 21. Juli 2021 weder in den gewerbe- noch in den baurechtlichen Bescheiden eine Wohnnutzung aufscheint.*

*Folgerichtig war Ihre zweite Frage unter Punkt VII damit zu beantworten, dass nicht davon auszugehen ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.“*

## **B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt**

**I.** Die LIGÜ Projektentwicklung GmbH & Co KG mit dem Sitz in Mödling (FN 545082 t des Landesgerichtes Wiener Neustadt) plant die Errichtung eines zentralen Logistikzentrums (Paketverteilerzentrum) auf den Gst. Nr. 136, .65, 138/1 und 141/6, je KG 63110 Engelsdorf, im Gemeindegebiet der Stadt Graz. Die Gesamtfläche der Grundstücke beträgt 8,12 ha.

Im Paketverteilerzentrum werden Waren sortiert und in weiterer Folge in die Bereiche/Bezirke Grazer Umland Norden (Raum Bruck an der Mur, Kapfenberg), Grazer Umland Westen (Raum Lannach), Oststeiermark/Burgenland (Raum Hartberg, Oberwart), Grazer Süden (Raum Seiersberg, Wildon) und Graz ausgeliefert.

Der Betrieb umfasst die gesamte zentrale Lagerlogistik, den Vertrieb, den Transport und die Verwaltung bzw. Organisation.

Das Logistikzentrum dient ausschließlich einem Unternehmen und verfolgt exklusiv den eigenen Betriebszweck.

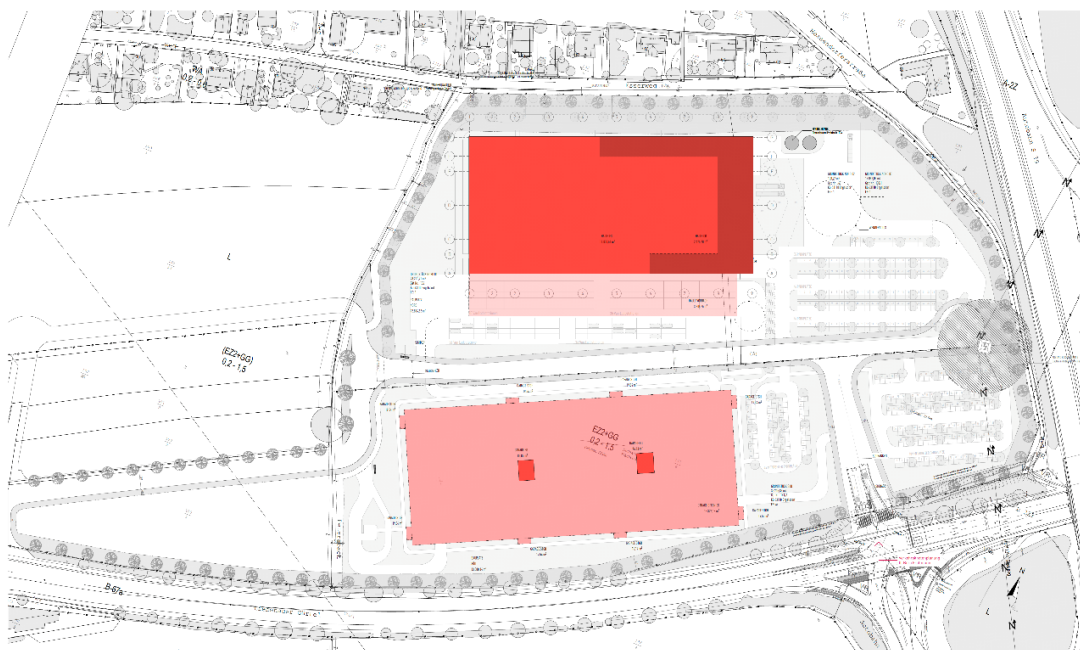
**II.** Gemäß der Baubeschreibung (vgl. Beilage 1) stellt sich das Vorhaben wie folgt dar:

Die Flächeninanspruchnahme durch das Vorhaben beträgt ca. 5,7 ha, die Bruttogeschossfläche 67.877 m<sup>2</sup>.

Errichtet werden:

- Lager- und Logistikhalle
- 2 Parkflächen im Freien für 280 PKW (Mitarbeiterstellplätze)
- Ladeflächen
- 4-geschoßige Parkgarage für 960 Lieferfahrzeuge
- Verkehrserschließungsflächen
- Infrastrukturanlagen

Lageplan (nördlicher Bauteil: Logistikhalle; südlicher Bauteil: Parkgarage)



**III.** Die Betriebsbeschreibung (vgl. Beilage 1) stellt sich wie folgt dar:

Im Logistikzentrum werden Pakete sortiert und ausgeliefert. Die Betriebszeiten sind 24 h täglich an 6 Tagen in der Woche. Es erfolgt keine Feiertags- und Sonntagsarbeit. Der Betrieb verteilt sich auf 3 Regelschichten.

**IV.** Schutzwürdige Gebiete der Kategorien A (besondere Schutzgebiete), B (Alpinregion) und C (Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) im Sinne des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 sind nicht betroffen.

Das Vorhaben liegt sowohl in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet – Luft gemäß § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a) der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019) als auch in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) im Sinne des Anhanges 2 zum UVP-G 2000.

**V.** Bezüglich einer detaillierteren Projektbeschreibung wird auf die Beilagen 1 bis 7 verwiesen.

**VI.** Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

### **C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung**

I. § 3 UVP-G 2000 lautet:

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

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, die Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(3) .....

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) .....

(5) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und

Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

(6) .....

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür Abs. 8 anzuwenden. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung unter Verweis auf die in Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutz und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(8) .....

(9) .....

(10) .....

**II.** § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 lautet:

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.

**III.** Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 lautet:

<p>Z 9</p>	<p>a) Neubau von Schnellstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p> <p>b) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist; als Neubau gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen;</p> <p>c) Neuerrichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km;</p>	<p>d) Neubau zusätzlicher Anschlussstellen an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, wenn auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>e) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>f) Vorhaben der lit. a, b, c oder e, wenn das Längenkriterium der jeweiligen lit. nur gemeinsam mit daran unmittelbar angrenzenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücken erreicht wird;</p>	<p>g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup> oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen<sup>1)</sup>, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>Als Neubau im Sinn der lit. g bis i gilt auch die Zulegung von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen, nicht jedoch die ausschließliche Spuraufweitung im Zuge von Kreuzungen; ausgenommen von lit. g bis i ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von</p>
------------	---	---	--



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

**IV. Anhang 1 Z 11 UVP-G 2000 lautet:**

Z 11	<p>a) .....</p> <p>b) Frachtenbahnhöfe, Güterterminals oder Güterverkehrszentren mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha;</p>		<p>c) .....</p> <p>d) Frachtenbahnhöfe, Güterterminals oder Güterverkehrszentren in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder C mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha.</p>
------	---	--	--

**V. Anhang 1 Z 18 UVP-G 2000 lautet:**

Z 18		<p>a) Industrie- oder Gewerbeparks<sup>3)</sup> mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha;</p> <p>b) .....</p>	<p>c) Industrie- oder Gewerbeparks<sup>3)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha.</p> <p>.....</p>
------	--	--	--

<sup>3)</sup> Industrie- oder Gewerbeparks sind Flächen, die von einem Errichter oder Betreiber zum Zweck der gemeinsamen industriellen oder gewerblichen Nutzung durch mehrere Betriebe aufgeschlossen und mit der dafür notwendigen Infrastruktur ausgestattet werden, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden.

**VI. Z 21 des Anhanges 1 UVP-G 2000 lautet:**

Z 21		<p>a) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen<sup>4a)</sup> für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p>	<p>b) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen<sup>4a)</sup> für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge.</p> <p>Bei Z 21 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 75 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. b andere Vorhaben mit bis zu 38 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben.</p>
------	--	---	--

4a) Öffentlich zugängliche Parkplätze sind solche, die ausschließlich für Parkzwecke (wie Parkhaus, Park- and Rideanlage) oder im Zusammenhang mit einem anderen Vorhaben errichtet werden (wie Kundenparkplätze zu einem Einkaufszentrum, Besucherparkplätze eines Freizeitparks etc.), und ohne weitere Zugangsbeschränkung der Allgemeinheit zugänglich sind (auch beispielsweise wenn eine Parkgebühr zu entrichten ist oder Parkplätze auf Dauer an jedermann vermietet werden). Parkplätze, die hingegen nur einem von vornherein eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind (etwa für Lieferanten/Lieferantinnen oder Beschäftigte des Betriebes – d.h. es muss eine Zugangsbeschränkung vorgesehen sein, die die Allgemeinheit von der Benutzung dieses Parkplatzes ausschließt), sind demnach nicht öffentlich zugängliche Parkplätze.

**VII.** Das gegenständliche Vorhaben ist als Neuvorhaben zu qualifizieren. Ein sachlicher Zusammenhang zu anderen Vorhaben ist nach den vorgelegten Projektunterlagen nicht gegeben.

Zum Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 UVP-G 2000 ist Folgendes auszuführen:

*„Den Begriff ‚Straße‘ definiert das UVP-G nicht. UE kommt es nicht darauf an, dass es sich um eine Straße mit öffentlichem Verkehr i.S.d. StVO handelt (als solche gilt gemäß § 1 Abs. 1 StVO eine Straße, die von jedermann unter den gleichen Bedingungen benützt werden kann). Ebenso ist die Einstufung als öffentliche Straße nach den LandesstraßenG unmaßgeblich (als Landes- oder Gemeindestraße; die Einstufung als öffentliche Straße erfolgt dabei regelmäßig durch Verordnung). Die Qualifikation des Straßenerhalters (öffentlich oder privat) ist ebenfalls irrelevant. Auch Privatstraßen sowie Straßen, auf denen die StVO nicht gilt, können unter Z 9 fallen. Auf Grund der Schwellenwerte und Kriterien wird es sich bei UVP-pflichtigen Straßen jedoch in der Regel um öffentliche Straßen im Sinne der StraßenG der Länder und zugleich um Straßen mit öffentlichem Verkehr iSd StVO handeln. Bspw werden kleine Gemeindestraßen, Interessenten-, Forst- und Güterwege schon wegen der geforderten DTV von 2.000 Kfz aus dem Anwendungsbereich des UVP-G herausfallen (Baumgartner in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren 212). Voraussetzung für das Vorliegen einer Straße i.S.d. UVP-G ist uE – anders als z.B. nach den StraßenG der Länder und der StVO –, dass die Grundfläche dem Verkehr von Kraftfahrzeugen dient. Wege (‚Straßen‘), die ausschließlich dem Verkehr von Menschen ohne Kraftfahrzeuge (z.B. Fußgängern, Radfahrern) oder Tieren dienen, sind nicht erfasst. Daher sind z.B. Wander- und Radwege nicht erfasst. (Schmelz/Schwarzer, UVP-G 2000, RZ 9 zu Anh 1 Z 9)“*

Die vorhabensgegenständliche „innere Erschließungsstraße“ ist als Straße im Sinne der Z 9 des Anhanges 1 UVP-G 2000 zu qualifizieren. Sie weist eine Länge von 595 m auf. Die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) beträgt 2.537 Kfz (vgl. die Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen unter Punkt A) XII.).

Die Schwellenwerte gemäß lit. b) Spalte 1 (10 km) und lit. e) Spalte 2 (5 km) werden nicht überschritten.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorien A und C sind nicht betroffen (vgl. Punkt B) IV.), sodass der Tatbestand der lit. g) Spalte 3 nicht verwirklicht wird.

Zum Tatbestand der lit. h) Spalte 3 ist auszuführen, dass das Vorhaben in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie B, jedoch in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D liegt (vgl. Punkt B) IV.) und die Schwellenwerte (Straßenlänge: 500 m; JDTV: 2.000 KFZ) überschritten werden. Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 ist daher zu prüfen, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Zur Klärung dieser Frage wurde eine gutachterliche Stellungnahme aus dem Fachbereich Luftreinhaltung eingeholt (vgl. Punkt A) XV.). Der Amtssachverständige kommt zum Ergebnis, dass „unter Heranziehung der in der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung ‚Müller BBM‘ errechneten maximalen betriebsbedingten Zusatzimmissionen nicht davon auszugehen ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird“. Zur Frage der Schlüssigkeit, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit der gutachterlichen Stellungnahme ist Folgendes auszuführen: Die getroffenen Tatsachenfeststellungen basieren auf den eingereichten Projektunterlagen (Beilagen 1, 5, 6 und 7). Diese Unterlagen wurden als plausibel und nachvollziehbar bewertet. Die Vollständigkeit der Unterlagen konnte vom Gutachter nicht attestiert werden, da sie das (erst) am 21. Mai 2021 erstellte Verkehrserschließungskonzept (Beilage 7) und die Verkehrsströme über das eigentliche Betriebsgrundstück hinaus bis zum Erreichen des

höherrangigen Verkehrsnetzes nicht berücksichtigen. Eine Beurteilung konnte jedoch – im Rahmen eines Verfahrens gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist lediglich eine Grobprüfung durchzuführen (vgl. BVwG 25.02.2021, W118 2238122-1; BVwG 25.11.2020, W270 2235055-1; BVwG 17.06.2020, W127 2229620-1) - anhand der vorliegenden Unterlagen über Analogieschlüsse und Extrapolationen erfolgen. Die für die gutachterlichen Schlussfolgerungen maßgeblichen Gründe werden dargelegt, die Begründung ist nachvollziehbar. Die gutachterliche Stellungnahme erfüllt somit die Anforderungen hinsichtlich Schlüssigkeit, Nachvollziehbarkeit und Vollständigkeit und wird daher der Entscheidung zugrunde gelegt. Da der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes (hier: Kategorie D - Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub>) nicht wesentlich beeinträchtigt wird, wird der Tatbestand der lit. h) Spalte 3 nicht verwirklicht. Auf die Stellungnahme des Amtssachverständigen vom 25. Juli 2021 (vgl. Punkt A) XIX.) zur Eingabe der Standortgemeinde vom 16. Juli 2021 wird hingewiesen.

Der Tatbestand der lit. i) Spalte 3 normiert als Schwellenwert für eine Einzelfallprüfung einen JDTV von mindestens 15.000 KFZ, der durch das gegenständliche Vorhaben jedoch nicht erreicht wird (vgl. die Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen unter Punkt A) XII.).

*„Wird der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorie C) festgelegt wurde, nicht (wesentlich) beeinträchtigt, ist dennoch zu prüfen, ob das Vorhaben andere Schutzgüter beeinträchtigt. „Für diese Prüfung sind jedoch die Schwellenwerte des Anhangs 1 Z 43 Spalte 2 UVP-G 2000 relevant. (vgl. die Entscheidung des Umweltsenates vom 21.12.2009, US 7A/2009/20-11)“* Es liegen weder die Voraussetzungen der speziellen Kumulationsbestimmung der lit. f) Spalte 2 – diese verdrängt hinsichtlich Teilabschnitten § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 (vgl. Schmelz/Schwarzer, UVP-G 2000, Rz 20 zu Anh 1 Z 9) - noch der allgemeinen Kumulationsbestimmung - das Vorhaben liegt unter der Geringfügigkeitsschwelle von 25% - vor. Eine Kumulationsprüfung ist daher nicht durchzuführen.

Die Tatbestände Z 11 lit. b) Spalte 1 und lit. d) Spalte 3 sowie Z 18 lit. a) Spalte 2 und lit. c) Spalte 3 werden nicht verwirklicht, da die Schwellenwerte (50 ha/25 ha) durch das gegenständliche Vorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von 5,7 ha nicht überschritten werden und schutzwürdige Gebiete der Kategorien A und C nicht betroffen sind. Eine Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist mangels Überschreitung der Geringfügigkeitsschwelle von 25% des Schwellenwertes nicht durchzuführen.

Z 21 lit. a) Spalte 2 und lit. b) Spalte 3 werden nicht verwirklicht, da es sich um keine öffentlich zugänglichen Parkplätze im Sinne der Definition in der Fußnote 4a zu Anhang 1 UVP-G 2000 handelt. Nach den Projektunterlagen (vgl. Beilage 1) dienen die KFZ-Stellplätze ausschließlich dem Fuhrpark und den Mitarbeitern des Unternehmens und wird das Betriebsgelände durch eine Schrankenanlage versperrt.

**VIII.** Zu den eingelangten Stellungnahmen ist Folgendes auszuführen:

Zur Eingabe der Projektwerberin vom 27. Mai 2021 (vgl. Punkt A) XIII.):

- Die geforderte Erstellung eines Zeitplanes durch die Behörde für ein Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ist weder im UVP-G 2000 noch im AVG vorgesehen.
- Zur monierten langen Verfahrensdauer - auf die ausführliche Darstellung des Verfahrensganges unter Punkt A) wird verwiesen - ist auszuführen, dass erst am 27. Mai 2021 ein schlüssiges Verkehrserschließungskonzept vorgelegt wurde. Dieses Konzept war Voraussetzung für die Beurteilung des Tatbestandes der Z 9 und konnte erst nach dessen Vorliegen der Auftrag an den Amtssachverständigen für Luftreinhaltung erteilt werden.
- Die vorgelegten Projektunterlagen betreffend ist ausdrücklich zu betonen, dass der Amtssachverständige für Luftreinhaltung die Vollständigkeit der von der Projektwerberin am 17. März 2021 vorgelegten, mit 18. Dezember 2020 datierten Luftreinhaltetechnischen Untersuchung nicht attestieren konnte, da diese Unterlagen für die bau- bzw. gewerberechtliche Einreichung erstellt wurden und zwischenzeitlich erhebliche Projektänderungen (vgl. Beilage 7) erfolgten, die in dieser Beurteilung nicht berücksichtigt sind. Um einen neuerlichen Verbesserungsauftrag zu vermeiden, hat der Amtssachverständige die Beurteilung aufbauend auf den vorgelegten Unterlagen mittels Immissionsextrapolation und Analogieschlüssen vorgenommen.

- Der Rechtsauffassung der Projektwerberin, wonach von einer Länge der inneren Erschließungsstraße von lediglich 400 m auszugehen ist, da nur auf dieser Länge ein JDTV von mehr 2.000 KFZ erreicht wird, kann nicht gefolgt werden, da sie keine Deckung im Gesetzeswortlaut (vgl. Z 9) hat und sich auch nicht auf diesbezügliche Rechtsprechung oder Literatur stützen kann. Auf den weiten Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 (vgl. Punkt C) II.) wird verwiesen.

Zur Eingabe der Standortgemeinde vom 16. Juli 2021 (vgl. Punkt A) XVIII.):

- Mit Schreiben vom 29. Juni 2021 wurde den Verfahrensparteien die Möglichkeit gegeben, sich über das Ergebnis der Beweisaufnahme zu informieren und binnen zwei Wochen ab Zustellung des Schreibens eine Stellungnahme dazu abzugeben. Die verkehrs- und luftreinhaltetechnischen Stellungnahmen wurden übermittelt. Auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Projektunterlagen wurde ausdrücklich hingewiesen. Dieses Schreiben wurde der rechtsfreundlichen Vertreterin der Standortgemeinde am 2. Juli 2021 zugestellt. Am 12. Juli 2021 wurde Akteneinsicht genommen und ein Fristerstreckungsantrag gestellt. Mit behördlichem Schreiben vom 13. Juli 2021 - ein Abspruch über einen Fristerstreckungsantrag hat erst mit der enderledigenden Sache zu erfolgen - wurde mitgeteilt, dass die Stellungnahmefrist nicht verlängert wird. Die Fristerstreckung wurde nicht gewährt, da die Standortgemeinde über einen umfassenden Behörden- bzw. Sachverständigenapparat verfügt, sodass eine Prüfung der übermittelten Stellungnahmen bzw. die Abgabe eines Gegengutachtens binnen der gesetzten Frist möglich gewesen wäre. Die zweiwöchige Frist war somit – vor allem im Hinblick auf die kurze Entscheidungsfrist von 6 Wochen - angemessen. Anzumerken ist, dass die rechtsfreundliche Vertreterin erst 10 Tage nach Zustellung des Schreibens vom 29. Juni 2021 von der Möglichkeit der Akteneinsicht Gebrauch gemacht hat.
- Zum Vorbringen, dass die Beilage 7 am Tag der Akteneinsicht nur in Papierform, nicht jedoch elektronisch verfügbar war, ist auszuführen, dass die Pflicht der Behörde darin besteht, den Verfahrensakt in der vorhandenen Form zur Einsichtnahme zur Verfügung zu stellen. Obwohl keine gesetzliche Verpflichtung besteht, wurde die Beilage von der Projektwerberin in digitaler Form angefordert und der rechtsfreundlichen Vertreterin am Tag nach der Akteneinsicht elektronisch übermittelt.
- Die Einhaltung der stadt- und regionalplanerischen Planungsvorgaben ist in einem Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 nicht zu prüfen. Dies hat in den materienrechtlichen Genehmigungsverfahren zu erfolgen.
- Was das Vorbringen zur luftreinhaltetechnischen Beurteilung betrifft wird auf die Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung vom 25. Juli 2021 (vgl. Punkt A) XIX.) verwiesen. Da die gutachterliche Stellungnahme vom 26. Juni 2021 (vgl. Punkt A) XV.) eine hinreichende Entscheidungsgrundlage darstellt (vgl. auch die Eingabe der Umweltsachverständigen unter Punkt A) XVII.), war eine Übermittlung der Stellungnahme vom 25. Juli 2021 an die Parteien nicht erforderlich.

**IX.** Das gegenständliche Vorhaben ist keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

**X.** Die Kostenentscheidung gründet sich auf die genannten Gesetzesstellen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde** an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides **schriftlich bei uns** einzubringen.

Sie haben auch die Möglichkeit, die Beschwerde über das **Internet** mit Hilfe eines Web-Formulars einzubringen (<https://egov.stmk.gv.at/rmbe>). Bitte beachten Sie: Dies ist derzeit die einzige Form, mit der Sie eine beweiskräftige Zustellbestätigung erhalten.

Weitere technische Einbringungsmöglichkeiten für die Beschwerde (z.B. Telefax, E-Mail) können Sie dem Briefkopf entnehmen. Der Absender trägt dabei die mit diesen Übermittlungsarten verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes).

**Bitte beachten Sie**, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde zu enthalten:

- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 30,- zu entrichten. Die Gebührenschild entsteht im Zeitpunkt der Einbringung der Beschwerde und ist sofort fällig. Sie müssen daher bereits bei der Eingabe der Beschwerde die Zahlung nachweisen; Sie können dazu einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung der Eingabe anschließen.

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl – GZ: von der ersten Seite) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtzahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

**Hinweis:**

*Wenn Sie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wünschen, müssen Sie diese gleichzeitig mit der Erhebung der Beschwerde beantragen. **Bitte beachten Sie**, dass Sie, falls die Behörde von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.*

Für die Steiermärkische Landesregierung:  
Die Abteilungsleiterin:  
i. V. Dr. Katharina Kanz