BVwG
Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Sitz Wien
Erdbergstraße 192 – 196, 1030 Wien
Tel: +43 1 601 49 - 0
Fax: +43 1 711 23 - 889 15 41
www.bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ):
W281 2327698-1/65E
(bitte bei allen Eingaben anführen)

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch die Richterin Mag. Rosemarie HALBARTH-KRAWARIK über die Beschwerden von 1. XXX, 2. XXX und 3. XXX, alle vertreten durch SHMP Schwartz Huber-Medek Partner Rechtsanwälte GmbH, gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 10.10.2025, Zl. WST1-UF-254/001-2025, betreffend die Errichtung einer Verkaufshalle am Standort Marktgemeinde Vösendorf durch die XXX GmbH, diese vertreten durch Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH, nach Durchführung einer Verhandlung, zu Recht:

A)

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Die Marktgemeinde Vösendorf hat mit Schreiben vom 04.04.2025 einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 gestellt, die Niederösterreichische Landesregierung (im Folgenden: belangte Behörde) möge feststellen, ob die Errichtung einer Verkaufshalle am Standort der Marktgemeinde Vösendorf durch die XXX GmbH (im Folgenden Projektwerberin) den Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

2. Mit Bescheid der belangten Behörde wurde – nach Durchführung einer Einzelfallprüfung – festgestellt, dass die Errichtung und der Betrieb eines Bau- und Heimwerkerfachgeschäftes samt Lager, Büro und Nebenräumen mit dazugehörigen Parkplätzen und Werbeturm auf einem näher bezeichneten Grundstück in der Katastralgemeinde Vösendorf, keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

3. Gegen diesen Bescheid haben die im Spruch genannten Beschwerdeführerinnen (in der Folge als Erst- bis Drittbeschwerdeführerin oder Beschwerdeführerinnen bezeichnet) Beschwerde erhoben und Gutachten aus dem Bereich der Verkehrstechnik und der Luftreinhaltetechnik sowie eine Stellungnahme aus dem Bereich Schalltechnik vorgelegt. Die Beschwerden wurden dem Bundesverwaltungsgericht am 26.11.2025 vorgelegt.

4. In weiterer Folge hat die Projektwerberin im Dezember 2025 zur Beschwerde Stellung genommen und im Februar 2026 Austauschunterlagen vorgelegt.

5. Mit Schriftsatz vom 25.02.2026 wiederholten die Beschwerdeführerinnen ihr Vorbringen und legten weitere Unterlagen vor.

6. Die vom Bundesverwaltungsgericht bestellten Sachverständigen aus dem Bereich der Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik und Schalltechnik wurden mit der Erstellung von (Ergänzungs-) Gutachten betraut.

7. Diese (Ergänzungs-)Gutachten wurden den Parteien zur Stellungnahme bis 02.07.2026 übermittelt.

8. Mit Schriftsatz vom 02.07.2026 nahmen die Beschwerdeführerinnen zu den Gutachten Stellung.

9. Am 08.07.2026 fand eine mündliche Verhandlung statt.

10. Mit verfahrensleitendem Beschluss vom 17.07.2026 wurde das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1.1. Zu den Beschwerdeführerinnen

Die Erstbeschwerdeführerin ist Eigentümerin der unmittelbar an das Baugrundstück im Norden angrenzenden Grundstücke XXX und XXX, EZ XXX, KG 01808 Siebenhirten, sowie XXX, EZ XXX, KG 16126 Vösendorf, und dort ständig wohnhaft.

Die Zweitbeschwerdeführerin ist Eigentümerin des Grundstücks XXX, EZ XXX, KG 16126 Vösendorf und nutzt dieses Gartengrundstück ständig für Erholungszwecke.

Die Drittbeschwerdeführerin ist Eigentümerin der Grundstücke XXX und XXX, EZ XXX, KG 16126 Vösendorf und ständig dort wohnhaft.

Die Beschwerden wurden innerhalb der vierwöchigen Beschwerdefrist erhoben.

1.2. Zum Vorhaben

Die Projektwerberin plant auf dem Grundstück Nr. XXX, EZ XXX, KG 16126 Vösendorf die Errichtung einer Verkaufshalle mit angeschlossenem Büro-, Sozial- und Sanitärbereich, einem begehbaren und befahrbaren “Drive In“ Bereich, einem erforderlichen Technikbereich, einem Lagerbereich, der firmenmäßigen Werbung am Gebäude und einem Werbeturm am Parkplatz sowie einer Einfriedung.

Das Gebäude besteht im Wesentlichen aus zwei oberirdischen Geschoßen mit Vordächern an der Nord- und Südseite des Gebäudes. Der Haupteingang befindet sich an der Nordseite des Gebäudekomplexes. Von dort geht man über einen Windfangbereich in die Verkaufshalle. Im östlichen Teil des Gebäudes befindet sich der “Stadtgarten Warmhalle“ und der “Stadtgarten Kalthalle“. Über letzteren kommt man dann in ein Lager, welches sich im Freien befindet. Westlich an den Windfang angrenzend gibt es eine Sozial- und Sanitärgruppe für Angestellte und für Kunden. Östlich an den Windfang angrenzend können reservierte Waren in einem eigens dafür vorgesehenen Raum abgeholt werden.

An der Südseite ist der „Holzzuschnitt“ mit einem Vordach situiert worden. In diesem Bereich ist auch die Anlieferungszone für das Verkaufslokal und den Stadtgarten situiert worden. Dort befindet sich auch der zweigeschossige Gebäudeteil, in dem im Erdgeschoss die Warenannahme und im Obergeschoss ein Bürobereich mit Sozial- und Sanitärbereich sowie der Technikbereich untergebracht worden ist. Ostwärts an den zuvor angeführten Räumlichkeiten wird das „Drive In“ untergebracht. Dies ist eine begehbare und befahrbare Baustofflagerhalle mit einem angeschlossenen Servicecenter, einem Lager für brennbare Flüssigkeiten, einem Lager für Flüssiggas, einer Brandmeldezentrale sowie einem Sanitärbereich für Damen und Herren.

Es werden insgesamt 362 Stellplätze für PKW mit einer Fläche von 4.355 m² geschaffen. Weiters werden 30 überdachte Fahrradabstellplätze und 170 Fahrradabstellplätze im Freien errichtet.

Im Norden wird eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von drei Metern errichtet.

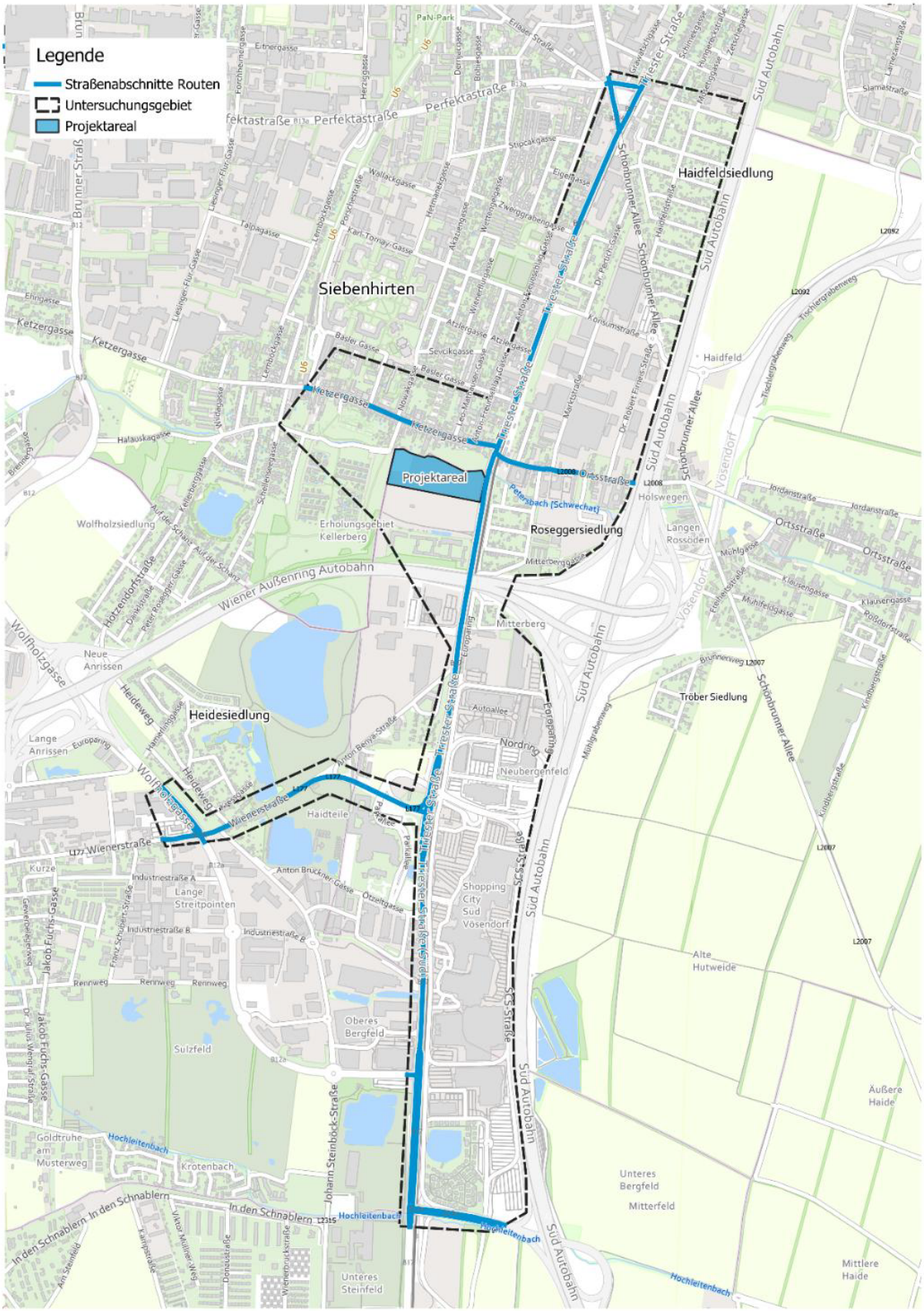
Das Grundstück Nr. XXX, EZ XXX, KG 16126 Vösendorf liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet iSd Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) und D (belastetes Gebiet Luft) iSd Anhang 2 des UVP-G 2000.

1.3. Zur Umgebung und kumulierende Vorhaben

1.3.1. Das Projektgebiet befindet sich in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze der beiden Bundesländer Wien und Niederösterreich, die Landesgrenze verläuft entlang der nördlichen und westlichen Grundstücksseite. Das Areal ist derzeit größtenteils unbebaut und weist eine Grünfläche auf, es besteht jedoch auch ein asphaltierter Bereich etwa mittig am Grundstück, welcher als Lagerfläche bzw. als Abstellplatz für Kfz genutzt wird. Im Osten wird das Areal durch die B 17 Triester Straße und die Trasse der Badener Bahn begrenzt, im Norden verläuft der Petersbach und daran angrenzend folgt Wohnbebauung mit zugehörigen Außenanlagen. Im Süden grenzt eine derzeit ungenutzte Liegenschaft an, weiterführend folgt ein Gebäudekomplex des Tierschutzhaus Vösendorf mit zugehörigen Außenanlagen sowie die Trasse der A 21 Wiener Außenring Autobahn. Im Westen grenzt ein Grüngürtel bzw. das Erholungsgebiet „Kellerberg“ und darauffolgend Wohnbebauung an.

1.3.2. Der räumliche Zusammenhang mit den zu kumulierenden Vorhaben ist das Gebiet, in dem die wesentlichen Zu- und Abfahrtsrouten des Projekts mit den Zu- und Abfahrtsrouten der u.a. zu kumulierenden Vorhaben zumindest abschnittsweise zusammenfallen. Dieses

Gebiet ist in folgender Grafik dargestellt (Projektareal (blaue Fläche), wesentliche Zu- und Abfahrtsrouten (blaue Linien) und Untersuchungsgebiet (schwarz strichliert):



Aktuell befinden sich in diesem Gebiet folgende Betriebe mit zumindest 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge:

ID	**Name**	**Stellplätze**	**Grundstückgröße in ha**
1	Shopping City Süd (SCS)	11.000	27,00
2	Hofer	93	0,75
3	OBI	356	3,24
4	Metro Vösendorf und Tankstelle Avanti	650	5,55
5	Bellaflora	131	1,15
6	Danküchen - BETA Wellness - Haas- Tenniscenter	53	0,58
7	Hofer	109	0,63
8	Astro - Personalshop - 1000 Tische und Stühle	135	10,05
9	Best Secret - Admiral - STARKL Gartencenter	328	2,75
10	Kaufpark Vösendorf (Billa Plus, Marionnaud, Libro, Bipa, Fressnapf, KTM)	315	3,57
11	Eybl SportDirekt, Wohnwelt Vollholz, Wohngesund, Tanuru, Alles Klar!	172	1,89
12	Pagro Diskont, B. Kohl Bikes	52	0,66
13	Billa	89	0,52
14	Lidl	167	0,86
15	Markt Thomas, Prokon, Red Ring und Teak it	60	1,11
Gesamt		13.710	51,67

Die Betriebe Carglass (31 Stellplätze), Tenne Bad und Fliesen (30 Stellplätze) und Küchen City Süd - IVM Consultants (41 Stellplätze) befinden sich ebenfalls in diesem Gebiet.

Die o.a. dargestellten Parkplätze/ Parkgaragen sind behördlich genehmigt, teilweise baulich umgesetzt und teilweise in Betrieb.

1.4. Fachbereich Verkehr

1.4.1. Verkehrstechnische Unterlagen der Projektwerberin

Die Angaben zum Bestandsverkehr, zum Prognose- und Projektverkehr, zur Leistungsfähigkeit und die Abgrenzung des Untersuchungsraums im Projekt erweisen sich als dem Stand der Technik entsprechend aufbereitet, ausreichend aktuell und schlüssig.

1.4.2. Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens

Das Verkehrsnetz im Projektumfeld ist bereits im Bestand sehr stark belastet. Für das Vorhaben ergeben sich Verkehrssteigerungen im Bereich von maximal + 5 % im Kfz-Verkehr und maximal + 2 % im Schwerverkehr.

1.4.3. Kumulierende Auswirkungen im Fachbereich Verkehrstechnik

Ein räumlicher Zusammenhang mit anderen Vorhaben kann je nach Ausdehnung des jeweils schutzgutbezogenen Untersuchungsgebiets nicht ausgeschlossen werden, jedoch ist für den Fachbereich Verkehrstechnik mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen.

Es gibt bestehende Vorhaben, die auf die Verkehrserzeugung im räumlichen Umfeld des gegenständlichen Vorhabens wirken und im Bestand abgebildet werden. Im Untersuchungsgebiet befinden sich zahlreiche Geschäfte und Einkaufsstellplätze, insbesondere die Shopping City Süd, welche als zu kumulierende Vorhaben berücksichtigt wurden (siehe Grafiken in Punkt 1.3.2). Zusätzlich wurden von der Projektwerberin mit projektunabhängigem Verkehr die Vorhaben “Öko-Park Wiener Neudorf“, SUBIN23 Wien Liesing”, “ Alvorada-Siedlung Viéna Vösendorf“, „Betriebsgebiet Südlich der Obi Vösendorf“, „Wohnprojekt Südheide Vösendorf“, „Betriebsgebiet Südheide Vösendorf“, „Büroturm Südheide Vösendorf“, „Quartier 21 (alte Glasfabrik) Brunn am Gebirge“, „Wohnprojekt Babenbergstraße 19-21“, „Top Golf Brunn am Gebirge“ und „Meischlgasse 34-50 Wien Liesing“ berücksichtigt.

1.5. Fachbereich Luftreinhaltung

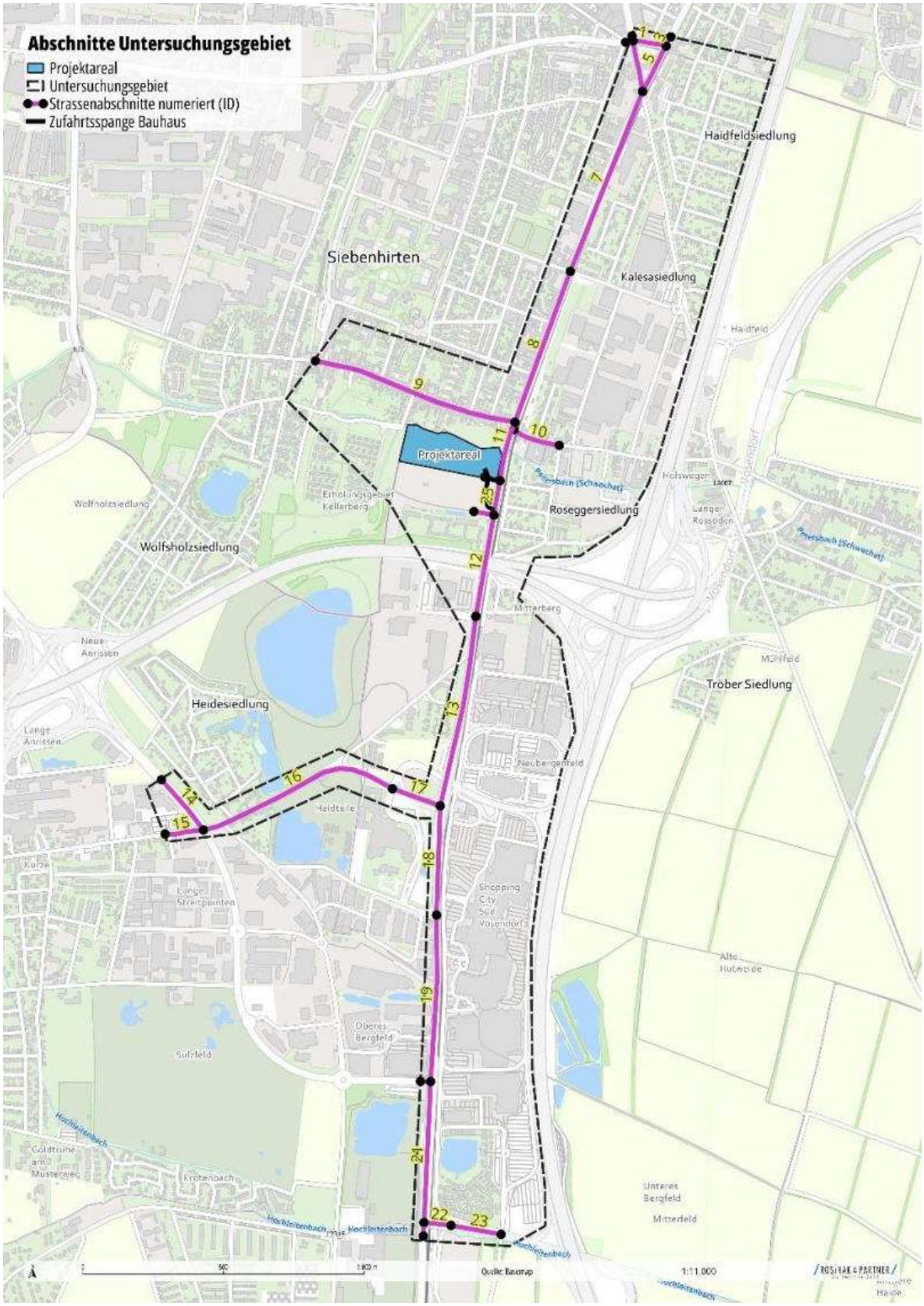
1.5.1. Luftreinhaltetechnische Unterlagen der Projektwerberin

Die Angaben in der Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin vom 27.01.2026 und die Abgrenzung des Untersuchungsraums im Projekt erweisen sich als plausibel und dem Stand der Technik entsprechend.

Es wurden die Hauptemissionsstoffe Stickstoffoxide, Feinstaub PM_{10} und $PM_{2,5}$ untersucht. Die Beurteilung der Immissionszusatzbelastung erfolgt anhand des Schwellenwertkonzepts.

In der Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin wird das Untersuchungsgebiet bzw. das Berechnungsgebiet der Luftschadstoffausbreitungsrechnung dahingehend abgegrenzt, dass an den relevanten (Wohn) Bebauungen an den Rändern des Untersuchungsgebietes – direkt angrenzend an den Straßenraum – keine relevanten (> 1 % des gesetzlichen Jahresmittelgrenzwertes gemäß IG-L) projektbedingten Zusatzbelastungen auftreten dürfen. Im unmittelbaren Emissions- bzw. Straßenbereich sind hingegen irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen nicht zwingend erforderlich.

Das Untersuchungsgebiet stellt sich wie folgt dar:



1.5.2. Bewertung der Vorbelastung und der Emissions- und Immissionsmodellierung

Die verwendete Methode zur Bewertung der Vorbelastung ist plausibel und schlüssig und entspricht dem Stand der Technik.

Die Modellierung der Emissionen und Immissionen ist schlüssig, nachvollziehbar und entspricht dem Stand der Technik.

1.5.3. Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Für den max. HMW NO_2, den JMW NO_2 und den JMW PM_{10} sind im Untersuchungsraum keine Grenzwertüberschreitungen des IG-L zu erwarten. Für den JMW $PM_{2,5}$ ist von einer Einhaltung des IG-L Grenzwertes auszugehen.

Aufgrund der Unterschreitung der Grenzwerte für die Jahresmittelwerte ist mit keiner wesentlichen Änderung der natürlichen Zusammensetzung des Schutzgutes Luft im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

1.6. Fachbereich Lärmschutztechnik

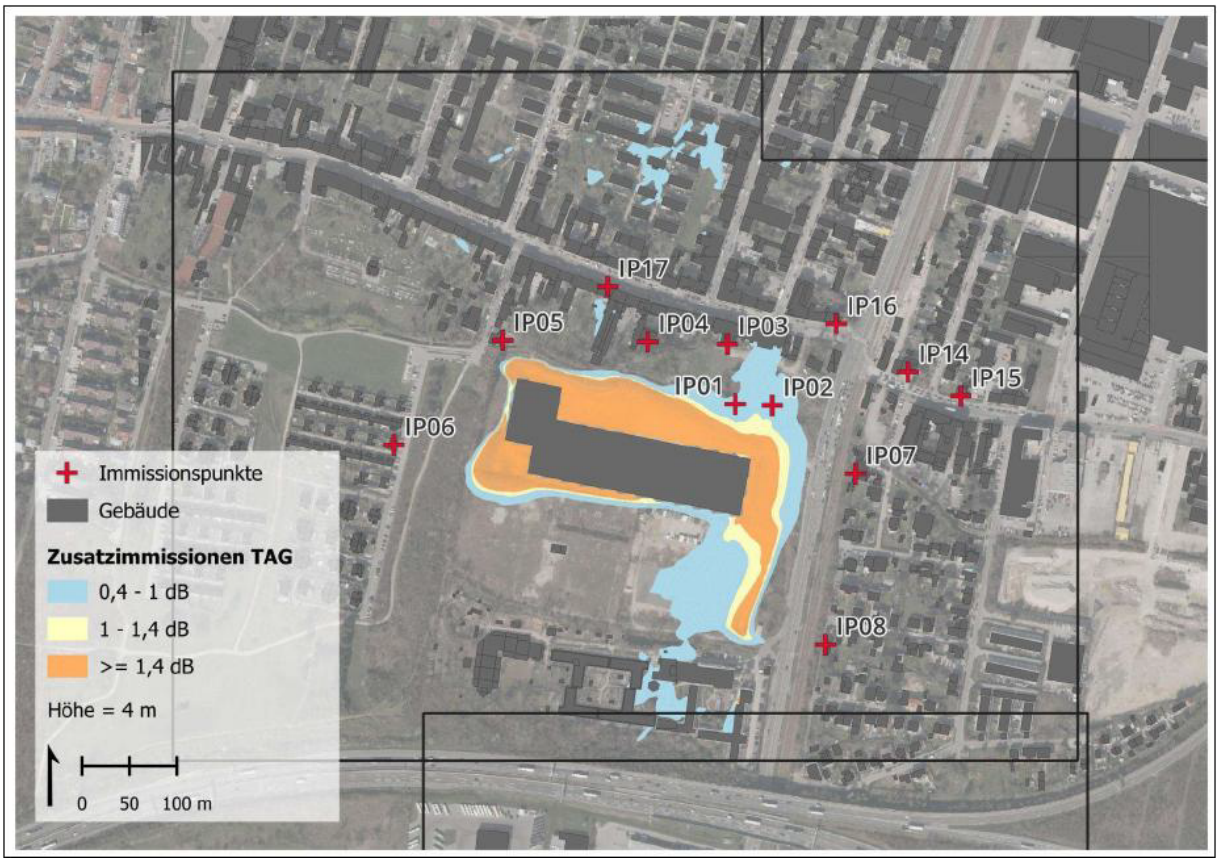
1.6.1. Schalltechnische Unterlagen der Projektwerberin

Die Angaben in der schalltechnischen Untersuchung der Projektwerberin vom 30.01.2026 und die Abgrenzung des Untersuchungsraums im Projekt sind plausibel und entsprechen dem Stand der Technik.

Die höherrangigen Straßen (Landesstraße B17 und die Autobahn A21) und die Ketzergasse, Bernhard-Billes-Gasse und Kellerberggasse werden als schalltechnische Grenze des Untersuchungsraumes gesehen.

Im schalltechnischen Projekt wurden auch Immissionspunkte in Bereichen außerhalb dieser angesprochenen Abgrenzung (z.B. IP07, IP08) berücksichtigt.

Die Lage der nächstgelegenen Immissionspunkt ergibt sich aus folgender Differenzlärmkarte:



1.6.2. Auswirkungen im Fachbereich Lärmschutztechnik

Die projektbedingten Auswirkungen werden – inklusive des induzierten Verkehrs sowie der zusätzlichen VLSA – in der schalltechnischen Projektierung mit maximal 1,3 dB (IP02, unbebautes Grundstück, GNr. 812, Freibereich, 1,5 m Höhe, Abendzeitraum) ausgewiesen. Für die betrachteten Wohnobjekte wurden maximal 1,0 dB Veränderung (Ketzergasse 23/2 2. und 3.OG, IP04) berechnet.

Durch das geplante Vorhaben können allenfalls unter Berücksichtigung geeigneter Maßnahmen die Vorgaben technischer Richtlinien eingehalten werden können.

Für die Immissionen der geplanten Betriebsanlage sind keine unmittelbar anwendbaren gesetzlich normierten starren Grenzwerte definiert. Im schalltechnischen Projekt werden für Planungen am Tag maximal 52 dB und am Abend maximal 50 dB ausgewiesen.

2. Beweiswürdigung:

2.1. Zu den Beschwerdeführerinnen

2.1.1. Die Feststellungen zu den Beschwerdeführerinnen ergeben sich aus der Beschwerde und einer aktuellen Einsicht ins Zentrale Melderegister und einer Einsichtnahme in den digitalen Atlas Niederösterreich (https://atlas.noe.gv.at/). Sie wurden von der Projektwerberin im gesamten Verfahren nicht bestritten.

2.1.2. Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerden ist auszuführen, dass die Beschwerden am 14.11.2025 bei der Behörde eingebracht wurden. Die Kundmachung des Feststellungsbescheides im Internet erfolgte am 17.10.2025. Diese Feststellungen ergeben sich aus dem Verfahrensakt (OZ 2, WST1-UF-254_001-2025.pdf (S. 778ff) und WST1-UF-254_015-2025.pdf (S. 5)).

2.2. Zum Vorhaben

Diese Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus den Projektunterlagen, dem Verwaltungsakt (OZ 2, WST1-UF-254_001-2025.pdf) und dem Bescheid und wurden nicht substantiiert in Zweifel gezogen.

Die Lage der Lärmschutzwand ergibt sich insbesondere aus der Abbildung 7. (S. 11) der Schalluntersuchung der Projektwerberin vom 30.01.2026 (OZ 22, Beilage ./ 4).

Die Feststellung, dass das Vorhaben in keinem schutzwürdigen Gebiet iSd Kategorie A liegt, ergibt sich aus einer Einsicht in die Schutzgebiete (https://www.noe.gv.at/noe/Naturschutz/Schutzgebietskennzeichnung.html,abgerufen am 29.07.2026) sowie einer Einsicht in die Karte des GIS Atlas Niederösterreich (Naturschutz, abgerufen am 29.07.2026).

Die Feststellung, dass das Vorhaben in keinem schutzwürdigen Gebiet iSd Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) liegt, ergibt sich aus dem Umstand, dass die aktuelle Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019 kein Gebiet in Niederösterreich als belastet ausweist.

2.3. Zur Umgebung und kumulierende Vorhaben

2.3.1. Die Feststellungen zum Projektgebiet (Punkt 1.3.1.) ergeben sich im Wesentlichen aus einer Einsicht in die Projektunterlagen (OZ 2, WST1-UF-254_001-2025.pdf, S. 21ff, S. 26ff, und den vorgelegten Einreichplänen), in den digitalen Atlas Niederösterreich (https://atlas.noe.gv.at/) sowie aus dem von der Behörde eingeholten verkehrstechnischen Gutachten (OZ 2, WST1-UF-254_001-2025.pdf, S. 487).

2.3.2. Die Feststellungen zum räumliche Zusammenhang mit den zu kumulierenden Vorhaben (Punkt 1.3.2.) ergeben sich aus der Kumulierungsprüfung für den UVP-Vorhabenstyp Z 19 („Einkaufszentren“) des Anhang 1 UVP-G 2000 Kurzbericht – Rev. 1 vom 10.02.2026 der Projektwerberin (OZ 24). Diesem sind auch die aufgelisteten Parkplätze entnommen. Diese Auflistung wurde von den Beschwerdeführerinnen nicht konkret bestritten.

Sofern in der Beschwerde unter Punkt 2.3 (S. 4) ausgeführt wird, dass bei der Kumulierungsprüfung weitere Handelsbetriebe bzw Fachmarktzentren bzw Einkaufszentren mit jeweils mehr als 50 Stellplätzen nicht berücksichtigt worden wären, kann dem nicht gefolgt werden. Im Ergebnis wurden diese Stellplätze bei der Tatbestandsermittlung sehr wohl berücksichtigt und es wurde anhand dieser festgestellt, dass die Durchführung einer UVP-Einzelfallprüfung vorzunehmen ist. Der Sachverständige für Verkehrstechnik führt ergänzend schlüssig aus, dass die Verkehrsstärken dieser bestehenden Vorhaben über die Bestandszählungen miterhoben wurden. Eine Abschätzung der Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung für jedes der relevanten bestehenden Vorhaben würde die Grenze der Grobprüfung im UVP- Einzelfallprüfungsverfahren jedenfalls überschreiten (siehe auch OZ 42, Gutachten Verkehrstechnik vom 21.05.2026, S. 12). Vor dem Hintergrund der schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen kann nicht erkannt werden, warum die Erhebung der Verkehrsstärken nicht über Bestandszählungen erfolgen sollte, da dies eine gängige Methode zur Erhebung der Verkehrsstärken darstellt. Im Rahmen eines Grobprüfungsverfahrens ist die Abschätzung der Verkehrsstärken mittels Bestandszählungen jedenfalls zulässig und entspricht dem Stand der Technik.

Sofern die Unterlagen von den Beschwerdeführerinnen bestritten wurden, dass auch konkret absehbare Entwicklungen in die Beurteilung einzubeziehen seien und im Ergebnis auch allfällige “Vorhaben” – die weder genehmigt seien, bestünden oder mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt worden seien, nämlich solche, die sich zB erst im Planungsstadium befinden – ist dieser Auffassung der Beschwerdeführerinnen nicht zu folgen. Die von den Beschwerdeführerinnen zitierte Judikatur bezieht sich zum einen auf ein Gewerbeverfahren, in dem eine bereits genehmigte “absehbare Entwicklungen” – nämlich eine von den Österreichischen Bundesbahnen zu errichtende Lärmschutzwand (VwGH 27.5.1997, Zl. 97/04/0026) – im Verfahren Thema war. Das Erkenntnis verweist auf das Erkenntnis vom 26.06.1984, Zl. 82/04/0092, in dem der VwGH aussprach, dass im Gewerbeverfahren eine Umfahrungsstraße, dessen Bau in wenigen Wochen beginnen sollte – und welche daher schon genehmigt, folglich konkret absehbar war – zu berücksichtigen war.

Im von den Beschwerdeführerinnen zitierten Erkenntnis des VwGH vom 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, *Linz Hbf. Westkopf*, hat der VwGH klargestellt, dass sich die Bestimmung des § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 auf die Darstellung des Ist-Zustands ohne die Verwirklichung des Vorhabens bezieht. Die Feststellung, Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen eines Vorhabens besäße wenig Aussagekraft, wenn sie sich bezüglich der als Basis ihrer Prüfung heranzuziehenden Ausgangswerte nicht auf das Ausmaß der tatsächlich bestehenden Immissionen, sondern auf rechtlich vorgeschriebene, praktisch aber nicht verwirklichte Werte stützte. Der Projektwerber hat daher bei der Beschreibung der voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt nach § 6 Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, auch wenn er selbst nach Maßgabe der Rechtsordnung bereits zum Zeitpunkt der Abgabe seiner Umweltverträglichkeitserklärung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre. Diese Ausführungen sind aber auf das Feststellungsverfahren nicht übertragbar.

Auch das hg. Erkenntnis vom 31.3.2020, W104 2216410-1/108E, *Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie Kies IV*, ist in diesem Zusammenhang nicht geeignet, die von den Beschwerdeführerinnen vertretende Rechtsauffassung zu stützen, zudem betrifft es ein Genehmigungsverfahren und kein Feststellungsverfahren.

Sofern die Beschwerdeführerinnen allenfalls vermeinen, dass der räumliche Zusammenhang für die Kumulierung jenem auf der Karte S. 6 der Beilage ./1 der Beschwerde, nämlich der dort dargestellten “Entwicklungsflächen” und “Entwicklungsflächen im weiteren Umfeld”, entsprechen solle (vgl. dazu das Vorbringen auf S. 8 der VHS, OZ 54), ist den Beschwerdeführerinnen zu entgegnen, dass aus ihrem gesamten Vorbringen nicht hervorgeht, warum ein derart großer und nicht der von der Projektwerberin gewählte und vom Sachverständigen für Verkehrstechnik als ausreichend befundene Untersuchungsraum mit den gewählten Zu- und Abfahrtsrouten, der Beurteilung zugrunde liegen solle.

Der Sachverständige für Verkehrstechnik führt in seinem Gutachten nachvollziehbar zu Verkehrsflüssen auf den projektrelevanten Straßen aus, dass die gem. Verkehrsuntersuchung von arealConsult gelb eingefärbt dargestellten Vorhaben (Karte S. 6 der Beilage ./1 der Beschwerde) “*weit entfernt sind und hier die Überlagerungswirkung nur mehr sehr grob abgeschätzt werden kann. Auch noch weiter entfernte Vorhaben werden Verkehrsflüsse auf den projektrelevanten Straßenabschnitten verursachen, dies eigentlich in alle Richtungen, da z.B. die B 17 eine überregionale Verkehrsbedeutung hat und viele Routenoptionen bietet. Im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung sind solche Auswirkungen nicht mehr realistisch darstellbar und mit einem punktuellen Vorhaben zu überlagern*.” Diesen Ausführungen können

die Beschwerdeführerinnen im Ergebnis nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen treten (vgl. in diesem Zusammenhang auch Punkt 2.4.1.1. auf den, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird.

Da die Angaben der Projektwerberinnen zum räumlichen Zusammenhang und der zu kumulierenden Vorhaben nachvollziehbar und schlüssig sind sowie dem Stand der Technik folgenden aufbereitet wurden, konnten sie den Feststellungen zu Grunde gelegt werden.

2.4. Fachbereich Verkehr

2.4.1. Verkehrstechnische Unterlagen der Projektwerberin

2.4.1.1. Diese Feststellung ergibt sich zunächst aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 21.05.2026 (S. 16 und 18) und aus dem im behördlichen Verfahren eingeholten verkehrstechnischen Gutachten.

Der Sachverständige für Verkehrstechnik beurteilte die Projektunterlagen im Behördenverfahren sowie die überarbeitete Verkehrsuntersuchung Rev 1 vom 29.01.2026 (OZ 22, Beilage ./2) und die neue Version der Kumulierungsprüfung (OZ 24, Beilage ./ 5) als plausibel und nachvollziehbar. Der Stand der Technik wurde bei der Aufbereitung und Prüfung bzw. Beurteilung sei eingehalten.

Das Zusatzverkehrsaufkommen des Vorhabens sei schlüssig ermittelt worden und es erfolgten diverse Leistungsfähigkeitsberechnungen gem. RVS 05.04.32 der bestehenden und neu geplanten Knotenpunkte mit VLS-Anlage (neue Anbindung an B 17 sowie Kreuzungen Ketzergasse und Fachmarktzentrum), dies einerseits für die Bestandssituation als auch für das Prognoseszenario 2025 und andererseits überlagert mit dem abgeschätzten Projektverkehr des Bauhauses und des Areals der MA 48. Weiters führte er aus: "*Die verkehrstechnischen Berechnungen haben für die Kreuzung Ketzergasse eine hohe Auslastung bzw. Überlastung der beiden Abbiegerelationen der B 17 aus Süden kommend (FR Wien) ergeben, der höchste Auslastungsgrad wurde mit 115 % in der Abendspitze des Prognoseszenarios 2025 festgestellt. Dieser Umstand ist auch schon im Bestand gegeben und wurde dies mittels der Rückstauerhebung verifiziert, wobei vereinzelt auch Rückstaus bis zur Kreuzung der B 17 mit dem Fachmarktzentrum auftreten. Die anderen Relationen sind deutlich geringer ausgelastet und sind daher noch Reserven ableitbar, die Signalprogrammsteuerung (Änderung der Grünzeitverteilung) weist technisch noch Optimierungspotential auf. Es gibt bereits seitens Büro ste.p und in Abstimmung mit dem Amt der NÖ Landesregierung Pläne zur Optimierung dieses Knotenpunkts, es können hier die Auslastungsgrade bereits auf 103 % gesenkt werden,*

wobei weitere Reserven in der Leistungsfähigkeit hinsichtlich Grünzeitverteilung bestehen. Für die Anbindung der Projektliegenschaft an die B 17 wurde eine ausreichende Leistungsfähigkeit nachgewiesen. … Im Gesamtsystem gesehen kann sich der Rückstau an der VLSA Ketzergasse in den Verkehrsspitzenstunden an diese Kreuzung verlagern, dies wird als sehr wahrscheinlich eingeschätzt. Daher wurde als Maßnahme ein Extraprogramm in die Signalsteuerung mitaufgenommen, welche bei Detektion von langem Rückstau die Ausfahrt aus dem Bauhaus-Areal per Rotschaltung verhindert und somit durch eine Art Dauergrün für die B 17 die bestehende Situation nachgestellt wird. Bei der Relation des Bauhauses wird mit einer dynamischen Anzeige auf diesen Umstand hingewiesen, vor allem das Linksausbiegen auf die B 17 soll durch diese Maßnahme in den Spitzenstunden verhindert werden." (S. 9 und 10 des behördlichen verkehrstechnischen Gutachtens).

In der im Beschwerdeverfahren überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom 29.01.2026 (OZ 22, Beilage ./1) erfolgte eine Erläuterung der Methodik zur Berechnung der Grundbelastung 2030 und der Prognose 2030 (Kapitel 7.1), die Plausibilität der Verkehrszählungen wurde anhand eines Vergleichs mit den Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet nachgewiesen (vgl. Kapitel 7.2), für die Berechnung eines etwaigen projektunabhängigen allgemeinen Verkehrswachstums wurde im Untersuchungsgebiet die Entwicklung der Dauerzählstellen im Untersuchungsgebiet im JTDV analysiert (vgl. Kapitel 7.3.1), zusätzlich zum bisher berücksichtigten Öko-Areal Wiener Neudorf wurden im Sinne eines worst case-Ansatzes weitere Projekte als absehbare Entwicklung bis zum Prognosehorizont 2030 berücksichtigt (vgl. Kapitel 7.3.2) und die Umrechnung von einen $DTV_{DI\text{-}DO}$ auf einen JDTV erfolgte auf Basis der Dauerzählstellen in der Umgebung (vgl. Kapitel 7.4.3).

Soweit die Beschwerde unter Punkt 4.1. im Ergebnis zusammengefasst vorbringt, dass bei der Einzelfallprüfung die Auswirkungen bestehender, zu kumulierender, Vorhaben nicht ermittelt worden seien und somit offenbar vermeint, dass im Feststellungverfahren eine Abschätzung der Verkehrserzeugung und Verkehrsverteilung für jedes einzelne zu kumulierende bestehende, genehmigte und eingereichte Vorhaben zu erfolgen habe, kann dieser Rechtsmeinung im Ergebnis nicht gefolgt werden. Wie der Sachverständige für Verkehr schlüssig ausführt, werden üblicherweise für die Erfassung der Verkehrsströme bestehender Vorhaben Verkehrszählungen durchgeführt, wie das auch im gegenständlichen Fall seitens der Projektwerberin geschehen ist. Weiters werden umliegende Vorhaben im Nahbereich der Projektliegenschaft geprüft, welche eine ähnliche Routenwahl zur Erschließung aufweisen könnten (OZ 42, Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 21.05.2026, S. 12, 15). Im Rahmen einer Grobprüfung können jedenfalls nur Vorhaben berücksichtigt werden, die bei zentralen Stellen amtsbekannt (eingereicht oder genehmigt) sind oder bereits

bestehen. Eine weitere Ausdehnung von zu berücksichtigenden Vorhaben im Feststellungsverfahren ist weder aus dem Gesetz noch aus der Judikatur des VwGH abzuleiten.

Wie der Sachverständige treffend ausführt, kann einem Projektwerber, aufgrund der Vielzahl an Bauträgern und Bauinteressenten, nicht abverlangt werden, alle Homepages und sonstigen Medien nach Umfeldprojekten abzusuchen, deren Realisierungshorizont sowie teils unter Verschluss gehaltene Projektunterlagen zu beschaffen bzw. weitreichende Recherchen durchzuführen. Zahlreiche Projekte würden entwickelt, aber niemals eingereicht bei den zuständigen Behörden, sodass der Zeitpunkt der Einreichung in der Regel die erste klare Willensbekundung zur Umsetzung darstelle (OZ 42, Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 21.05.2026, S. 12f).

Bereits aus diesem Grund und vor dem Hintergrund des eindeutigen Wortlautes des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 sind nicht konkret absehbare Entwicklungen jedenfalls (im Rahmen der Einzelfallprüfung) im Feststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen. Entsprechende Daten sind – wie der Sachverständige korrekt ausführt – frühestens ab der Einreichung bei einer Behörde bekannt und es sind auch nur solche Daten im Feststellungsverfahren zu berücksichtigen.

In der Verhandlung führt der Sachverständige für Verkehrstechnik zusätzlich aus, dass die vorgelegten Unterlagen der Projektwerberin dem Stand der Technik entsprechen, in ihrer Detailliertheit die Vorgabe zur Durchführung einer Grobprüfung jedoch deutlich übertreffen: „*Mehrere abzusehende Entwicklungen im Umfeld der Projektliegenschaft wurden hinsichtlich ihrer verkehrstechnischen Auswirkungen berücksichtigt und die Auswirkungen auf die Verkehrsabläufe, vor allem die Leistungsfähigkeiten, nachgezogen. Der Ökopark war bereits im erstinstanzlichen Gutachten im Hinblick auf seine Auswirkungen berücksichtigt. Selbstverständlich wurde der Untersuchungsraum nicht anhand der 30% Regel definiert, sondern deutlich größer gewählt. Der Fachbereich Verkehr ist an sich kein Schutzgut im Sinne des UVP-G, dient jedoch als wichtige Grundlage für die Ermittlung und Beurteilung der umweltrelevanten Emissionen, vor allem Luftschadstoffe und Schall.“* (OZ 54, VHS S. 10).

Der Sachverständige ging im Ergebnis auch davon aus, dass der Untersuchungsraum auch kleinräumiger ausfallen hätte können (OZ 42 Gutachten Verkehrstechnik S. 15). „*Aus vergleichbaren Projekten und Verfahren kann gesagt werden, dass sich der Untersuchungsraum im Verkehr üblicherweise bis zur Eingliederung in das hochrangige Straßennetz, zumeist das Bundesstraßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) oder Landesstraßennetz mit großer überregionaler Bedeutung (hochfrequentierte Landesstraßen*

B), erstreckt". Zusätzlich erläuterte er in der mündlichen Verhandlung: *„Aufgrund der geringen Zusatzbelastung durch das gegenständliche Projekt (ohne Berücksichtigung der Umfeldnutzungen) „verlaufen" sich die zusätzlichen Verkehrsmengen in einem kleineren Gebiet, als es von der BF im Verkehrsmodell dargestellt wurde."* (S. 11, OZ 54).

Die Beschwerdeführerinnen bringen im Verfahren vor, dass, im Gegensatz zur Verkehrsuntersuchung der arealConsult, die verkehrlichen Auswirkungen der Projekte durch die Projektwerberin bzw. das behördliche Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik nicht mit einem Verkehrsmodell ermittelt worden seien und dies im Ergebnis nicht dem Stand der Technik entspreche.

Nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik können verkehrliche Wirkungen eines Vorhabens durch mehrere Methoden dargestellt und geprüft werden. Die Herangehensweise der Projektwerberin und der Beschwerdeführerinnen unterscheiden sich, seien aber beide geeignet und entsprechen dem Stand der Technik. Die Methoden unterscheiden sich dabei im Aufbau, im Detaillierungsgrad und in der Nachvollziehbarkeit. Die Methoden seien gleichwertig brauchbar, jedoch mit deutlich unterschiedlichem Aufwand zu betreiben, hänge das Einsatzgebiet auch von der Projektgröße und der Aufgabenstellung bzw. vom Projektbudget ab.

Dazu führt der Sachverständige zum Verkehrsmodell aus: *„Dabei ist die Verwendung eines Verkehrsmodells nicht die einzige Methode, die dem Stand der Technik zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen dient. Die Beschwerdeführerinnen haben in ihren vorgelegten Unterlagen des Büro arealConsult auf das Verkehrsmodell Ost zurückgegriffen. Es handelt sich dabei um ein sehr umfangreiches und komplexes Modell der verkehrlichen Infrastruktur im Osten Österreichs (primär Ballungsraum Wien), in dem Verkehrsflüsse modelliert werden. Hier können zukünftige Nutzungen bzw. deren Verkehrserzeugung implementiert werden und liefert das Modell als Ergebnis eine sehr detaillierte Abschätzung dazu, wie sich die Verkehrsströme im bestehenden oder neu geplanten Straßennetz verteilen werden. Dieses Modell wurde über Jahre entwickelt, kalibriert und stellt den Stand der Technik, vor allem bei überregionalen Verkehrsprojekten (größere Bundes- und Landesstraßenvorhaben) der Ostregion dar. Dieses Modell ist zwar frei zugänglich, liegt jedoch aufgrund Software- und Nutzerkenntnisanforderung nur wenigen Institutionen und Planern vor, sodass die Methode grundsätzlich dem Stand der Technik entspricht, wenngleich diese für die Plausibilitäts- und Grobprüfung im Rahmen eines UVP-Feststellungsantrags keinesfalls erforderlich ist. Bei der Verwendung des Verkehrsmodells würde die Bearbeitung solcher Projekte auf einen überschaubaren Kreis an Planungsbüros beschränken. Üblicherweise wird diese Methode in*

*einem UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren angewendet, wobei nach Einschätzung des Sachverständigen ein Großteil der Verkehrsplaner Österreichs eine andere, einfachere und v.a. kostengünstigere Methode wählen, sofern sie überhaupt einen Zugriff auf dieses Modell hab*en“ (vgl. zum Gesamten OZ 42, Gutachten, S. 18-20).

Zur Methode der Projektwerberinnen führt der Sachverständige aus: *„Eine weitere Methode zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen ist jene, die von der Projektwerberin verwendet wurde. Es erfolgte eine händische Verteilung der Projektverkehrsströme auf das umliegende Straßennetz. Die Verkehrsverteilung entspricht dabei üblicherweise Annahmen aus Erfahrungswerten bzw. aus Analysen der Umgebung (vorwiegend Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitnutzungen) oder aus Angaben der Projektwerber von vergleichbaren Standorten oder Erhebungen (z.B. Verkehrszählungen, Kundenerhebungen, Abfrage Postleitzahl, etc.). Im gegenständlichen Fall der Handelsnutzung orientiert sich die Verkehrsverteilung nach der Routenwahl zum höherrangigen Straßennetz auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung vom Büro ste.p aus dem Jahr 2023 und einer vergleichbaren Nutzung nahe dem Projektgebiet“* (vgl. OZ 42, Gutachten, S. 20).

Festzuhalten ist, dass die Beschwerdeführerinnen diesen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik zum Stand der Technik zu den beiden Methoden nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten sind. Der einzige Umstand, dass sich durch das Verkehrsmodell – stark vereinfacht gesagt – „andere Zahlen“ ergeben würden, ist nicht geeignet, die Ausführungen des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen, da dieser ja gerade davon ausgeht, dass zwei unterschiedliche Methoden vorliegen, die beide dem Stand der Technik entsprechen und uU auch zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können.

Der Sachverständige führt ebenso schlüssig in seinem Gutachten aus, dass auch weiter entfernte Vorhaben Verkehrsflüsse auf den projektrelevanten Straßenabschnitten verursachen werden, dies eigentlich in alle Richtungen, da z.B. die B 17 eine überregionale Verkehrsbedeutung hat und viele Routenoptionen bietet. Im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung seien solche Auswirkungen nicht mehr realistisch darstellbar und mit einem punktuellen Vorhaben zu überlagern (vgl. OZ 42 Gutachten, S. 16).

Auch diese Ausführungen sind schlüssig, widerspruchsfrei und entsprechen der allgemeinen Lebenserfahrung, da gerade überregionale Straßen große Räume wie zB auch Bundesländer miteinander verbinden und in dieser Funktion eine hohe verkehrliche Bedeutung für den weiträumigen Personen- und Güterverkehr besitzen und im Ergebnis verschiedenste Verkehrsflüsse abwickeln. Dass im Rahmen einer Einzelfallprüfung, die im

Feststellungsverfahren ein Grobprüfungsverfahren darstellt, nicht jeder erdenklich mögliche Verkehrsfluss, der von einem Vorhaben verursacht werden kann, erhoben und im Rahmen der Einzelfallprüfung berücksichtigt wird, entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung; das Gesetz fordert aus diesen Gründen einen räumlichen Zusammenhang.

Auf Basis der vorgelegten Projektunterlagen sowie des behördlichen und gerichtlichen Sachverständigengutachtens für Verkehrstechnik kann im Ergebnis nicht erkannt werden, dass dieser räumliche Zusammenhang – und damit der Untersuchungsraum – zu eng gezogen worden wäre. Nach den Ausführungen des Sachverständigen war der Untersuchungsraum – aufgrund der relativen Auswirkungen des Vorhabens – bereits im behördlichen Verfahren ausreichend definiert und wurde im Beschwerdeverfahren auf Basis des Beschwerdevorbringens von der Projektwerberin noch erweitert (vgl. OZ 42 Gutachten S. 15 unten).

In diesem Zusammenhang ist auch nicht ersichtlich, welchen räumlichen Zusammenhang die Beschwerdeführerinnen in ihren mit der Beschwerde vorgelegten Unterlagen (Beschwerde, Beilage ./ 1, Verkehrliche Untersuchung B 17 Vösendorf Bauhaus der arealConsult) konkret annehmen: So werden in der Verkehrlichen Untersuchung der arealConsult vom „September 2025 mit Ergänzung November 2025“ in der Kartendarstellung auf S. 6 mehrere Entwicklungsflächen in zwei Farben dargestellt. In der Legende werden die blau eingefärbten Flächen als „*Entwicklungsflächen*“ und die gelb eingefärbten Flächen als „*Entwicklungsflächen im erweiterten Umfeld*“ bezeichnet. Unter Punkt 3.1. (S. 7) wird angeführt, dass durch die zukünftigen Umfeldnutzungen im engeren Umfeld (blau gefärbte Nutzungen und Projekte) nach Bosserhoff rund +14.335 Kfz-Fahrbewegungen (13.820 Pkw und 515 Lkw) am Tag erzeugt würden. Die Verkehrserzeugung der Nutzung im „erweiterten“ Umfeld können „*bei Bedarf bzw. Erfordernis, zusätzlich herangezogen werden.*“ Die Beschwerdeführerinnen erstatten somit in Bezug auf die Entwicklungsflächen im erweiterten Umfeld kein substantiiert konkretes Vorbringen, warum diese Flächen im Rahmen der Einzelfallprüfung zu berücksichtigten seien. Es ist grundsätzlich nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichtes, einen möglichen „Bedarf“ oder eine „Erfordernis“ zu prüfen, wenn die Beschwerdeführerinnen kein konkretes substantiiertes Vorbringen erstatten, warum gerade diese Flächen einzubeziehen wären, offenbar selbst aber keinen Grund für einen allfälligen Bedarf oder einer Erfordernis nennen. Der Umstand, dass diese Flächen gelb eingefärbt auf einer Kartendarstellung enthalten und mit dem Zusatz „*bei Bedarf bzw. Erfordernis, zusätzlich herangezogen werden.*“ versehen sind, ist jedenfalls nicht als konkret substantiiertes Vorbringen zu werten. Auch der Umstand, dass die Beschwerdeführerinnen in der mündlichen Verhandlung vorbringen, dass sie nicht nachvollziehen können, warum in den Austauschunterlagen nur eine „Teilmenge“ der von der

arealConsult aufgezeigten Projekte aufgenommen worden sei (OZ 54, VHS S. 11), stellt kein substantiiert konkretes Vorbringen in diesem Zusammenhang dar.

Im Übrigen hat der Sachverständige bereits in seinem Gutachten (OZ 42, Gutachten S. 16) nachvollziehbar ausgeführt, dass die gelb eingefärbten Entwicklungsflächen weit entfernt sind und hier die Überlagerungswirkung nur mehr sehr grob abgeschätzt werden kann, zumal Großteils die verkehrliche Wirkung gering sein wird (vgl. OZ 54 VHS S. 12). Diesem Vorbringen sind die Beschwerdeführerinnen im Ergebnis nicht mehr entgegengetreten.

Das Bundesverwaltungsgericht geht grundsätzlich davon aus, dass sowohl die Methode der Projektwerberin als auch die Methode der Beschwerdeführerinnen dem Stand der Technik entsprechen.

Für das Bundesverwaltungsgericht sind im Ergebnis die erhobenen verkehrlichen Wirkungen durch die Projektwerberin durch händische Verteilung der Projektverkehrsströme auf das umliegende Straßennetz, der Verkehrsverteilung durch Annahmen aus Erfahrungswerten bzw. aus Analysen der Umgebung oder aus Angaben der Projektwerberin (z.B. Verkehrszählungen, Kundenerhebungen, Abfrage Postleitzahl, etc.) nachvollziehbar und dessen Schlüssigkeit sowie Stand der Technik der Methode wurde durch den Sachverständigen für Verkehrstechnik auch bestätigt.

Die Beschwerdeführerinnen führen in der Zusammenfassung der verkehrlichen Untersuchung B 17 Vösendorf Bauhaus der arealConsult auf S. 22 zB aus, dass durch die Kumulierung der geplanten Errichtung des Baumarktes der Fa. Bauhaus an der B 17 Triester Straße 4-6 in Vösendorf und der geplanten Umfeldnutzungen es auf der B 17 auf Höhe des neu geplanten Bauhauses zu wesentlichen Steigerungen in der Verkehrsstärke (rund + 5.360 Kfz/24h zusätzlich; ca. + 18%; mit Ökopark Wr. Neudorf insgesamt rund + 6.560 Kfz/24h zusätzlich; ca. + 22%) kommt.

Im Gegensatz zu den von der Projektwerberin verwendeten Methode, ist es für das Bundesverwaltungsgericht nicht schlüssig nachvollziehbar wie diese Zahl aus dem Verkehrsmodell überprüft werden soll. Auch führt der Sachverständige in diesem Zusammenhang nachvollziehbar aus, dass die Verkehrsverteilung in der Modellvariante für außenstehende Betrachter nicht nachvollziehbar und dafür Kenntnisse über die Modellparameter und deren Auswirkungen auf das Gesamtsystem angeeignet werden müssten (vgl. OZ 42, Gutachten S. 15).

Zudem ist auch nicht erkennbar, ob im Rahmen der – von der Beschwerdeführerinnen vorgelegten – Verkehrsuntersuchung noch weitere parallele Projekte der Verkehrsinfrastruktur (wie zB öffentliche Haltestellen) berücksichtigt worden sind. Wie der Sachverständige schlüssig ausführt, wären – sofern das technisch möglich ist – bei einem derart komplexen Modell parallele Projekte der Verkehrsinfrastruktur jedenfalls zu berücksichtigen, da im Modal- Split solche Vorhaben und generell im näheren Umfeld vermutlich zu einem höheren Anteil im Umweltverbund kommen wird. Aus den Ausschnitten des Verkehrsmodells in der Verkehrsuntersuchung von arealConsult geht nicht hervor, ob diese sonstigen Projekte der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt wurden oder nicht. Die Beschwerdeführerinnen sind diesen Ausführungen des Sachverständigen weder in ihrer Stellungnahme vom 02.07.2026 noch in der mündlichen Verhandlung getreten. Das Bundesverwaltungsgericht teilt in diesem Zusammenhang die Auffassung des Sachverständigen, dass im Sinne der Berücksichtigung zu erwartender Entwicklungen auch entlastende Projekte angesetzt werden müssten und nicht nur das Verkehrsaufkommen erhöhende – sofern dies technisch möglich ist (vgl. zum Gesamten auch OZ 42, Gutachten S. 15).

Der im – von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten – Verkehrsmodell gewählte Untersuchungsraum ist größer als der in den Unterlagen von der Projektwerberin definierte Untersuchungsraum, der, wie bereits dargelegt wurde, schlüssig und nachvollziehbar ist. Im Ergebnis geht das Bundesverwaltungsgericht davon aus, dass die ermittelten Daten der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens mit jenem der Projektwerberin vergleichbar sind, wenn im Verkehrsmodell ein kleinerer Untersuchungsraum, nämlich derselbe, wie die Projektwerberin ihn gewählt hat und vom Sachverständigen für Verkehrstechnik als schlüssig und nachvollziehbar begutachtet wurde, definiert wird.

Im Ergebnis ist es den Beschwerdeführerinnen nicht gelungen aufzuzeigen, dass die von der Projektwerberin gewählte Methode nicht dem Stand der Technik entsprechen würde, zumal auch kein substantiiertes Vorbringen oder konkret Gründe erstattet bzw genannt wurden, dass diese Methode nicht (mehr) dem Stand der Technik entsprechen würde. Der Umstand, dass verkehrliche Wirkungen auch mit einer anderen Methode errechnet werden können und allenfalls „andere Ergebnisse“ liefert, stellt zwar eine Bestreitung dar, die Beschwerdeführerinnen sind aber den gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik zum Stand der Technik und den möglichen zur Auswahl stehenden Methoden nicht mehr auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten.

Bei den von der Projektwerberin verwendeten Methode handelt es sich vergleichsweise um eine kostengünstige – und auch für Außenstehende und für das Bundesverwaltungsgericht –

leicht nachzuvollziehende Methode. Die von den Beschwerdeführerinnen gewählte Methode ist – wie bereits oben aufgezeigt – nicht zur Gänze nachvollziehbar und schlüssig, da gewisse Zahlen aus dem Verkehrsmodell nicht heraus überprüfbar sind. Auch wurde der Untersuchungsraum – für das Bundesverwaltungsgericht nicht schlüssig nachvollziehbar – weit gezogen und wurden Vorhaben in diesen Untersuchungsraum miteinbezogen, die sich lediglich im Planungsstadium befinden und eine geeignete Flächenwidmung auch noch nicht im Raumordnungs- und Flächenwidmungsplan ausgewiesen ist. Es handelt sich auch um eine vergleichsweise kostenintensive Methode. Zusätzlich würde – daran hat das Bundesverwaltungsgericht keinen Zweifel, da diese Aussagen von den Beschwerdeführerinnen nicht bestritten wurden und der Sachverständig dies schlüssig erläutert hat– diese Methode die Bearbeitung solcher Projekte auf einen überschaubaren Kreis an Planungsbüros beschränken (vgl. OZ 42 Gutachten S. 19).

Das Bundesverwaltungsgericht stützt sich daher auf das Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik und im Ergebnis auf die von der Projektwerberin verwendete Methode zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens. Wie den Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik zu entnehmen ist, sind diese Unterlagen nachvollziehbar, gemäß dem Stand der Technik aufbereitet und der Sachverständige hätte, wäre er mit der Erstellung solcher Unterlagen betraut gewesen, dieselbe Methode gewählt, wie die Projektwerberin (vgl. OZ 42 Gutachten S. 18, 21).

Im Ergebnis war daher festzustellen, dass die Angaben zum Bestandsverkehr, zum Prognose- und Projektverkehr, zur Leistungsfähigkeit und die Abgrenzung des Untersuchungsraums im Projekt dem Stand der Technik entsprechend aufbereitet, ausreichend aktuell und schlüssig sind.

2.4.2. Verkehrliche Wirkungen des Vorhabens

Die Feststellung ergibt sich aus dem Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik (OZ 42, Gutachten S. 12 und 14) und den Unterlagen der Projektwerberin (OZ 22, Beilage ./1 und Beilage ./2).

Demnach seien für die in der Verkehrsuntersuchung vom Büro Rosinak & Partner aufgelisteten Straßenabschnitten (OZ 22, Beilage ./ 2, Anhang 5 und 6) Verkehrssteigerungen in festgesellter Größenordnung ermittelt worden, wobei der Vergleich zwischen dem Planfall 0 (Bestandsverkehr inkl. Zusatzverkehr der Umfeldprojekte) und dem Planfall 1 (Planfall 0 zuzüglich Projektverkehr „Bauhaus“) erfolgt sei. Der Sachverständige führt in diesem Zusammenhang aus, dass der Untersuchungsraum ausreichend groß definiert worden sei und

sogar sämtliche, von der Beschwerdeführerin vorgebrachten, Umfeldnutzungen abbilden könne (OZ 42, Gutachten S. 15).

Im Ergebnis seien dabei zur Berechnung der Kfz-Verkehrsstärken in der Grundbelastung 2030 (Planfall 0) die ermittelten Bestandsverkehrszählungen herangezogen worden, für den Prognosehorizont 2030 eine allgemeine Verkehrszunahme angenommen worden, ein projektunabhängiger Zusatzverkehr (im Wesentlichen anhand der Verkehrsstärken aus der verkehrlichen Untersuchung von arealConsult) berücksichtigt worden und die resultierenden Kfz-Verkehrsstärken auf einen JDTV (anhand der Verkehrsstärken im $DTV_{di\text{-}do}$ der Dauerzählstellen in der Umgebung) angeführten Umrechnungsfaktoren umgerechnet worden. Für die Schwerverkehrsanteile je Straßenabschnitt seien dabei Bestandschwerverkehrsstärken aus den Verkehrszählungen abgeleitet worden, für den Prognosehorizont 2030 keine allgemeine Verkehrszunahme angenommen worden, für die projektunabhängigen Entwicklungen ein Schwerverkehrsanteil von 5,53 unterstellt und zwei weitere Lkw-Verkehrsstärken von Vorhaben ergänzt sowie die Lkw-Verkehrsstärken auf einen JDTV (anhand der Verkehrsstärken im $DTV_{di\text{-}do}$ der Dauerzählstellen in der Umgebung) angeführten Umrechnungsfaktoren umgerechnet worden (OZ 22, Beilage ./2, S. 29f).

Sofern die Beschwerdeführerinnen bemängeln, dass unterschiedliche Bestandsverkehrszahlen für die Beurteilung herangezogen worden seien, ist zu entgegnen, dass sich diese aus zwei Verkehrsuntersuchungen aus dem Jahr 2023 und dem Jahr 2025 ergeben und es evident ist, dass die Daten aus zwei Verkehrsuntersuchungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten bzw Zeiträumen nie zu 100% übereinstimmen werden bzw müssen. Der Sachverständige für Verkehr führt dazu aus, dass die erhobenen Bestandsverkehrsdaten als plausibel eingestuft würden, da sie in der Größenordnung übereinstimmen, was auch in der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom Büro Rosinak & Partner vom 29.01.2026 (OZ 22, Beilage ./2) aufgezeigt wurde (OZ 42, Gutachten S. 13). Diese Ausführungen wurden von den Beschwerdeführerinnen nicht mehr bestritten. Das Bundesverwaltungsgericht hegt somit keinen Zweifel an der Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit an den ermittelten Bestandsverkehrszahlen und der Art, wie diese in den Unterlagen verwertet wurden.

Sofern in der Beschwerde in Punkt 4.2. bemängelt wird, dass ein angenommener Pauschalwert für die Umrechnung der DTV-Werte hin zu JDTV-Werten verwendet wurde, entgegnet der Sachverständige*: „In der Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 24.06.2025 (Grundlage im UVP-Einzelfallprüfungsverfahren) erfolgte die Umrechnung für Kfz allgemein mit einem Faktor von 0,90 und für Lkw mit 0,75, diese Werte entsprechen Erfahrungswerten und decken sich auch in etwa mit meinen Kenntnissen dazu. In der überarbeiteten*

Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 29.01.2026 erfolgte eine Aufstellung unter Berücksichtigung der Dauerzählstellen im Umfeld, dabei wurden mehrere Straßenzüge untersucht und je Örtlichkeit unterschiedliche Umrechnungsfaktoren festgestellt. Diese bewegen sich im Bereich 0,865-0,892 für Kfz sowie 0,709-0,726 für Lkw, somit jeweils knapp unter den zuvor angenommenen Richtwerten, wodurch sich niedrigere Verkehrsstärken im JDTV ergeben würden, die ursprünglich dargestellten Werte fallen demnach ungünstiger aus." (OZ 42, Gutachten S. 13).

Die Projektwerberin ging somit im behördlichen Verfahren von für sie ungünstigeren Werten aus. Dadurch vermögen die Beschwerdeführerinnen aber im Ergebnis keinen erheblichen Mangel an der Verkehrsuntersuchung aufzeigen, zudem wurde die „korrekte" Berechnung im Beschwerdeverfahren – mit günstigeren Werten für die Projektwerberin – nachgezogen.

2.4.3. Zu kumulierende Vorhaben im Fachbereich Verkehr

Die berücksichtigten Vorhaben im Bestand sind bereits unter Punkt 1.3.2 aufgelistet. Die zusätzlich berücksichtigten Vorhaben ergeben sich aus den Unterlagen der Projektwerberin (OZ 22, Beilage ./2, Verkehrstechnische Untersuchung, Kapitel 7.3.2.) .

In der Beschwerde (S. 12) wird ausgeführt, dass durch die zukünftigen Nutzungen der Projekte im engeren Umfeld, welche im Rahmen der verkehrlichen Untersuchung von arealConsult eruiert und aufgelistet worden seien, nach Bosserhoff rund + 14.335 Kfz-Fahrbewegungen (13.820 Pkw und 515 Lkw) am Tag zusätzlich erzeugt würden. Rechne man das von Rosinak als absehbar bezeichnete Projekt „Ökopark Wr. Neudorf" hinzu (rund + 7.700 Kfz/24h zusätzlich oder rund + 54%, davon entlang der B 17 + 1.200 Kfz/24h oder rund + 8%), ergebe sich ein insgesamtes zusätzliches Verkehrsaufkommen von + 22.035 Kfz/24h. Durch die Kumulierung der geplanten Errichtung des Baumarktes an der B 17 Triester Straße 4-6 in Vösendorf und der geplanten Umfeldnutzungen komme es auf der B 17 auf Höhe des neu geplanten Bauhauses zu wesentlichen Steigerungen in der Verkehrsstärke (rund + 5.360 Kfz/24h zusätzlich; ca + 18%; mit Ökopark Wr. Neudorf insgesamt rund + 6.560 Kfz/24h zusätzlich; ca + 22%). Auf der B 17 auf Höhe der Fachmarktstraße komme es ebenfalls zu wesentlichen Steigerungen in der Verkehrsstärke (rund + 4.050 Kfz/24h zusätzlich, ca + 13%; mit Ökopark Wr. Neudorf rund 5.250 Kfz/24h zusätzlich, ca + 17%). Auch an der L 177 Wienerstraße, der B 12 Feldstraße, der B 12a Brunnengasse, der Ketzergasse sowie der Ortsstraße seien hohe Verkehrszunahmen (zwischen ca +9% und ca +28%) zu erwarten.

Dazu führt der verkehrstechnische Sachverständige aus, dass unter Berücksichtigung der verkehrlichen Wirkungen von zahlreichen Umfeldnutzungen von arealConsult aufgezeigt

worden sei, dass durch die zu erwartenden ca. + 14.335 Kfz/24h maßgebende Erhöhungen der Querschnittsverkehrsstärken an umliegenden Straßenzügen (zw. ca. 9 % und 28 %) sowie negative Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeit (zw. ca. 11 % und 21 %), und somit die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auftreten werden. Diesen Ausführungen entgegnet aber der Sachverständige: „*Hinsichtlich der Verschlechterung der Leistungsfähigkeit an ausgewählten Knotenpunkten, welche an einzelnen Relationen schon im Bestand stark ausgelastet oder sogar überlastet sind, kann gesagt werden, dass die relative Steigerung des Auslastungsgrades methodisch ab einer gewissen Sättigungsbelastung ansteigt. Bei Überlagerung mit einer solch hohen Verkehrsfrequenz kommt es zwangsweise zu Annäherung an die Sättigungsgrenze sowie zunehmender Überlastung, dass sich die relativen Steigerungen an maßgebenden Relationen „nur“ um ca. 11-21 % erhöhen zeigt, dass das Straßennetz für hohe Verkehrsbelastungen ausgelegt und dimensioniert ist“* (OZ 42, Gutachten S. 13). Diesen Ausführungen treten die Beschwerdeführerinnen nicht mehr entgegen.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Querschnittsverkehrsstärken verweist der Sachverständige auf das UVP-Handbuch Verkehr, herausgegeben vom Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (BMLFUW) im Mai 2001 (Abschnitt B „Die Anwendungsfälle der Verkehrs-UVP“, Kapitel 8 und das Unterkapitel „Abgrenzung des Untersuchungsgebiets“). Aus den dortigen *Ausführungen lässt sich ableiten, dass verkehrliche Auswirkungen schutzgutbezogen so weit zu erwarten sind, wie die Steigerungen im Verkehrsnetz größer als + 30 % sind. Aus der Verkehrsuntersuchung von arealConsult geht hervor, dass die größte relative Auswirkung im untersuchten Straßenraum inkl. aller Umfeldprojekte und dem gegenständlichen Vorhaben „Bauhaus“ im engeren Bereich 28 % beträgt. Der betroffene Straßenzug sticht hier allerdings hervor, da die Auswirkung bei allen anderen untersuchten Straßen kleiner als 20 % ausfällt. Für das Vorhaben „Bauhaus“ für sich ergeben sich an den in der Verkehrsuntersuchung vom Büro Rosinak & Partner aufgelisteten Straßenabschnitten (siehe Anhang der Verkehrsuntersuchung vom 29.01.2026) Verkehrssteigerungen im Bereich von maximal + 5 % im Kfz-Verkehr und maximal + 2 % im Schwerverkehr. Der Vergleich erfolgte zwischen dem Planfall 0 (Bestandsverkehr inkl. Zusatzverkehr der Umfeldprojekte) und dem Planfall 1 (Planfall 0 zuzüglich Projektverkehr „Bauhaus“). Es wird folglich attestiert, dass der Untersuchungsraum ausreichend groß definiert wurde und sogar sämtliche von der Beschwerdeführerin vorgebrachten Umfeldnutzungen abbilden kann* (OZ 42, Gutachten S. 14f).

Auf die Kritik der Beschwerdeführerinnen in ihrer Stellungnahme vom 02.07.2026 (OZ 52), dass richtigerweise aus den Auswirkungen des beantragten und den zu kumulierenden Vorhaben eine kumulierte Belastung errechnet werden müsste, die auf ihre Erheblichkeit zu

prüfen sei und dies unterblieben sei, führt der Sachverständige nachvollziehbar aus: *„Üblicherweise wird der Bestandsverkehr mit dem zu erwartenden Verkehr bereits bewilligter bzw. in Umsetzung befindlicher Projekte überlagert und als Grundbelastung angesetzt. Der projektinduzierte Verkehr wird sodann als zusätzliche Belastung dieser Grundbelastung gegenübergestellt und sämtliche Leistungsfähigkeitsüberprüfungen mit dem Gesamtverkehr geführt. Aus meiner Erfahrung liegen konkrete Angaben zum Projektverkehr frühestens mit Einreichung in einem Bewilligungsverfahren bzw. in einem Umwidmungsverfahren vor. In das Verkehrsmodell eingepflegte Projekte weisen gegenüber der „klassischen" Berechnungsmethodik deutlich größere Bereiche mit Veränderungen im Verkehrsaufkommen auf."* (S. 10 der VHS, OZ 54). Wie bereits zuvor ausgeführt, erachtet das Bundesverwaltungsgericht diese Ausführungen des Sachverständigen als schlüssig und nachvollziehbar.

Die Projektwerberin hat mit der im Beschwerdeverfahren neu vorgelegten Verkehrsuntersuchung (OZ 22, Beilage ./2, Kapitel 7.3.2., S. 27f) einige von den Beschwerdeführerinnen in Beilage ./1 der Beschwerde (S. 6) aufgelisteten "Entwicklungsflächen" im Sinne eines worst-case-Szenarios berücksichtigt. Die Entwicklungsflächen, die in Beilage ./1 der Beschwerde (S. 6) in gelb-orange dargestellt werden, wurden – mit Ausnahme das Projekt Meischlgasse 34-50, für das eine Verkehrsuntersuchung vorliegt – nicht mitberücksichtigt, da ein relevanter verkehrlicher Einfluss auf das verkehrliche Untersuchungsgebiet in der Prognose 2030 nicht gegeben sei. So gab die Projektwerberin über Nachfrage mit Schriftsatz vom 03.04.2026 zum Vorhaben Hungereckstraße 46-48 an, dass dieses ein Ausmaß von 17 Wohneinheiten aufweise, ein JDTV-Aufkommen von weniger als 50 Kfz-Fahrten zu erwarten sei sowie sich ein Großteil dieser Fahrten in Richtung stadteinwärts orientieren werde und daher kein räumlicher Zusammenhang gemäß § 3 Abs 2 UVP-G bestehe, der maßgebliche Berührungen mit dem Untersuchungsgebiet in Form von relevanten Überschneidungen von Immissionen aufweise. Hinsichtlich des Projektes „In der Wiesen Mitte" gab die Projektwerberin an, dass der geltende und gegenständlich heranzuziehende Flächenwidmungs- und Bebauungsplan (Plandokument 7250, kundgemacht am 13.7.2000) im Wesentlichen eine landwirtschaftliche Nutzung ausweise. Eine Genehmigung und Errichtung von Wohneinheiten sei aufgrund der vorliegenden Flächenwidmung nicht zulässig. In einer schriftlichen Auskunft der zuständigen Magistratsabteilung 21A - Innen-Südwest, Stadtteilplanung und Flächenwidmung sei mitgeteilt worden, dass bis zum Jahr 2030 keine Realisierung von maßgeblichen Entwicklungen zu erwarten sei.

Diese Argumentation ist für den Sachverständigen für Verkehrstechnik nachvollziehbar (OZ 42, Gutachten S. 16): „*Hinsichtlich der in der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung von Rosinak & Partner berücksichtigten Umfeldprojekte kann gesagt werden, dass diese auch meiner technischen Meinung ausreichend sind. Jene Vorhaben die in der Verkehrsuntersuchung von arealConsult blau eingefärbt dargestellt waren, befinden sich in räumlicher Nähe und wurden daher berücksichtigt, die gem. Verkehrsuntersuchung von arealConsult gelb eingefärbt dargestellten Vorhaben sind weit entfernt und kann hier die Überlagerungswirkung nur mehr sehr grob abgeschätzt werden. Auch noch weiter entfernte Vorhaben werden Verkehrsflüsse auf den projektrelevanten Straßenabschnitten verursachen, dies eigentlich in alle Richtungen, da z.B. die B 17 eine überregionale Verkehrsbedeutung hat und viele Routenoptionen bietet. Im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung sind solche Auswirkungen nicht mehr realistisch darstellbar und mit einem punktuellen Vorhaben zu überlagern.*“

In der Verhandlung führte er nochmals befragt zu diese Umstand aus: „*In meinem Gutachten wurde darauf hingewiesen, dass ich die Begründungen für die Nichtberücksichtigung dieser Projekte nachvollziehen kann, zumal großteils die verkehrliche Wirkung gering sein wird.*“ (S. 12 der VHS, OZ 54). Wie sich aus einer Einsichtnahme in den Flächenwidmungs- und Bebauungsplan ergibt, weisen die Grundstücke für das Projekt „In der Wiesen Mitte“ tatsächliche keine geeignete Widmung aus, die auf eine baldige Realisierung schließen lassen (vgl. https://www.wien.gv.at/flaechenwidmung/public/).

Diesen Ausführungen treten die Beschwerdeführerinnen in der Verhandlung auch nicht mehr auf gleicher fachlichen Ebene entgegen. So ist es für das Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar, dass die blau eingefärbten Flächen theoretisch noch einen Einfluss auf die projektrelevanten Straßenzüge haben können, für weiter entfernte Flächen die Überlagerungswirkung aber nur mehr sehr grob abgeschätzt werden kann und im Rahmen der Einzelfallprüfung nicht mehr realistisch darstellbar sind. So nehmen die Beschwerdeführerinnen selbst eine Differenzierung zwischen den von ihr genannten Entwicklungsflächen (blau und gelb-orange) vor, ohne für diese Unterscheidung eine nachvollziehbare Begründung zu liefern (vgl. hier auch die Ausführungen unter Punkt 2.4.1.auf die, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird).

Wie die Projektwerberin zutreffend ausführt (OZ 54, VHS S. 11), kennt das UVP-G 2000 nur einen räumlichen Zusammenhang und unterscheidet eben nicht zwischen „Entwicklungsflächen“ und „Entwicklungsflächen im weiteren Umfeld“. Warum diese Entwicklungsflächen im weiteren Umfeld zu berücksichtigen gewesen wären, vermögen die Beschwerdeführerinnen nicht nachvollziehbar begründen und treten den Schlussfolgerungen

des Sachverständigen für Verkehr nicht auf gleicher fachliche Ebene entgegen. Allein der Umstand, dass diese Entwicklungsflächen „im Verkehrsmodell“ aufscheinen, ist keine schlüssige Begründung, sind ja auch die Modellparameter nicht genau bekannt.

Bereits die ursprünglich im behördlichen Verfahren verwendeten „Verkehrsdaten“ und Berechnungen wurden vom Sachverständigen als ausreichend aktuell beurteilt. Damit – und durch die aktualisierten Verkehrsdaten und der Betrachtung von manchen Umfeldnutzungen im Sinne eines worst-case Szenario – ergeben sich für das Gericht keine Zweifel, dass die verwendeten Daten ausreichend aktuell sind und die Ermittlung dem Stand der Technik entspricht.

Den entsprechenden Einwendungen, dass kumulierende Vorhaben zu berücksichtigen seien, wird zugestimmt und hat die Projektwerberin im Beschwerdeverfahren Austauschunterlagen vorgelegt, für den Fachbereich Verkehrstechnik ergaben sich daraus allerdings keine erheblichen, negativen Auswirkungen.

Bestehende Vorhaben, die potenziell kumulierende Auswirkungen haben, wurden im Zuge der Erhebung der Ist-Bestand-Situation ausreichend berücksichtigt. Wie bereits unter Pkt. 2.4.1. ausgeführt, wurden Verkehrsuntersuchungen 2023 und 2025 durchgeführt und die Daten einer automatischen Zählstelle herangezogen sowie weitere Vorhaben – allenfalls auch im Sinne eines worst-case Szenarios - aufgenommen.

2.5. Fachbereich Luftreinhaltung

2.5.1. Luftreinhaltetechnische Unterlagen der Projektwerberin

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem behördlichen Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 29.08.2025 (OZ 2, WST1-UF-254/001-2025, AS 504ff), aus den im Beschwerdeverfahren vorgelegten Unterlagen der Projektwerberin (OZ 22, Beilage ./3 vom 27.01.2026) und des Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 15.6.2026 (OZ 46), in welchem dieser die Vollständigkeit und Plausibilität der Unterlagen bestätigt.

Der Untersuchungsraum wurde nach den Angaben des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik groß genug gewählt und erweise sich die für die Abgrenzung herangezogenen Kriterien als schlüssig, nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend. Der Sachverständige führt dazu aus: “*Da es sich rein um ein verkehrserzeugendes Projekt handelt - sonstige Emissionsquellen wie zB die Emissionen von Feuerungsanlagen oder Staubemissionen von Holzbearbeitungsmaschinen treten bei diesem Projekt nicht oder nur in vernachlässigbarem Ausmaß auf -, kann sich der*

Untersuchungsumfang und die Untersuchungstiefe an der RVS 04.02.12 (2020) orientieren, in der beschrieben ist, welche Luftschadstoffparameter zu untersuchen sind und wie die Berechnungen durchgeführt werden sollen. Gemäß RVS 04.02.12 (2020) ist es bei verkehrserzeugenden Projekten mit einem JDTV von weniger als 15000 KFZ/24h ausreichend, die Hauptemissionsstoffe zu untersuchen (Stickstoffoxide, Feinstaub PM_{10} und $PM_{2,5}$). Sonstige Emissionsstoffe (wie CO, Benzol, Benzo(a)pyren, Schwermetalle in PM_{10}, ua.) werden bei verkehrsrelevanten Projekten unterhalb der og. Verkehrsmengenschwellen in so geringen Anteilen emittiert, dass keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten sind. Die Beurteilung der Immissionszusatzbelastung erfolgt anhand des Schwellenwertkonzepts. Dazu werden zunächst die auf Basis der Modellrechnungen ermittelten projektbedingten Zusatzbelastungen zu den jeweiligen Grenzwerten nach IG-L in Relation gesetzt und mit festgelegten Schwellenwerten verglichen…". (OZ 2, WST1-UF-254/001-2025, Gutachten vom 29.08.2025, AS 511).

In der gegenständlichen Untersuchung der Projektwerberin wurden die luftschadstofftechnischen Emi- bzw. Immissionen des geplanten Projekts im Untersuchungsgebiet mittels zweier Planfälle (Bestand und Prognose bei Projektumsetzung) berechnet und beurteilt:

Die Verkehrserzeugung des geplanten Vorhabens wurden ermittelt;

eine Bestandsanalyse zur Abschätzung der Grundbelastung wurde angestellt;

eine Prognoseberechnung für die Leitkomponenten NO_x/ NO_2 und PM_{10} und $PM_{2,5}$ wurde durchgeführt.

Die zwei Planfälle stellen sich wie folgt dar:

PF0 2030: Es werden die verkehrlich bedingten Emissionen und Immissionen aus der Verkehrsgrundbelastung inkl. der bereits bestehenden zu kumulierenden Vorhaben sowie bereits absehbarer Entwicklungen errechnet und beurteilt. Das geplante Projekt wird nicht in die Berechnungen miteinbezogen. Der Planfall PF0 entspricht dem tatsächlichen Bestand bezogen auf das Prognosejahr 2030 ohne Vorhaben.

PF1 2030: Es werden die verkehrlichen Emissionen und Immissionen aus der Verkehrsgrundbelastung inkl. der bereits bestehenden Projekte und des gegenständlichen Vorhabens ermittelt. Der Planfall PF1 entspricht der Prognose 2030.

Dabei führt der Sachverständige zusätzlich aus: *„Durch die Berücksichtigung der zu kumulierenden Vorhaben und der Verkehrsgrundbelastung im PF0 wurde die Hintergrundbelastung auf eine modellierte, unterschiedlich hohe lokale Grundbelastung angehoben. Die verkehrliche Zusatzbelastung im Nullplanfall wurde anhand der Schwellwertkriterien gemäß UVE-Leitfaden (BMNT, 2019) beurteilt. Aus der Differenz Planfall 1 minus Planfall Null wurde die projektrelevante Zusatzbelastung abgebildet und eine Irrelevanzprüfung durchgeführt.“ (*OZ 2, WST1-UF-254/001-2025, Gutachten vom 29.08.2025, AS 511f).

Die gewählte Vorgangsweise erfülle nach der Einschätzung des Sachverständigen die im Prüfauftrag geforderte Beurteilung der vorhabensrelevanten Zusatzbelastung sowie der kumulierenden Wirkung mit anderen Vorhaben, welche in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Überschreitungskriterium erfüllen (vgl. OZ 2, WST1-UF-254/001-2025, Gutachten vom 29.08.2025, AS 512).

An dieser Vorgehensweise hat sich auch im Beschwerdeverfahren nichts geändert, weshalb diesbezüglich das Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 29.08.2025 zur Beurteilung herangezogen werden konnte und die Berechnungen und die gewählte Vorgangsweise daher als schlüssig und nachvollziehbar angesehen wird.

Die Beschwerdeführerinnen bringen in der Beschwerde zusammengefasst vor, dass die in den verkehrlichen Untersuchungen unrichtig bzw unvollständig ermittelten Verkehrsdaten sowohl von der Projektwerberin als auch für das Gutachten des Sachverständigen herangezogen worden seien und daher sich die durchgeführten luftreinhaltungstechnischen Untersuchungen als unrichtig bzw unvollständig verweisen würden.

In diesem Zusammenhang wird – um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Feststellungen unter Punkt 1.4. und die dazugehörige Beweiswürdigung unter Punkt 2.4. verwiesen, wonach die verkehrlichen Untersuchungen dem Stand der Technik entsprechen, widerspruchsfrei und schlüssig sind und somit keine Bedenken bestehen, wenn diese Unterlagen zur Beurteilung für das Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung herangezogen werden.

Die Beschwerdeführerinnen bringen in der Beschwerde zusätzlich vor, dass die aktuellste Version HBEFA 5.1 zur Bilanzierung der KFZ-Emissionen in den Unterlagen der Projektwerberin bzw im Sachverständigengutachten für Luftreinhaltetechnik nicht beachtet worden seien.

Das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (kurz: HBEFA) stellt eine standardisierte Datenbank dar, die den Kraftstoffverbrauch und den Ausstoß von Luftschadstoffen für die gängigsten Fahrzeugtypen unter realen Betriebsbedingungen berechnet. Diese wird immer wieder aktualisiert und steht seit 22.10.2025 in der Version 5.1 zur Verfügung. Diese Version war somit zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides (bzw. im Zeitpunkt der Erstellung der Projektunterlagen und des Gutachtens) nicht in Geltung und konnte somit nicht angewendet werden.

Die Projektwerberin hat im Beschwerdeverfahren Austauschunterlagen (Luftschadstoffuntersuchung R1 vom 27.1.2026 , OZ 22, Beilage ./3) vorgelegt und die Emissionsfaktoren an den Stand Version 5.1 angepasst. Im Ergebnis resultieren daraus aber keine Änderungen in der luftreinhaltetechnischen Beurteilung (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 14). Dies wird auch von den Beschwerdeführerinnen nicht mehr bestritten.

2.5.2. Bewertung der Vorbelastung und der Emissions- und Immissionsmodellierung

Die Feststellungen ergeben sich überwiegend aus dem Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik vom 15.06.2026: „*Im Schriftsatz vom 09.02.2026 (OZ 22) bzw. 10.02.2026 (OZ 24) wurde unter anderem die Luftschadstoffuntersuchung R&P Revision1 vom 27.1.2026 als Urkunde vorgelegt. Methodisch entspricht diese dem Einreichoperat Luftschadstoffuntersuchung R&P R0 vom 3.7.2025. Die Kritikpunkte der Verkehrsprognose und die aktuelle Version HBEFA 5.1 wurden eingearbeitet. Somit entsprechen die, in der von der Projektwerberin vorgelegten Luftschadstoffuntersuchung R&P R 1, für den Betrieb des Baumarktes getroffenen Annahmen für eine nachvollziehbare und plausible Bilanzierung der projektrelevanten Emissionen und damit geeignete Eingangsgrößen für die Immissionsmodellierung*." (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 18).

Die Immissionskenngrößen wurden von den Beschwerdeführerinnen nicht in Zweifel gezogen. Auch methodisch gab es in der Beschwerde kein Bestreiten der Projektunterlagen und des luftreinhaltetechnischen Gutachtens im Behördenverfahren, als Kritikpunkte waren die Verkehrsprognose, die aktuelle Version HBEFA 5.1 sowie EU-Richtlinie 2024/2881 angegeben (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 20). Die Beurteilung der Immissionsbelastung und Zusatzbelastung erfolgte anhand der Grenzwertregelungen des Bundesgesetzes zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz – Luft, IG-L). Die Abgrenzung des Untersuchungsgebietes und die Bewertung der vorhabensbedingten

Zusatzbelastung erfolgt durch das Schwellwertkonzept (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 21).

Zu den beurteilungsrelevanten Zusatzbelastungen der verkehrlichen Immissionen (PF1-PF0) für das Bezugsjahr 2030 in den ausgewählten Immissionspunkten führt der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik aus (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 19f):

Luftschadstoffuntersuchung Revision 0 vom 3.7.2025	*Hintergrund-belastung*	*Beurteilungsrelevante Zusatzbelastung PF1-PF0 2030*					*Schwellwert 3% vom GW*
Schadstoffkonzentration in [µg/m³]	*Immissionspunkt Aufpunkthöhe*	*IP01 1,5 m*	*IP02 1,5 m*	*IP03 1,5 m*	*IP04 1,5 m*	*IP05 1,5 m*	*Irrelevanz-schwellen*
JMW-NO_2	*15*	*0,82*	*0,18*	*0,62*	*0,15*	*0,15*	*1,05*
JMW-PM_{10}	*15*	*0,10*	*0,08*	*0,18*	*0,11*	*0,13*	*1,2*
JMW-$PM_{2,5}$	*10*	*0,06*	*0,02*	*0,13*	*0,04*	*0,09*	*0,75*
Luftschadstoffuntersuchung Revision 1 vom 27.1.2026	*Hintergrund-belastung*	*Beurteilungsrelevante Zusatzbelastung PF1-PF0 2030*					*Schwellwert 3% vom GW*
Schadstoffkonzentration in [µg/m³]	*Immissionspunkt Aufpunkthöhe*	*IP01 1,5 m*	*IP02 1,5 m*	*IP03 1,5 m*	*IP04 1,5 m*	*IP05 1,5 m*	*Irrelevanz-schwellen*
JMW-NO_2	*15*	*0,29*	*0,23*	*0,34*	*0,31*	*0,29*	*1,05*
JMW-PM_{10}	*15*	*0,12*	*0,09*	*0,21*	*0,16*	*0,19*	*1,2*
JMW-$PM_{2,5}$	*10*	*0,06*	*0,03*	*0,14*	*0,06*	*0,1*	*0,75 (0,25)**

**) Schwellwert 1% falls 2030 der EU-Grenzwert nicht eingehalten wird*

Die Ergebnisse der beurteilungsrelevanten Zusatzbelastungen Planfall 1 minus Planfall 0 aus der Luftschadstoffuntersuchung R&P R 0 und R1 wird in der Tabelle den Irrelevanzschwellen gegenübergestellt. Diese sind sowohl im erstinstanzlichen Gutachten als auch in der aktuellen Luftschadstoffuntersuchung R&P R1 in allen Anwohneraufpunkten als irrelevant gering zu bezeichnen und daher per Definition keine Immissionsbelastungsänderung bewirken.

Die vorhabensbedingte Gesamtbelastungen der verkehrlichen Immissionen (PF1) für das Bezugsjahr 2030 in den ausgewählten Immissionspunkten stellt sich wie folgt dar:

Luftschadstoffuntersuchung Revision 0 vom 3.7.2025	*Hintergrund-belastung*	*Gesamtbelastung PF1*					*Grenzw.IG-L*	*Grenzw.EU*
Schadstoffkonzentration in [µg/m³]	*Immissionspunkt Aufpunkthöhe*	*IP01 1,5 m*	*IP02 1,5 m*	*IP03 1,5 m*	*IP04 1,5 m*	*IP05 1,5 m*		
max HMW-NO_2	*101*	*104,0*	*109,1*	*106,7*	*106,8*	*109,3*	*200*	*200*
JMW-NO_2	*15*	*16,3*	*19,5*	*18,8*	*18,4*	*19,9*	*30+5*	*20*
JMW-PM_{10}	*15*	*15,8*	*17,6*	*17,4*	*17,5*	*18,1*	*40*	*20*
JMW-$PM_{2,5}$	*10*	*10,3*	*11,1*	*10,9*	*11,0*	*11,0*	*25*	*10*
Luftschadstoffuntersuchung Revision 1 vom 27.1.2026	*Hintergrund-belastung*	*Gesamtbelastung PF1*					*Grenzwert IG-L*	*Grenzwert EU*

Schadstoffkonzentration in [µg/m³]	*Immissionspunkt Aufpunkthöhe*	*IP01 1,5 m*	*IP02 1,5 m*	*IP03 1,5 m*	*IP04 1,5 m*	*IP05 1,5 m*		
max HMW-NO_2	*101*	*105,3*	*104,7*	*109,8*	*108,4*	*109,3*	*200*	*200*
JMW-NO_2	*15*	*17,0*	*16,7*	*20,3*	*20,0*	*19,9*	*30+5*	*20*
JMW-PM_{10}	*15*	*16,1*	*16,0*	*18,8*	*18,5*	*18,1*	*40*	*20*
JMW-$PM_{2,5}$	*10*	*10,4*	*10,3*	*11,1*	*11,0*	*11,0*	*25*	*10*

Die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM_{10} und JMW $PM_{2,5}$ zeigten für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau, welche deutlich unterhalb von 1 % der JMW- Grenzwerte liegen. Zusätzliche PM_{10} -TMW-Überschreitungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Für den JMW NO_2 und den max. HMW NO_2 liegen die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen deutlich unter 3% des Grenzwertes und haben somit keinen relevanten Einfluss auf die Gesamtbelastung“ (vgl. S. 21 des Gutachtens vom 29.08.2025 (OZ 2, WST1-UF-254/001-2025)). Diese konkreten Berechnungen wurden im Beschwerdeverfahren auch nicht mehr substantiiert bestritten. Die Berechnungen sind für das Bundesverwaltungsgerecht im Ergebnis schlüssig, nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

2.5.3. Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Die Feststellungen ergeben sich aus dem Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 19): “*Die Grenzwerte nach IG-L werden eingehalten. Die Grenzwerte der EU-Richtlinie für den max. HMW NO_2, den JMW NO_2 und den JMW PM_{10} im Untersuchungsraum werden bereits derzeit eingehalten. Für den JMW $PM_{2,5}$ wird eine Gesamtbelastung von rd. 11 µg/m³ prognostiziert, welche etwa 10 % über dem EU-Grenzwert liegt. Für den JMW $PM_{2,5}$ werden derzeit noch geringfüge Überschreitungen des ab 2030 gültigen Grenzwertes registriert. So zeigt die Prognoserechnung eine Gesamtbelastung von max. 11,1 µg/m³ bei irrelevanter Zusatzbelastung von 0,14 µg/m³. Unter Berücksichtigung der mehr oder weniger abnehmenden Schadstofftrends der letzten Jahre ist aber auch mit einer Einhaltung des $PM_{2,5}$ JMWGrenzwertes zu rechnen, was aber aufgrund der irrelevanten Zusatzbelastung kein Genehmigungskriterium darstellt. In den Datenqualitätszielen der RL 2008/50/EG für die $PM_{2,5}$ Messung ist eine maximale relative erweiterte Messunsicherheit von 25 % am Grenzwert vorgegeben. Derzeit am Markt verfügbare Messgeräte weisen Messunsicherheit von 13-21% am Grenzwert auf. Die prognostizierten $PM_{2,5}$ Gesamtbelastungen würden damit unter Berücksichtigung eine zumindest ebenso hohen Prognoseunsicherheit von 25% als jedenfalls eingehalten zu bewerten sein.*”

Dabei gab der Sachverständige auch nochmal in der mündlichen Verhandlung zusammengefasst an, dass durch die geänderte Verkehrsprognose das Belastungsmaximum der Wohnanrainer verändere oder verschoben werde, die zulässigen Bagatellschwellen aber weiterhin unterschritten werden sowie die Gesamtbelastung der IG-L Grenzwerte deutlich unterschritten seien. Zudem führte er aus: „*Zu bemerken ist, dass für alle relevanten Luftschadstoffe die derzeitige Vorbelastung herangezogen wurde und anzunehmen ist, dass zumindest bis zum Jahr 2030 ein geringer abnehmender Trend zu erwarten ist. In Hinblick auf die Kumulierung wird auf das technische Regelwerk der RVS-RL 04.02.12 verwiesen. Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen. Die Vorgangsweise dient die in der Luftschadstoffuntersuchung gewählte Vorgangsweise das zu kumulierende Vorhaben in einem Planfall 0 zu berücksichtigen sind und in einem Planfall 1 zu diesem kumulierenden Vorhaben das Vorhaben selbst zu berücksichtigen ist. Beurteilungsrelevant ist die Differenz zwischen Planfall 0 und Planfall 1, was die Beurteilung der Bagatellschwellen betrifft. Im Vergleich zum erstinstanzlichen Gutachten ergibt sich keine Änderung zur luftreinhaltetechnischen Änderung der Aussagen.*“ (vgl. OZ 54, VHS S. 13).

Die Beschwerdeführerinnen bringen im Verfahren vor, dass es mit der Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung), ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, (im Folgenden: EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881), spätestens ab dem 1.1.2030 zu einer deutlichen Reduktion der Grenzwerte im Interesse des Gesundheitsschutzes komme und diese anzuwenden wäre.

Dem ist zu entgegnen, dass die Umsetzungsfrist für diese Richtlinie noch nicht abgelaufen ist und sie somit im vorliegenden Feststellungsverfahren im Rahmen einer Grobprüfung nicht anwendbar ist und von der Projektwerberin und dem Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik nicht zu beachten war. Der Sachverständige geht aber im Ergebnis auch davon aus, dass selbst die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 zukünftig eingehalten werden würden: „*Der Grenzwert der EU-Richtlinie würde bereits im Nullplanfall geringfügig überschritten. Die beurteilungsrelevante Zusatzbelastung PF1-PF0 ist aber als irrelevant gering zu bezeichnen. Die Beurteilung der Gesamtbelastung stellt eine worst case Betrachtung dar, da für $PM_{2,5}$ sowie auch die Parameter PM_{10} und NO_2 von keinem Rückgang in der Hintergrundbelastung ausgegangen wurde und es sehr wahrscheinlich ist, dass sich der bisher abnehmende Trend auch in den nächsten Jahren mehr oder weniger stark fortsetzt.*“ (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S.21). Diese Ausführungen hat der Sachverständige auch nochmal in der mündlichen Verhandlung wiederholt (vgl. OZ 54 VHS S. 13). Diesen Ausführungen sind die Beschwerdeführerinnen im Verfahren nicht mehr auf

gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten (vgl. OZ 54, VHS S. 15) bzw. wurden von ihr nicht mehr konkret bestritten.

In ihrer Stellungnahme vom 02.07.2026 und in der mündlichen Verhandlung bringen die Beschwerdeführerinnen – gestützt auf eine Passage im Leitfaden des Umweltbundesamtes – noch vor, dass richtigerweise aus den Auswirkungen des beantragten und den zu kumulierenden Vorhaben eine kumulierte Belastung errechnet werden müsste, die auf ihre Erheblichkeit zu prüfen sei.

Dem entgegen der Sachverständige in der Verhandlung, dass die vorgeschlagene Vorgangsweise die Grobprüfung im Rahmen eines Feststellungsverfahren überschreiten würde und sich selbst bei Beachtung dieser Vorgehensweise nichts an der Beurteilung nach den derzeitigen Grenzwerten nach den IG-L ändern würde. Da in allen Anraineraufpunkten die Grenzwerte eingehalten werden und von keiner erheblich negativen Zusatzbelastung auszugehen sei, würde sich keine Änderung der Beurteilung ergeben (vgl. OZ 54, VHS S. 14).

Diese Aussagen des Sachverständigen sind für das Bundesverwaltungsgericht nachvollziehbar und schlüssig und ist für da Bundesverwaltungsgericht kein Umstand hervorgekommen an diesen Aussagen zu Zweifeln. Es kann auch vor dem Hintergrund der höchstgerichtlichen Judikatur nicht erkannt werden, dass diese Vorgehensweise derselben widersprechen würde. Im Übrigen ist der Leitfaden des Umweltbundesamtes keine das Bundesverwaltungsgericht bindende Verordnung, weswegen nicht erkannt werden kann, warum dieser im gegenständlichen Verfahren verpflichtend anzuwenden wäre.

Das Bundesverwaltungsgericht kann aber im Ergebnis auch nicht erkennen, warum – um die Höhe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierenden Vorhaben abschätzen zu können - nicht der verkehrsbedingte Anteil an der Vorbelastung im Untersuchungsraum herangezogen werden sollte, da dieser jedenfalls diese Immissionsbeiträge beinhaltet. Dieser Anteil wurde von der Projektwerberin auch ermittelt und vom Sachverständigen als schlüssig, widerspruchsfrei und dem Stand der Technik entsprechend bewertet. Es ist daher jener Anteil der so zu kumulierenden Belastung bekannt. Im Ergebnis kann das Bundesverwaltungsgericht daher nicht erkennen – auch wenn der Leitfaden des Umweltbundesamtes grundsätzlich für das Bundesverwaltungsgericht nicht verbindlich ist – warum diese Vorgehensweise nicht im Leitfaden des Umweltbundesamtes enthalten sein bzw entsprechen sollte.

Im Expertenpapier des Landes Salzburg „Kumulation und UVP“ aus 2009 geht man bei der Betrachtung kumulativer Auswirkungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe im Rahmen von Einzelfallprüfungen gemäß UVP-G 2000 davon aus, dass bestehende zu kumulierende

Vorhaben als Bestandteil der Vorbelastung berücksichtigt werden. Im Leitfaden „UVP & IG-L“ des Umweltbundesamtes aus 2020, der die gängige Vorgehensweise bei der Ermittlung von Verkehrsimmission beschreibt, wird auf S. 62 ausgeführt: „*Liegt die so kumulierte Belastung (Summe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierender Vorhaben einschließlich des beantragten) über dem jeweiligen anzuwendenden Irrelevanzkriterium, so sollte im Folgenden wie in Kap. 7.2.2 bzw. 7.2.3 beschrieben vorgegangen werden.“* Die genannten Kapitel beschreiben die Einzelfallprüfungen im Fall des Erreichens der jeweiligen Schwellenwerte in Spalte 3 oder nach § 3a UVP-G 2000.

Die Beschwerdeführerinnen vermögen mit ihrem Vorbringen, dass die zu kumulierenden Vorhaben in der Zusatzbelastung und nicht in den Bestand als Grundbelastung zu berücksichtigen wären, die überzeugenden fachlichen Ausführungen des Sachverständigen für Luftreinhaltung des Behördenverfahrens und des Beschwerdeverfahrens (und des Sachverständigen für Verkehrstechnik, vgl. Punkt 2.4. und für Lärmschutztechnik, vgl. Punkt 2.6.2.) nicht zu entkräften.

2.6. Fachbereich Lärmschutztechnik

2.6.1. Schalltechnische Unterlagen der Projektwerberin

Die Feststellungen ergeben sich allesamt aus dem Gutachten des Sachverständigen für Lärmschutztechnik (OZ 48) und den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen (OZ 22, Beilage./ 4, Schalluntersuchung).

So führt der Sachverständige aus, dass die Unterlagen zur Betriebsphase im Wesentlichen nicht verändert worden seien, es sich nunmehr aber die Klarstellung zur berücksichtigten Lärmschutzwand im Norden des Areals finde. Die Emissionsansätze seien geprüft und entsprechen dem Stand der Technik (OZ 48 S. 8).

Zum Untersuchungsraum führt er aus, dass das höherrangige Straßennetz (B17 im Osten und die A21 im Süden) zur Abgrenzung herangezogen werden könne, da die von diesen Straßen ausgehenden Emissionen die Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich überlagern und es damit zu akustischen Verdeckungseffekten komme (OZ 48, S. 9).

Zudem seien in der Schalluntersuchung der Projektwerberin (OZ 22, Beilage./ 4) auch Immissionspunkte in Bereichen außerhalb dieser angesprochenen Abgrenzung berücksichtigt worden. Der Sachverständige führt schlüssig aus, dass dadurch sichergestellt sei, dass potenziell betroffene Bereiche jedenfalls in die Beurteilung einbezogen worden seien und damit keine relevante Auswirkung des Vorhabens unbeachtet bleiben würden (OZ 48, S. 9).

Wie sich aus der Differenzlärmkarte ergebe, reduziere sich bei Immissionspunkten in größeren Abständen der Immissionseintrag auf Grund der geometrischen Pegelabnahme (OZ 48, S. 10).

2.6.2. Auswirkungen im Fachbereich Lärmschutztechnik

Die Feststellungen zu den Auswirkungen im Fachbereich Lärmschutztechnik ergeben sich ebenfalls aus dem Gutachten des Sachverständigen für Lärmschutztechnik (OZ 48, S. 14 ff). Demnach führt der Sachverständige schlüssig aus, dass sich durch die adaptieren Unterlagen – und daher durch die Mitberücksichtigung der zusätzlichen Vorhaben – im relevanten Bereich in der Vorbelastung der Einfluss des Vorhabens auf diese nunmehr erhöhte Vorbelastung reduziere. Die übrigen Emissionssätze blieben aber unverändert. Für schalltechnische Bewertungen würden dabei entweder Immissionsverordnungen (BStLärmIV für Bundesstraßen, NöLStrLärmIV für Landesstraße in Niederösterreich, SchIV für Schienenverkehr, LuLärmIV für Fluglärm) oder die Ausführungen gemäß §77 Abs. 2 GewO 1994 herangezogen. Die festgestellten projektbedingten Auswirkungen - 1,3 dB und 1,0 dB - würden nach den Ausführungen des Sachverständigen in Österreich in der Beurteilungspraxis dem Irrelevanzbereich zugeordnet (OZ 48, S. 15).

Auch wenn für die Immissionen der geplanten Betriebsanlage keine unmittelbar anwendbaren gesetzlich normierten starren Grenzwerte definiert seien und die Bewertung gemäß GewO 1994 als auch gemäß UVP-G 2000 auf Grundlage der Zumutbarkeit richte, würden in der ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, jedoch absolute Obergrenzen für Planungen mit 65 dB am Tag, 60 dB am Abend und 55 dB in der Nacht festgelegt. In der Schalluntersuchung der Projektwerberin (OZ 22 Beilage ./4) werden am Tag maximal 52 dB und am Abend maximal 50 dB ausgewiesen und diese Werte des Vorhabens würden somit unter den Werten der ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, liegen (vgl. OZ 48, S. 16.)

Diesen Ausführungen sind die Beschwerdeführerinnen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten und wurden diese im Ergebnis auch nicht bestritten. Für das Bundesverwaltungsgericht sind sie schlüssig, widerspruchsfrei und nachvollziehbar.

In der Beschwerde wird bemängelt, dass für die verkehrlichen Untersuchungen unrichtig bzw unvollständig ermittelten Verkehrsdaten herangezogen worden seien.

In diesem Zusammenhang wird – um Wiederholungen zu vermeiden - auf die Feststellungen unter Punkt 1.4. und die dazugehörige Beweiswürdigung unter Punkt 2.4. verwiesen, wonach die verkehrlichen Untersuchungen dem Stand der Technik entsprechen, widerspruchsfrei und schlüssig sind und somit keine Bedenken bestehen, wenn diese Unterlagen zur Beurteilung für

das Gutachten des Sachverständigen für Lärmschutztechnik – oder für die Schalluntersuchung der Projektwerberin - herangezogen werden.

In der Stellungnahme vom 02.07.2026 (OZ 52) bringen die Beschwerdeführerinnen vor, dass richtigerweise aus den Auswirkungen des beantragten und den zu kumulierenden Vorhaben eine kumulierte Belastung errechnet werden müsste, die auf ihre Erheblichkeit zu prüfen sei.

Der Sachverständige verweist in diesem Zusammenhang in der mündlichen Verhandlung auf das UVP-Rundschreiben 2025 (S 47, 5. Absatz): „*Die anderen zu kumulierenden Vorhaben (Bestand) sind dabei in der bestehenden Umweltbelastung (Grundbelastung) zu berücksichtigen; dies gilt auch für noch nicht errichtete, aber genehmigte oder beantragte Vorhaben.*“ In einem allenfalls nachfolgenden UVP-Genehmigungsverfahren sei der tatsächliche Ist-Zustand (Nullfall) darzustellen (vgl. OZ 54, VHS S. 17). Diesen Ausführungen kann vor dem Hintergrund der Ausführungen zu Punkt 2.5.3., auf die – um Wiederholungen zu vermeiden – verwiesen wird, nicht entgegen getreten werden. Die Errechnung einer „kumulierten“ Belastung, wie sie die Beschwerdeführerinnen vermeinen, ist daher im gegenständlichen Feststellungsverfahren nicht erforderlich.

3. Rechtliche Beurteilung:

Zu A) Zur Abweisung der Beschwerden

3.1. Zuständigkeit und Beschwerdelegitimation

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG i.V.m. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht. Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 sind Verfahren nach § 3 Abs. 7 leg. cit. nicht von der Senatszuständigkeit umfasst, weswegen gegenständlich Einzelrichterzuständigkeit vorliegt.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

Bei den Beschwerdeführerinnen handelt es sich um Personen, die vom Vorhaben potentiell in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt werden könnten. Die Liegenschaften der Erstbeschwerdeführerin grenzen direkt an die Liegenschaft, auf der das Vorhaben errichtet werden soll. Die Grundstücke der Zweit- und Drittbeschwerdeführerin befinden sich südöstlich vom Vorhaben im weiteren Umgebungsbereich und sind durch die Triester Straße und die Badner Bahn vom Vorhaben abgetrennt.

Die Beschwerdeführerinnen sind somit Nachbarn des Vorhabens und somit Parteien gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000.

Die Beschwerden wurden innerhalb der 4-wöchigen Beschwerdefrist und somit gemäß § 7 VwGVG und § 40 UVP-G 2000 rechtzeitig erhoben. Die Beschwerden erweisen sich als zulässig.

3.2. Rechtsgrundlagen

Das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), StF BGBl. Nr. 697/1993, idF der Novelle BGBl. I Nr. 35/2025 ,lautet auszugsweise:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

[…]

(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, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen einschließlich des Bodens, der Fläche, des Wassers und der biologischen Vielfalt 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. Bei Vorhaben der Z 18 lit. f, 19 lit. d, 19 lit. f und 21 lit. c des Anhanges 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf die Schutzgüter Fläche und Boden maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

[…]

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltanwaltes 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 hiefür 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 Umweltanwalt 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 Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

[…]

(9) Stellt die Behörde gemäß Abs. 7 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

[…]

Anhang 1 zum UVP-G 2000 lautet auszugsweise in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 vor der UVP-G-Novelle 2023:
„[…]
[…]

Z 19	a) Einkaufszentren [4]) mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;	b) Einkaufszentren [4]) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha oder mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge. Bei lit. a und b ist § 3a Abs. 5 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von 25% des Schwellenwertes nicht erreichen muss. Bei Z 19 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. b andere Vorhaben mit bis zu 25 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben.

[…]

[4]) Einkaufszentren sind Gebäude und Gebäudekomplexe mit Verkaufs- und Ausstellungsräumen von Handels- und Gewerbebetrieben samt den damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden. Zur Berechnung der Flächeninanspruchnahme ist die gesamte Fläche heranzuziehen, die mit dem Vorhaben in einem funktionellen Zusammenhang steht, insbesondere die überdachte Grundfläche und die Flächen für Kfz-Parkplätze oder Parkgaragen.

[…]“

2.3. Rechtliche Würdigung

2.3.1. Allgemeines zur UVP-Pflicht des Vorhabens

Gegenstand des Feststellungsverfahrens ist iSd § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 die Klärung der Frage, ob für ein Vorhaben nach Maßgabe der eingereichten Projektunterlagen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhangs 1 des UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird (vgl. VwGH 26.04.2011, 2008/03/0089).

Die Projektwerberin plant die Errichtung einer Verkaufshalle und den Betrieb eines Bau- und Heimwerkerfachgeschäftes samt Lager, Büro und Nebenräumen mit dazugehörigen 362 Stellplätzen und Werbeturm in der Marktgemeinde Vösendorf als Neuvorhaben. Es weist die unter Punkt 1.2. festgestellten Merkmale auf.

Das Vorhaben nimmt – bedingt durch die Größe des Grundstückes - eine Fläche von weniger als 5 ha in Anspruch und werden 362 Stellplätze errichtet.

Damit kommt die Z 19 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 für eine UVP-Pflicht in Betracht. Die belangte Behörde prüfte zudem die Z 21 leg. cit., die, wie die belangte Behörde richtig begründend ausführte, im vorliegenden Fall nicht erfüllt wird.

2.3.2. Tatbestand der Z 19 lit. a des Anhangs 1 zum UVP-G 2000

2.3.2.1. Gemäß Z 19 lit. a des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 sind Einkaufszentren mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Bei Einkaufszentren handelt es sich nach Fußnote 4 der zitierten Ziffer um Gebäude und Gebäudekomplexe mit Verkaufs- und Ausstellungsräumen von Handels- und Gewerbebetrieben samt den damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden.

Gegenständlich wird diese Begriffsdefinition des Einkaufszentrums erfüllt, was von den Verfahrensparteien auch nicht bestritten wurde.

Das Grundstück, auf dem das Vorhaben errichtet werden soll, umfasst eine Fläche von 4,107 ha und es werden 362 Stellplätze errichtet. Auf eine exakte Berechnung der Flächeninanspruchnahme aller Vorhabensteile wurde verzichtet, da bei einer Grundfläche von 4,107 ha prima vista die Schwelle von 10 ha der Z 19 lit. a des Anhangs 1 UVP-G 2000 nicht erreicht wird. Auch durch die zu errichtende Anzahl von 362 Stellplätzen wird der relevante Schwellenwert von 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge nicht erreicht.

Die 362 Stellplätze überschreiten mit etwa 36% jedenfalls die mit 25% (250 Stellplätze) festgelegte Bagatellschwelle. Somit ist zu prüfen, ob das Vorhaben gemeinsam mit anderen Vorhaben, welche mit diesem in einem räumlichen Zusammenhang stehen, den Schwellenwert von 1000 Stellplätzen erreicht.

Im Nahebereich des Vorhabens sind laut Feststellungen (siehe Punkt 1.3.) 15 bestehende Einkaufszentren mit jeweils mehr als 50 Stellplätzen bekannt. Insgesamt (inkl. des beantragten Vorhabens mit 362 Einkauf-Stellplätzen) ergeben sich somit im relevanten Untersuchungsraum 14.072 öffentlich zugängliche Kfz-Stellplätze. Die festgestellten Vorhaben mit bis zu 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge waren gemäß Z 19 Spalte 3 letzter Satz Anhang I des UVP-G 2000 nicht zu berücksichtigen.

Gemeinsam mit den zu kumulierenden Stellplätzen erreicht das antragsgegenständliche Vorhaben den in Anhang 1 Z 19 lit a UVP-G 2000 festgelegten Schwellenwert von 1000 Stellplätzen.

Es ist daher gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 zu prüfen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, wobei die Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 zu berücksichtigen sind.

Das geplante Vorhaben erfüllt eine Kapazität von mindestens 25 % des Schwellenwertes, weshalb jedenfalls eine Einzelfallprüfung durchzuführen ist.

Zur Beantwortung der vorhabensbedingten Umweltauswirkungen hat die belangte Behörde Gutachten der Fachbereiche Lärmschutztechnik, Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik/ Klima, Naturschutz/Orts- und Landschaftsbild, Hydrogeologie und Hydrologie sowie Agrartechnik/Boden eingeholt.

In den Beschwerden wird lediglich ein Vorbringen in Hinblick auf die Gutachten aus den Bereichen Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik erstattet, weshalb lediglich diese Fachbereiche im Beschwerdeverfahren durch Einholung weiterer Sachverständigengutachten zu betrachten waren.

2.3.2.2. Zum Fachbereich Verkehrstechnik

Aus dem im behördlichen Verfahren eingeholten verkehrstechnischen Gutachten vom 05.08.2025 ergibt sich, dass seitens der Projektwerberin alle relevanten Verkehrsströme sowohl für den Bestand als auch für das Projektvorhaben plausibel erhoben bzw aufbereitet

wurden. Auch wurde der Stand der Technik bei der Aufbereitung und Prüfung bzw Beurteilung eingehalten. An den untersuchten Knotenpunkten wurden Erhöhungen der Auslastungsrate an den durch Projektverkehr zu befahrenen Relationen festgestellt, welche naturgemäß auch negative Auswirkungen auf die jeweiligen Rückstaulängen und Wartezeiten an den Knotenpunkten haben. Diese Auswirkungen sind jedoch aufgrund der bereits im Bestand teilweise hohen Auslastungsgrade nicht als erheblich zu bewerten. Hinsichtlich kumulierender Auswirkungen stellt der Sachverständige fest, dass eine Aufstellung von anderen Vorhaben mit der Nutzung Einkaufszentrum und zugehörigen öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätzen erfolgte, ebenso wurde eine Verbauung des angrenzenden Areals der MA 48 sowie die Errichtung des Öko-Parks Wr. Neudorf berücksichtigt. Die Verkehrsmengen der bestehenden Nutzung wurden mit den durchgeführten Verkehrserhebungen aufgenommen und sind diese somit bei den verkehrstechnischen Berechnungen berücksichtigt worden. Für die berücksichtigten Vorhaben (bestehende Nutzungen, vorwiegend Einkaufszentren, aber auch Neubauvorhaben) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erwarten. Aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik kann das gegenständliche Vorhaben weiterverfolgt werden, es sind keine weiteren Maßnahmen oder Auflagen ableitbar, die durch das beantragte Vorhaben ausgelöst werden. Durch die Realisierung erwartet der Sachverständige keine wesentlichen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

An dieser Beurteilung ändert sich auch durch die im Beschwerdeverfahren von der Beschwerdeführerin vorgelegten aktualisierten Unterlagen nichts. Nach dem im Beschwerdeverfahren eingeholten Gutachten sind diese Unterlagen, die überarbeitete Verkehrsuntersuchung (OZ 22) und neue Version der Kumulierungsprüfung (OZ 24) mit einer Aufstellung der umliegenden öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätze, nachvollziehbar und gemäß dem Stand der Technik aufbereitet (vgl. Gutachten Verkehrstechnik, OZ 42, S. 18). Die von der Projektwerberin verwendete Methode entspricht dabei dem Stand der Technik und ist nicht zu beanstanden. Sie wird in einer Vielzahl, auch in beim Bundesverwaltungsgericht geführten Verfahren, angewandt (vgl. zB BVwG 05.07.2026, W113 2320415-1/72E; BVwG 02.04.2026, W281 2317976-1,).

Für das Vorhaben ergeben sich an den in der Verkehrsuntersuchung vom Büro Rosinak & Partner aufgelisteten Straßenabschnitten (siehe Anhang der Verkehrsuntersuchung vom 29.01.2026) Verkehrssteigerungen im Bereich von maximal + 5 % im Kfz-Verkehr und maximal + 2 % im Schwerverkehr. Der Vergleich erfolgte zwischen dem Planfall 0 (Bestandsverkehr inkl. Zusatzverkehr der Umfeldprojekte) und dem Planfall 1 (Planfall 0 zuzüglich Projektverkehr „Bauhaus“) (OZ 42, Gutachten Verkehrstechnik S. 14). Der Umstand, dass das Verkehrsnetz im

Projektumfeld bereits im Bestand sehr stark belastet ist, ist bekannt und wurde auch in der Verkehrsuntersuchung vom Büro ste.p mittels Rückstauerhebung dargestellt. Das Projekt Bauhaus allein ist aber nicht für diesen Umstand zu belangen, sondern dies entspricht schon der derzeitigen Bestandssituation. Unter zusätzlicher Überlagerung mit den vorgebrachten Umfeldnutzungen wirken sich die Verkehrsströme vom gegenständlichen Vorhaben nur in geringem Ausmaß aus. Hinsichtlich der Verschlechterung der Leistungsfähigkeit an ausgewählten Knotenpunkten, welche an einzelnen Relationen schon im Bestand stark ausgelastet oder sogar überlastet sind, kann gesagt werden, dass die relative Steigerung des Auslastungsgrades methodisch ab einer gewissen Sättigungsbelastung ansteigt. Bei Überlagerung mit einer solch hohen Verkehrsfrequenz kommt es zwangsweise zu Annäherung an die Sättigungsgrenze sowie zunehmender Überlastung. Dass sich die relativen Steigerungen an maßgebenden Relationen „nur“ um ca. 11-21 % erhöhen, zeigt, dass das Straßennetz für hohe Verkehrsbelastungen ausgelegt und dimensioniert ist (OZ 42, Gutachten Verkehrstechnik S. 12 und 13).

Die Verkehrssteigerung durch das Vorhaben ist als gering zu betrachten, auch wenn der Bestand schon an einzelnen Relationen stark belastet ist. Für die berücksichtigten Vorhaben (bestehende Nutzungen, vorwiegend Einkaufszentren, aber auch Neubauvorhaben) sind keine erheblichen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erwarten.

Auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Verkehrstechnik iSd § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist daher nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

2.3.2.3. Zum Fachbereich Luftreinhaltetechnik

Aus dem im behördlichen Verfahren eingeholten luftreinhaltetechnischen Gutachten vom 29.8.2025 ergibt sich, dass die seitens der Projektwerberin gewählte Vorgangsweise (durch die Berücksichtigung der zu kumulierenden Vorhaben und der Verkehrsgrundbelastung im PF0 wurde die Hintergrundbelastung auf eine modellierte, unterschiedlich hohe lokale Grundbelastung angehoben und die verkehrliche Zusatzbelastung im Nullplanfall anhand der Schwellwertkriterien gemäß UVE-Leitfaden beurteilt), die im Prüfauftrag geforderte Beurteilung der vorhabensrelevanten Zusatzbelastung sowie der kumulierenden Wirkung mit anderen Vorhaben, welche in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Überschreitungskriterium erfüllen, dem Stand der Technik entspricht und schlüssig ist. Auch die getroffenen

Emissionskenngrößen des KFZ Verkehrs stellen eine nachvollziehbare und plausible Bilanzierung der projektrelevanten Emissionen dar und sind damit geeignete Eingangsgrößen für die Immissionsmodellierung. Die zur Beurteilung der Repräsentativität der in Luftschadstoffuntersuchung verwendeten meteorologischen Ausgangsdaten (Daten Wien Innere Stadt der GeoSphere Austria (ZAMG) 2011 und deren Anpassung auf den Untersuchungsraum mittels Messdaten der Messstelle Wien Liesing für die gegenständliche Immissionsprognose wird als jedenfalls gut geeignet bestätigt.

Die Erhebung des Bestandszustandes (Istzustandes) erfolgte für alle einer gesetzlichen Regelung unterliegenden Luftschadstoffe mit Relevanz zum Vorhaben. Auch die Abschätzung der Hintergrundbelastung für die immissionsseitig limitierten relevanten Emissionsstoffe Stickstoffoxide (NO_2, NO_x) und Feinstaub (PM_{10}, $PM_{2,5}$) ist schlüssig und nachvollziehbar.

Die Ermittlung der projektrelevanten Zusatzbelastung erfolgt auf Basis zweier Planfälle für das Prognosejahr 2030. Im Planfall 0 werden die verkehrlichen Emissionen und Immissionen aus der Verkehrsgrundbelastung inkl. der bereits bestehenden Vorhaben sowie bereits absehbarer Entwicklungen ermittelt. Im Planfall 1 werden die verkehrlichen Emissionen und Immissionen aus der Verkehrsgrundbelastung inkl. der bereits bestehenden Projekte sowie bereits absehbarer Entwicklungen und des gegenständlichen Vorhabens ermittelt.

Auf Basis des prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Bau- und Heimwerkerfachgeschäftes wurden die Emissionsbeiträge des Verkehrs der Parkplatzbereiche, der Rampen sowie des umliegenden Straßennetzes, welches vom Vorhaben beeinflusst wird, für jeden Streckenabschnitt abgeschätzt und daraus die Immissionszusatzbelastungen bei den nächstgelegenen Anrainern ermittelt. Beurteilungsrelevant ist die Zusatzbelastung des Vorhabens als Differenz zwischen Planfall1 und Planfall 0 sowie die Gesamtbelastung im Planfall1.

Die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM_{10} und JMW $PM_{2,5}$ zeigten für die nächstgelegenen Anrainer ein sehr geringes Niveau welche deutlich unterhalb von 1 % der JMW- Grenzwerte liegen. Zusätzliche PM_{10} -TMW-Überschreitungen sind durch das Vorhaben nicht zu erwarten. Für den JMW NO_2 und den max. HMW NO_2 liegen die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen deutlich unter 3% des Grenzwertes und haben somit keinen relevanten Einfluss auf die Gesamtbelastung (vgl. zum Gesamten nochmal OZ 2, WST1-UF-254/001-2025, AS 504ff) .

An diesen Ausführungen ändert sich auch im Beschwerdeverfahren im Ergebnis nichts (vgl. OZ 54, VHS S. 13). So führte der Sachverständige aus, dass sich aus dem Gutachten des

Sachverständigen für Verkehrstechnik unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin im Beschwerdeverfahren vorgelegten Verkehrsprognose (OZ 22, Beilage ./2) keine Änderungen für das Gutachten des Fachbereichs Luftreinhaltetechnik ableiten lassen (OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik, S. 20). Es zeigt sich, dass diese sowohl im erstinstanzlichen Gutachten als auch in der nunmehr vorgelegten Luftschadstoffuntersuchung (OZ 22, Beilage ./3) in allen Anwohneraufpunkten als irrelevant gering zu bezeichnen sind und daher per Definition keine Immissionsbelastungsänderung bewirken. Es ist zu erkennen, dass die Grenzwerte des IG-L für den max. HMW NO_2, den JMW NO_2 und den JMW PM_{10} und JMW $PM_{2,5}$ im Untersuchungsraum eingehalten werden. In den Datenqualitätszielen der RL 2008/50/EG für die $PM_{2,5}$ Messung ist eine maximale relative erweiterte Messunsicherheit von 25 % am Grenzwert vorgegeben. Derzeit am Markt verfügbare Messgeräte weisen Messunsicherheit von 13-21% am Grenzwert auf. Die prognostizierten $PM_{2,5}$ Gesamtbelastungen werden damit unter Berücksichtigung einer zumindest ebenso hohen Prognoseunsicherheit von 25% als jedenfalls eingehalten zu bewerten sein.

Da die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen des JMW-PM_{10} und JMW $PM_{2,5}$ deutlich unterhalb von 1 % der JMW- Grenzwerte liegen, zusätzliche PM_{10} -TMW-Überschreitungen durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind und für den JMW NO_2 und den max. HMW NO_2 die vorhabensrelevanten Zusatzbelastungen deutlich unter 3% des Grenzwertes liegen, bewirken diese keine Immissionsbelastungsänderung und sämtliche Grenzwerte des IG-L werden – auch vor dem Hintergrund allfälliger zu berücksichtigender Messunsicherheiten – eingehalten.

Auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Luftreinhaltetechnik iSd § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist daher nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

2.3.2.4. Zum Fachbereich Lärmschutztechnik

Als projektbedingte Auswirkungen wurden maximal 1,3 dB und bei betrachteten Wohnobjekte maximal 1,0 dB Veränderung festgestellt. Für den induzierten Verkehr konnte nachgewiesen werden, dass die Veränderungen der schalltechnischen Irrelevanz (rd. 1 dB) zugeordnet werden können. Veränderungen in dieser Größenordnung werden in der Beurteilungspraxis in Österreich dem Irrelevanzbereich zugeordnet (OZ 48, Gutachten, S. 16). Auch werden die absoluten Obergrenzen für Planungen mit 65 dB am Tag, 60 dB am Abend und 55 dB in der Nacht (siehe ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1) nicht überschritten, da im schalltechnischen Projekt am Tag maximal 52 dB und am Abend maximal 50 dB ausgewiesen werden.

Auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Lärmschutztechnik iSd § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist daher nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

2.3.2.5. Zum Beschwerdevorbringen

2.3.2.5.1. Beschwerdevorbringen zur Kumulationsprüfung

Die Beschwerdeführerinnen wenden in diesem Zusammenhang ein, dass die Kumulationsprüfung von der belangten Behörde nicht richtig durchgeführt worden sei.

Vorweg ist festzuhalten, dass eine Einzelfallprüfung im Rahmen einer Grobbeurteilung („überschlägige Vorausschau mit begrenzter Prüfungstiefe“; vgl. N. *Raschauer*, RdU-UT 2009, 14 [17] mwN.) hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation eines Vorhabens durchzuführen ist (vgl. VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON2.00 § 3 Rz 47 mwN.). Dies entspricht auch den gesetzlichen Vorgaben des § 3 Abs. 7 UVP-G 2000, wonach sich die Behörde bei der Einzelfallprüfung hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken hat (vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012; 23.02.2022, 2009/06/0107).

Das Verkehrsaufkommen bzw. der Fachbereich Verkehr stellen für sich kein Schutzgut gemäß § 1 Z 1 UVP-G 2000 dar, sondern dient als Grundlage und Eingangsparameter für andere Fachbereiche (wie zB Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik) zur Beurteilung deren Auswirkung auf die Umwelt.

2.3.2.5.2. <u>Zum Vorbringen, dass auch Vorhaben zu berücksichtigten seien, die sich im Planungsstadium befinden</u>

Richtig ist, dass gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 bei der Beurteilung umweltrelevanter Auswirkungen im Rahmen einer Einzelfallprüfung nicht nur bestehende oder genehmigte, sondern auch Vorhaben zu berücksichtigen sind, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden.

Der Auffassung der Beschwerdeführerinnen, dass auch potentielle Vorhaben, die sich lediglich im Planungsstadium befinden, die aber bei einer Behörde noch nicht eingereicht wurden, in der Beurteilung nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 (gemeint sowohl die “Schwellenwertberechnung” als auch die Kumulierung der Auswirkungen) zu berücksichtigen wären, kann nicht gefolgt

werden. Die Beschwerdeführerinnen argumentieren, dass auch in UVP-Genehmigungsverfahren konkret absehbare Entwicklungen zu berücksichtigen sind und zitieren die Erkenntnisse des VwGH vom VwGH 20.12.2016, 2014/03/0035, Hauptbahnhof Linz, aufbauend auf VwGH 27.5.1997, 97/04/0026.

Beim in der Beschwerde zitierten Erkenntnis vom 27.05.1997, Zl. 97/04/0026, das auf das Erkenntnis vom 26.06.1984, Zl. 82/04/92 verweist, war die Errichtung einer Lärmschutzwand schon beschlossen und im Betriebsanlagegenehmigungsverfahren im Ergebnis zu berücksichtigen. Bei dem Erkenntnis vom 26.06.1984, Zl. 82/04/92, ebenfalls betreffend ein Betriebsanlagengenehmigungsverfahren, stand der Beginn des Baues einer Umfahrungsstraße wenige Wochen bevor und war somit bereits genehmigt. Im Verfahren Ro 2014/03/0035 vom 20.12.2016 ging es um die Umweltverträglichkeitserklärung und die Beschreibung der vom voraussichtlich vom Vorhaben erheblich beeinträchtigten Umwelt. Bei keinem dieser Fälle war die “konkret absehbare Entwicklung” lediglich im Planungsstadium.

Vor dem Hintergrund dieser Erkenntnisse ist für das Bundesverwaltungsgericht nicht erkennbar, dass diese Rechtsprechung dahingehend auf UVP-Feststellungsverfahren übertragbar wäre, dass entgegen dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 auch potentielle Vorhaben, die möglicherweise in der Zukunft bei einer Behörde eingereicht werden – oder eben auch nicht – im Feststellungsverfahren bei der Kumulierungsprüfung nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 zu berücksichtigen wären.

Wie bereits in der Beweiswürdigung ausgeführt, ist allen den von den Beschwerdeführerinnen zitierten Erkenntnissen zu entnehmen, dass es sich dabei nicht um Vorhaben gehandelt hat, die sich ausschließlich im Planungsstadium befunden haben.

Nicht verkannt wird, dass konkret absehbare Entwicklungen bei der Genehmigung nach § 17 UVP-G 2000 mitzuberücksichtigen sind – egal, ob sie in Zusammenhang mit dem Vorhaben stehen oder davon völlig unabhängig sind.

Für das Feststellungsverfahren hat der Gesetzgeber aber klar gestellt, dass nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 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, zu berücksichtigen sind. Diesem klaren Wortlaut des Gesetzgebers kann nicht unterstellt werden, dass potentielle Vorhaben zu berücksichtigen wären, die sich lediglich im Planungsstadium befinden und für die noch kein Antrag bei einer Behörde gestellt wurde.

Sofern die Beschwerdeführerinnen somit in ihren vorgelegten Unterlagen (OZ 1, Beschwerde, Beilage ./1, Verkehrliche Untersuchung B 17 Vösendorf "Bauhaus" der arealConsult) potentielle Vorhaben auf S. 6 auflisten, die sich lediglich im Planungsstadium befinden und weder bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die nicht mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden, waren diese Vorhaben im gegenständlichen Feststellungsverfahren nicht zu berücksichtigen.

Sofern die Projektwerberin derartige Vorhaben in ihrer überarbeiteten Version der Verkehrsuntersuchung, Revision 1, vom 29.01.2026, in Punkt 7.3.2., allenfalls auch im Sinne eines worst case-Ansatzes, berücksichtigt hat, kann im Ergebnis nicht erkannt werden, dass die Beschwerdeführerinnen dadurch in ihren Rechten verletzt wären. Im Ergebnis kam nämlich der Sachverständige für Verkehrstechnik sowohl im Verfahren vor der belangten Behörde (in dem potentielle Vorhaben in Sinne eines worst case-Ansatzes nicht berücksichtigt wurden) als auch im Beschwerdeverfahren zu dem Ergebnis, dass für die berücksichtigten Vorhaben (bestehende Nutzungen, vorwiegend Einkaufszentren, aber auch Neubauvorhaben) keine erheblichen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erwarten sind.

2.3.2.5.3. Zum Vorbringen, dass die Auswirkungen bestehender zu kumulierender Vorhaben nicht ermittelt und beurteilt wurden

Die Beschwerdeführerinnen wenden in diesem Zusammenhang ein, dass die Zweigliedrigkeit der Kumulationsprüfung von der belangten Behörde missachtet worden sei. Zuerst sei zu prüfen, ob das Vorhaben mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehe und dieser sei immer im Verhältnis des Vorhabens zu jedem einzelnen allenfalls zu kumulierenden Vorhaben zu prüfen. Es sei daher denklogisch notwendig, die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben gesondert zu betrachten. Eine Ermittlung der verkehrlichen Auswirkungen der umliegenden Einkaufsstätten inkl. Parkplatzanzahl sei weder der Verkehrsuntersuchung Rosinak, noch einem anderen Fachbericht, zu entnehmen.

Der Sachverständige für Verkehr führt diesbezüglich in seinem Gutachten auf S. 13 und S. 15 (OZ 42) schlüssig aus: *„Bezüglich der umliegenden Einzelhandelsnutzungen kann gesagt werden, dass diese bestehend sind und somit die dadurch verursachten Verkehrsströme über die durchgeführten Verkehrserhebungen miterhoben wurden. Eine weitere Abschätzung zu fiktiven Verkehrslasten dieser Vorhaben wäre schwer nachvollziehbar und würde auch den Rahmen der Grobprüfung sprengen."* und *„Zur Kritik, dass die Auswirkungen bestehender zu*

kumulierender Vorhaben nicht ermittelt und beurteilt wurden, kann gesagt werden, dass die Verkehrsstärken dieser Vorhaben im Zuge der Verkehrserhebungen aufgenommen wurden. Hierbei konnten in den Verkehrsuntersuchungen der Projektwerberin sämtliche Verkehre berücksichtigt werden und ist keine fiktive Aufteilung auf das umliegende Straßennetz durch Annahmen erforderlich. Eine darüberhinausgehende Abschätzung von Maximalszenarien etc. übersteigt aus meiner technischen Sicht den Rahmen der Grobprüfung im UVP-Einzelfallprüfungsverfahren." Entgegen der Auffassung der Beschwerdeführerinnen wurden somit bestehende Einzelhandelsnutzungen, die bereits im Rahmen der Schwellenwertberechnung herangezogen worden sind, sehr wohl bei der Kumulationsprüfung berücksichtigt, da sie durch die verursachten Verkehrsströme über die durchgeführten Verkehrserhebungen miterhoben wurden.

Dass, wie die Beschwerdeführerinnen behaupten, jedes dieser „anderen Vorhaben" einzeln mit dem zu beurteilenden Vorhaben kumuliert werden müsste, ist dem Gesetz nicht zu entnehmen. Auch sonst ist nicht zu erkennen, dass eine derartige Vorgehensweise im Feststellungsverfahren im Rahmen einer Grobprüfung rechtlich geboten wäre. Nach der klaren gesetzlichen Anordnung ist eine UVP dann durchzuführen, wenn das zu beurteilende Vorhaben durch kumulative und additive Effekte gemeinsam mit den „anderen Vorhaben" erhebliche Umweltauswirkungen haben wird, ohne dass es entscheidend darauf ankäme, exakt welches der „anderen Vorhaben" in Kumulation mit dem zu beurteilenden Vorhaben für die erheblichen Umweltauswirkungen verantwortlich ist (vgl. BVwG 10.11.2025, W248 2314247-1/15E; BVwG 05.07.2026, W113 2320415-1).

2.3.2.5.4. <u>Zum Vorbringen, dass die verkehrlichen Auswirkungen von Projekten mit einem Verkehrsmodell ermittelt werden müssten</u>

Die Beschwerdeführerinnen bringen in der Beschwerde aber auch in ihrer Stellungnahme vom 25.02.2026 (OZ 26) vor, dass, im Gegensatz zur Verkehrsuntersuchung der arealConsult, die verkehrlichen Auswirkungen der Projekte durch die Projektwerberin bzw. das behördliche Gutachten des Sachverständigen für Verkehrstechnik nicht mit einem Verkehrsmodell ermittelt worden seien und dies im Ergebnis nicht dem Stand der Technik entspreche.

Eingangs ist festzuhalten, dass die Unterlagen der Projektwerberin sowohl im behördlichen als auch im verwaltungsgerichtlichen Verfahren nachvollziehbar und gemäß dem Stand der Technik aufbereitet wurden.

Es ist Sache des Sachverständigen festzulegen, welche Befunde zur Erstellung seines Gutachtens erforderlich sind. Dabei hat er sich zur Feststellung des maßgeblichen

Sachverhaltes jener Hilfsmittel zu bedienen, die seine Wissenschaft entwickelt hat, um ein verlässliches Gutachten abgeben zu können. Die vom Sachverständigen bei der Aufnahme des Befundes anzuwendende Methode unterliegt nicht der Disposition der Parteien des Verwaltungsverfahrens, sondern hängt ausschließlich von objektiven fachlichen Gesichtspunkten ab (vgl. hiezu die bei *Walter/Thienel*, Die österreichischen Verwaltungsverfahrensgesetze I^2 E. 148 und 149 zu § 52 AVG wiedergegebene Rechtsprechung; VwGH 29.01.2014, 2012/12/0152).

Nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik können verkehrliche Wirkungen eines Vorhabens durch mehrere Methoden dargestellt und geprüft werden. Die Herangehensweise der Projektwerberin und der Beschwerdeführerinnen unterscheiden sich, sind aber beide geeignet und entsprechen dem Stand der Technik. Die Methoden unterscheiden sich dabei im Aufbau, im Detaillierungsgrad und in der Nachvollziehbarkeit. Die Methoden sind gleichwertig brauchbar, jedoch mit deutlich unterschiedlichem Aufwand zu betreiben, hängt das Einsatzgebiet auch von der Projektgröße und der Aufgabenstellung bzw. vom Projektbudget ab.

Dabei ist die Verwendung eines Verkehrsmodells nicht die einzige Methode, die dem Stand der Technik zur Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen dient. Die Beschwerdeführerinnen haben in ihren vorgelegten Unterlagen des Büro arealConsult auf das Verkehrsmodell Ost zurückgegriffen. Es handelt sich dabei um ein sehr umfangreiches und komplexes Modell der verkehrlichen Infrastruktur im Osten Österreichs (primär Ballungsraum Wien), in dem Verkehrsflüsse modelliert werden. Hier können zukünftige Nutzungen bzw. deren Verkehrserzeugung implementiert werden und das Modell liefert als Ergebnis eine sehr detaillierte Abschätzung dazu, wie sich die Verkehrsströme im bestehenden oder neu geplanten Straßennetz verteilen werden. Dieses Modell wurde über Jahre entwickelt, kalibriert und stellt den Stand der Technik, vor allem bei überregionalen Verkehrsprojekten (größere Bundes- und Landesstraßenvorhaben) der Ostregion dar. Dieses Modell ist zwar frei zugänglich, liegt jedoch aufgrund Software- und Nutzerkenntnisanforderung nur wenigen Institutionen und Planern vor, sodass die Methode grundsätzlich dem Stand der Technik entspricht, wenngleich diese für die Plausibilitäts- und Grobprüfung im Rahmen eines UVP-Feststellungsantrags keinesfalls erforderlich ist. Bei der Verwendung des Verkehrsmodells würde die Bearbeitung solcher Projekte auf einen überschaubaren Kreis an Planungsbüros beschränken. Üblicherweise wird diese Methode in einem UVP-rechtlichen Genehmigungsverfahren angewendet, wobei nach Einschätzung des Sachverständigen ein Großteil der Verkehrsplaner Österreichs eine andere, einfachere und v.a. kostengünstigere

Methode wählen, sofern sie überhaupt einen Zugriff auf dieses Modell haben (vgl. zum Gesamten OZ 42, Gutachten, S. 18-20).

Eine weitere Methode zur Beurteilung der verkehrlichen Wirkungen ist jene, die von der Projektwerberin verwendet wurde. Es erfolgte eine händische Verteilung der Projektverkehrsströme auf das umliegende Straßennetz. Die Verkehrsverteilung entspricht dabei üblicherweise Annahmen aus Erfahrungswerten bzw. aus Analysen der Umgebung (vorwiegend Wohn-, Arbeits-, Einkaufs- und Freizeitnutzungen) oder aus Angaben der Projektwerber von vergleichbaren Standorten oder Erhebungen (z.B. Verkehrszählungen, Kundenerhebungen, Abfrage Postleitzahl, etc.). Im gegenständlichen Fall der Handelsnutzung orientiert sich die Verkehrsverteilung nach der Routenwahl zum höherrangigen Straßennetz auf Grundlage der Verkehrsuntersuchung vom Büro ste.p aus dem Jahr 2023 und einer vergleichbaren Nutzung nahe dem Projektgebiet (vgl. OZ 42, Gutachten, S. 20).

Festzuhalten ist, dass die Beschwerdeführerinnen diesen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik zum Stand der Technik zu den beiden Methoden nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten sind. Der einzige Umstand, dass sich durch das Verkehrsmodell „andere Zahlen“ ergeben würden, ist nicht geeignet, die Ausführungen des Sachverständigen in Zweifel zu ziehen, da dieser ja gerade davon ausgeht, dass zwei unterschiedliche Methoden vorliegen, die beide dem Stand der Technik entsprechen und uU auch zu unterschiedlichen Ergebnissen führen können.

Der Sachverständige führt ebenso schlüssig in seinem Gutachten aus, dass auch weiter entfernte Vorhaben Verkehrsflüsse auf den projektrelevanten Straßenabschnitten verursachen werden, dies eigentlich in alle Richtungen, da z.B. die B 17 eine überregionale Verkehrsbedeutung hat und viele Routenoptionen bietet. Im Rahmen einer UVP-Einzelfallprüfung sind solche Auswirkungen nicht mehr realistisch darstellbar und mit einem punktuellen Vorhaben zu überlagern (vgl. OZ 42 Gutachten, S. 16). Auch diese Ausführungen sind schlüssig, widerspruchsfrei und entsprechen der allgemeinen Lebenserfahrung, da gerade überregionale Straßen große Räume wie zB auch Bundesländer miteinander verbinden und in dieser Funktion eine hohe verkehrliche Bedeutung für den weiträumigen Personen- und Güterverkehr besitzen und im Ergebnis verschiedenste Verkehrsflüsse abwickeln. Dass im Rahmen einer Einzelfallprüfung, die im Feststellungsverfahren ein Grobprüfungsverfahren darstellt, nicht jeder einzelne erdenklich mögliche Verkehrsfluss, der von einem Vorhaben verursacht werden kann, erhoben wird und im Rahmen der Einzelfallprüfung berücksichtigt wird, entspricht der allgemeinen Lebenserfahrung; das Gesetz fordert aus diesen Gründen einen räumlichen Zusammenhang. Auf Basis der vorgelegten Projektunterlagen sowie des

behördlichen und gerichtlichen Sachverständigengutachtens für Verkehrstechnik kann im Ergebnis nicht erkannt werden, dass dieser räumliche Zusammenhang und damit der Untersuchungsraum zu eng gezogen worden wäre. Nach den Ausführungen des Sachverständigen war der Untersuchungsraum - aufgrund der relativen Auswirkungen des Vorhabens - bereits im behördlichen Verfahren ausreichend definiert und wurde im Beschwerdeverfahren auf Basis des Beschwerdevorbringens noch erweitert (vgl. OZ 42 Gutachten S. 15 unten).

In diesem Zusammenhang ist auch nicht ersichtlich, welchen räumlichen Zusammenhang die Beschwerdeführerinnen in ihren mit der Beschwerde vorgelegten Unterlagen (Verkehrliche Untersuchung B 17 Vösendorf Bauhaus der arealConsult) annehmen: So werden in der Verkehrlichen Untersuchung der arealConsult vom „September 2025 mit Ergänzung November 2025“ (OZ 1, Beschwerde, Beilage ./1) in der Kartendarstellung auf S. 6 mehrere Entwicklungsflächen in zwei Farben dargestellt. In der Legende werden die blau eingefärbten Flächen als „*Entwicklungsflächen*“ und die gelb eingefärbten Flächen als „*Entwicklungsflächen im erweiterten Umfeld*“ bezeichnet. Unter Punkt 3.1. (S. 7) wird angeführt, dass durch die zukünftigen Umfeldnutzungen im engeren Umfeld (blau gefärbte Nutzungen und Projekte) nach Bosserhoff rund +14.335 Kfz-Fahrbewegungen (13.820 Pkw und 515 Lkw) am Tag erzeugt würden. Die Verkehrserzeugung der Nutzung im „erweiterten“ Umfeld können „*bei Bedarf bzw. Erfordernis, zusätzlich herangezogen werden.*“ Die Beschwerdeführerinnen erstatten somit in Bezug auf die Entwicklungsflächen im erweiterten Umfeld kein substantiiert konkretes Vorbringen, warum diese Flächen im Rahmen der Einzelfallprüfung zu berücksichtigten sein. Es ist nicht Aufgabe des Bundesverwaltungsgerichtes einen möglichen „Bedarf“ oder eine „Erfordernis“ zu prüfen, wenn die Beschwerdeführerinnen kein konkretes substantiiertes Vorbringen erstatten, warum diese Flächen einzubeziehen wären. Der Umstand, dass diese Flächen gelb eingefärbt auf einer Kartendarstellung enthalten sind, ist jedenfalls nicht als konkret substantiiertes Vorbringen zu werten. Auch der Umstand, dass die Beschwerdeführerinnen in der mündlichen Verhandlung vorbringen, dass sie nicht nachvollziehen können, warum in den Austauschunterlagen nur eine „Teilmenge“ der von der arealConsult aufgezeigten Projekte aufgenommen worden sei (OZ 54, VHS S. 11), stellt kein substantiiert konkretes Vorbringen in diesem Zusammenhang dar. Im Übrigen hat der Sachverständige bereits in seinem Gutachten (OZ 42, Gutachten S. 16) nachvollziehbar ausgeführt, dass die gelb eingefärbten Entwicklungsflächen weit entfernt sind und hier die Überlagerungswirkung nur mehr sehr grob abgeschätzt werden kann, zumal Großteils die verkehrliche Wirkung gering sein wird (vgl. OZ 54, VHS S. 12). Sofern es sich bei diesen Flächen um Vorhaben handelt, die sich allenfalls im Planungsstadium befinden, waren sie jedenfalls

nicht in der Einzelfallprüfung zu berücksichtigten (vgl. in diesem Zusammenhang Punkt 2.3.2.5.2 auf den, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird).

Die von der Projektwerberin gewählte Methode ist schlüssig, widerspruchsfrei und entsprich dem Stand der Technik. Die Beschwerdeführerinnen zeigen somit mit ihrem Vorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf und treten den Ausführungen des Sachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen.

Vor dem Hintergrund dieser Ausführungen kann nicht erkannt werden, dass verkehrlich Wirkungen eines Vorhabens mit dem Verkehrsmodell dargestellt und ermittelt werden müssten und es sich um die einzige Methode handelt, die dem Stand der Technik entspricht.

2.3.2.5.5. Zum Vorbringen, dass Tageswerte ohne auf einen durchschnittlich täglichen Werktagsverkehr (DTVw) umzurechnen, herangezogen wurden

Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, dass im Zuge der Verkehrsuntersuchung Rosinak mit 1-Tageserhebungen (24h) an 8 verschiedenen Kreuzungen ermittelten (zufälligen) Tageswerte - ohne auf einen durchschnittlich täglichen Werktagsverkehr (DTVw) umzurechnen - mit angenommenen Pauschalwerten auf einen jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (JDTV) umgewandelt und in den Umweltuntersuchungen herangezogen worden seien und diese Vorgangsweise (ohne ordnungsgemäße Umrechnung) nicht dem Stand der Technik entspreche.

In der Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 24.06.2025 erfolgte die Umrechnung für Kfz allgemein mit einem Faktor von 0,90 und für Lkw mit 0,75. Diese Werte entsprechen den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehrstechnik Erfahrungswerten, die im Rahmen einer Grobprüfung im Feststellungsverfahren herangezogen werden können. In der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 29.01.2026 erfolgte eine Aufstellung unter Berücksichtigung der Dauerzählstellen im Umfeld. Dabei wurden mehrere Straßenzüge untersucht und je Örtlichkeit unterschiedliche Umrechnungsfaktoren festgestellt. Diese bewegen sich im Bereich 0,865-0,892 für Kfz sowie 0,709-0,726 für Lkw, somit jeweils knapp unter den zuvor angenommenen Richtwerten, wodurch sich niedrigere Verkehrsstärken im JDTV ergeben, die ursprünglich dargestellten Werte fallen demnach ungünstiger aus (vgl. OZ 42, Gutachten S. 13).

Sofern die Beschwerdeführerinnen somit beanstanden, dass die Umrechnung nicht dem Stand der Technik entsprochen habe, ist durch die überarbeiteten Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 29.01.2026 die Behebung dieses - allfälligen - Mangels erfolgt.

Im Ergebnis ist aber festzuhalten, dass die Projektwerberin bei der Verkehrsuntersuchung des Büros Rosinak & Partner vom 24.06.2025 von für sie ungünstigeren Erfahrungswerten ausgegangen ist und nicht erkannt werden kann, wie die Beschwerdeführerinnen durch diese Berechnung mit für die Projektwerberin „ungünstigeren Zahlen“ in ihren Rechten verletzt sein sollten. Im Ergebnis haben die Beschwerdeführerinnen mit diesem Vorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides aufgezeigt.

2.3.2.5.6. Zum Vorbringen, dass für die „Umweltuntersuchungen“ andere Verkehrszahlen herangezogen worden seien als für die verkehrstechnischen Berechnungen bzw für das Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für Verkehr

Die Beschwerdeführinnen bringen pauschal vor, dass im Verfahren unterschiedliche Verkehrszahlen herangezogen worden wären und diese Vorgangsweise nicht dem Stand der Technik entspreche.

Den vorgelegten Unterlagen ist zweifelsfrei und schlüssig zu entnehmen, dass für die Ermittlung der Auswirkungen zwei Verkehrsuntersuchungen nämlich eine von ste.p aus dem Jahr 2023 und eine von Rosinak & Partner aus dem Jahr 2025 herangezogen wurden. Nun ist es geradezu gerichtsnotorisch, dass zwei Verkehrsuntersuchungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten in unterschiedlichen Jahren unterschiedliche Verkehrszahlen aufweisen können. Für die Schlüssigkeit und Widerspruchsfreiheit von der Erhebung von Bestandsverkehrszahlen ist es somit nicht erforderlich, dass bei zwei Verkehrsuntersuchungen dieselben Zahlen vorliegen müssen, um aufgrund dieser Zahlen entsprechende Annahmen oder Schlussfolgerungen treffen zu können. Hingegen kommt es viel eher darauf an, ob die aufgrund von den zwei Verkehrsuntersuchungen getroffen Aussagen, Annahmen bzw Schlussfolgerungen zu den Bestandsverkehrszahlen schlüssig und widerspruchsfrei sowie nachvollziehbar sind.

Dieser Umstand wird vom SV für Verkehr in seinem Gutachten bestätigt: „*Allein aus den unterschiedlichen Erhebungszeiträumen können sich die Verkehrsdaten nicht 1:1 decken, in der Größenordnung stimmen diese jedoch überein, was auch in der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung vom Büro Rosinak & Partner vom 29.01.2026 aufgezeigt wurde. Somit konnten die erhobenen Bestandsverkehrsdaten als plausibel eingestuft werden.*“ (vgl. OZ 42, Gutachten S. 13).

Diese schlüssigen Aussagen wurden von den Beschwerdeführerinnen nicht mehr bestritten.

Im Ergebnis zeigen die Beschwerdeführerinnen mit diesem Vorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

2.3.2.5.7. Zur Kumulation bestehender Vorhaben betreffend verkehrsbedingter Luftschadstoffimmissionen

Für den Fall der Kumulation mit bestehenden Vorhaben betreffend verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen wurde vereinzelt die Ansicht vertreten, dass jene Umweltauswirkungen, die von bereits bestehenden Vorhaben ausgehen, von der Ist-Situation abzuziehen und den „neuen“ Umweltauswirkungen zuzurechnen seien (BVwG 02.05.2017, W104 2135697-1, *Modepark Röther*; US 16.08.2007, 5B/2006/24-21 *Aderklaaerstraße*). Das würde bedeuten, dass ein fiktiver Nullfall ohne alle Bestandsanlagen und ein ebenso fiktiver Planfall unter Hinzurechnung aller Bestandsanlagen errechnet und damit das „Delta“ zwischen Nullfall und Planfall fiktiv erhöht wird (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON2.00 § 3 Rz 46). Etwa bei Tierhaltungsbetrieben wird diese Methodik generell bei der Beurteilung der kumulierenden Geruchsimmissionen angewendet.

Bei der Beurteilung von kumulierenden Auswirkungen bei Luftschadstoffen, die in der Regel durch Verkehr verursacht werden, birgt diese Methodik zum einen ein hohes Risiko unseriöser Berechnungsergebnisse (vgl. *Schmelz/Schwarzer* UVP-G-ON$^{2.00}$ § 3 Rz 46). Zum anderen ist der damit verbundene Ermittlungsaufwand, bevor Berechnungen durchgeführt werden können, nicht mit einer Grobprüfung in Einklang zu bringen. Die von der Projektwerberin vorgelegten Einreichunterlagen weisen für eine Feststellungsverfahren eine enorme Detailtiefe auf (OZ 42, Gutachten, S. 19, OZ 54, VHS, S.10). Die Errechnung eines „fiktiven“ Ist-Zustands (Nullfalls) ohne alle Bestandsanlagen (d.h. etwa durch Herausrechnen der Immissionsbeitrage) ist, nachdem in einem allenfalls nachfolgenden UVP- Genehmigungsverfahren der tatsachliche Ist-Zustand (Nullfall) darzustellen wäre, nicht zielführend. Nach dem Wortlaut des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 kommt es nicht auf die Summe aller Emissionen der zu berücksichtigenden Vorhaben an, sondern darauf, „ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen“ ist (vgl. in diesem Zusammenhang auch das UVP- Rundschreiben, März 2025, GZ 2025/0.211.876, S. 47).

Im konkreten Fall wurden die anderen zu kumulierenden Vorhaben (Bestand) in der bestehenden Umweltbelastung (Grundbelastung) berücksichtigt; dies gilt auch für noch nicht errichtete, aber genehmigte oder eingereichte/beantragte Vorhaben. Bestehende Vorhaben sind als Teil der Vorbelastung anzusehen und werden daher nicht herausgerechnet und als

Zusatzbelastung betrachtet. Im Ergebnis führt dies dazu, dass sich relativ gesehen die Zusatzbelastung durch das Vorhaben als geringer darstellt.

Insgesamt ist nicht zu erkennen, dass die vom Sachverständigen für Luftreinhaltung gewählte – übliche – Vorgehensweise bei der Beurteilung der Immissionsbelastung nicht geeignet ist, die kumulierenden Immissionsbelastungen im Sinn einer Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation eines Vorhabens korrekt zu ermitteln (vgl. auch die Erkenntnisse BVwG 02.04.2026, W281 2317976-1 und BVwG 05.07.2026, W113 2320415-1, in denen der behördliche Gutachter bei der Beurteilung der Luftschadstoffe ebenso vorging).

Sofern die Beschwerdeführerinnen in der mündlichen Verhandlung zusätzlich vorbringen, "*die beantragten und genehmigten wären in die Zusatzbelastung einzubeziehen. Die absehbaren Entwicklungen, noch nicht beantragt und genehmigt, wären in die Grundbelastung einzubeziehen. Eine andere Vorgehensweise würde dem Gesetzestext widersprechen.*" kann dieser Auslegungsvariante nicht gefolgt werden. Für das Bundesverwaltungsgericht ist nicht erkennbar, warum die bereits beantragten und genehmigten Vorhaben als Zusatzbelastung einzubeziehen wären. Eine derartige Auslegung kann dem klaren Wortlaut des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht entnommen werden.

2.3.2.5.8. <u>Zum Vorbringen, dass die luftreinhaltungstechnischen Untersuchungen unrichtig bzw unvollständig seien, da von unrichtig bzw unvollständig ermittelten Verkehrsdaten ausgegangen worden sei</u>

Eingangs ist festzuhalten, dass das Verkehrsaufkommen bzw. der Fachbereich Verkehr für sich kein Schutzgut gemäß § 1 Z 1 UVP-G 2000 darstellt, sondern als Grundlage und Eingangsparameter für andere Fachbereiche zur Beurteilung deren Auswirkung auf die Umwelt dient. So dient das Verkehrsaufkommen im gegenständlichen Fall jedenfalls als Eingangsparameter für die Fachbereiche Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik.

Die von der Projektwerberin ermittelten "Verkehrsdaten" entsprechen dem Stand der Technik, sind widerspruchsfrei und in sich schlüssig (vgl. in diesem Zusammenhang Punkt 2.3.2.5.2 bis 2.3.2.5.4. auf den, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird).

Wenn die Beschwerdeführerinnen somit vorbringen, dass sich die "luftreinhaltungstechnischen Untersuchungen" als unrichtig darstellen, da nicht von den von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Zahlen ausgegangen worden sei, kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden.

Der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik führt in diesem Zusammenhang aus, dass in der Beschwerde und den im Beschwerdeverfahren vorgelegten Unterlagen, die gewählte Methode (Vorgangsweise in der Luftschadstoffuntersuchung) nicht in Frage stellen, sondern als Kritikpunkte die Verkehrsprognose, die aktuelle Version HBEFA 5.1 sowie EU-Richtlinie 2024/2881 monieren (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik S. 18).

Im Ergebnis zeigen die Beschwerdeführerinnen mit diesem Vorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

2.3.2.5.9. Zum Vorbringen, dass in den Projektunterlagen Regelwerke für die Emissionsberechnung (TGs, RVS, HBEFA) für die betrachteten Planfälle verwendet werden, die nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen

Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, dass das HBEFA (gemeint die Version 5.1 des Handbuchs der Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr) überarbeitet worden sei und seit 22.10.2025 in der Version 5.1 zur Verfügung stehe. Es hätten sich speziell die Non-Exhaust-Faktoren teilweise deutlich verändert.

Der angefochtene Bescheid ist mit 10.10.2025 datiert und wurde ab dem 17.10.2025 auf der Internetseite der belangten Behörde als Download bereitgestellt und am 17.10.2025 kundgemacht. Vor diesem Hintergrund hätte weder die Projektwerberin noch der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik das mit 22.10.2025 geänderte Handbuch berücksichtigen können. Da es nicht in Geltung stand, war es im behördlichen Verfahren nicht anzuwenden.

Das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA) stellt eine standardisierte Datenbank, die den Kraftstoffverbrauch und den Ausstoß von Luftschadstoffen für die gängigsten Fahrzeugtypen unter realen Betriebsbedingungen berechnet, dar. Diese wird immer wieder aktualisiert und steht seit 22.10.2025 in der Version 5.1 zur Verfügung.

Im Beschwerdeverfahren hat die Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen (OZ 22, Luftschadstoffuntersuchung, Revision 1 vom 27.01.2026) angepasst und das neue HBEFA herangezogen und eingearbeitet.

Der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik führt in diesem Zusammenhang aus, dass durch die Einarbeitung der Version die 5.1 des HBEFA keine Änderungen in der luftreinhaltetechnischen Beurteilung resultieren (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik S. 14). Diese Ausführungen wurden von den Beschwerdeführerinnen nicht bestritten.

Im Ergebnis zeigen die Beschwerdeführerinnen somit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

2.3.2.5.10. Zum Vorbringen, dass die Richtlinie EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 anzuwenden wäre

Die Beschwerdeführerinnen bringen vor, dass mit der Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über Luftqualität und saubere Luft für Europa (Neufassung), ABl. L, 2024/2881, 20.11.2024, (im Folgenden: EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881), spätestens ab dem 1.1.2030 zu einer deutlichen Reduktion der Grenzwerte im Interesse des Gesundheitsschutzes komme. Es sei nicht nachvollziehbar, warum die Projektwerberin die im Jahr 2030 gegebenen Belastungen ermittelte, sodann aber die ab dann geltenden Grenzwerte nicht anwendete. Bei einer vollständigen Ermittlung der Luftschadstoffbelastung aus den Verkehren bestehender und geplanter Vorhaben im räumlichen Nahbereich würde sich erweisen, dass die neuen EU-Grenzwerte nicht eingehalten werden können.

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie ist am 10.12.2024 in Kraft getreten. Diese Richtlinie gibt neue Grenzwerte vor, unter anderem für Feinstaub und Stickstoffdioxid, die ab 2030 einzuhalten sind. Diese Richtlinie ist binnen zwei Jahren in nationales Recht umzusetzen. Es handelt sich aktuell nicht um eine unmittelbar anwendbare Richtlinie. Gegenständlich wurde noch keine Umsetzung in nationales Recht vorgenommen. Ebenfalls gelten die neuen Grenzwerte erst ab 2030. Das gegenständliche Vorhaben wird bis 2030 errichtet sein, sodass eine Betrachtung schon deshalb nicht erforderlich ist.

Das Bundesverwaltungsgericht hat im Feststellungsverfahren im Rahmen einer Grobprüfung die Sach- und Rechtslage im Zeitpunkt seiner Entscheidung anzuwenden. Im Entscheidungszeitpunkt ist die EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 nicht in Geltung und war daher im vorliegenden Feststellungsverfahren nicht anzuwenden. Das diesbezügliche Beschwerdevorbringen geht somit ins Leere.

Aber auch unter der Annahme, dass die EU-Luftqualitätsrichtlinie 2024/2881 anwendbar wäre, ist für die Beschwerdeführerinnen nichts zu gewinnen. Der Sachverständige für Luftreinhaltung führt in seinem Ergänzungsgutachten dazu schlüssig aus: *„Weites ist aus den Ergebnissen abzuleiten, dass bereits unter Berücksichtigung der derzeitigen Belastungssituation die Grenzwerte der EU-Richtlinie 2024/2881 für den JMW-PM_{10} den JMW-NO_2 und den HMW auch in der vorhabensbedingten Gesamtbelastung eingehalten werden. Für $PM_{2,5}$ werden derzeit noch geringfüge Überschreitungen des ab 2030 gültigen Grenzwertes*

registriert. So zeigt die Prognoserechnung eine Gesamtbelastung von max. 11,1 µg/m³ bei irrelevanter Zusatzbelastung von 0,13 µg/m³. Unter Berücksichtigung der mehr oder weniger abnehmenden Schadstofftrends der letzten Jahre ist aber auch mit einer Einhaltung des $PM_{2,5}$-JMW-Grenzwertes zu rechnen, was aber aufgrund der irrelevanten Zusatzbelastung kein Genehmigungskriterium darstellt.“ (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik S. 14 und 19; OZ 54 VHS S. 13). Und weiter: *„Anzumerken ist, dass in den Datenqualitätszielen der RL 2008/50/EG für die $PM_{2,5}$ Messung eine maximale relative erweiterte Messunsicherheit von 25 % am Grenzwert vorgegeben ist. Derzeit am Markt verfügbare Messgeräte weisen Messunsicherheit von 13-21% am Grenzwert auf. Die prognostizierten $PM_{2,5}$ Gesamtbelastungen würden damit unter Berücksichtigung eine zumindest ebenso hohen Prognoseunsicherheit von 25% als jedenfalls eingehalten zu bewerten sein.*“ (vgl. OZ 46, Gutachten Luftreinhaltetechnik S. 19). Diesen Ausführungen sind die Beschwerdeführerinnen nicht mehr auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten.

Im Ergebnis zeigen die Beschwerdeführerinnen damit keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf.

2.3.2.5.11. Zum Vorbringen, der Leitfaden UVP und IG-L wäre nicht angewendet worden

Der "Leitfaden UVP und IG-L" des Umweltbundesamtes stellt weder eine das Bundesverwaltungsgericht oder auch Sachverständige bindende Verordnung (vgl. VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144) dar, noch ist er für das Bundesverwaltungsgericht allgemein rechtlich verbindlich (vgl. VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061). Wenn die Beschwerdeführerinnen somit mit Hinweis in der Stellungnahme vom 02.07.2026 (OZ 52) erstmals und in der mündlichen Verhandlung vom 08.07.2026 (vgl. OZ 54, VHS, insbesondere S. 15) darauf hinweisen, dass der "Leitfaden UVP und IG-L" des Umweltbundesamtes nicht angewendet worden wäre und die von den Sachverständigen angewendete Methode nicht dem Stand der Technik und der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes entspreche, ist darauf hinzuweisen, dass die Sachverständigen die von ihnen verwendete bzw. überprüfte Methode offen und schlüssig dargelegt haben, auf welche Grundlagen sie sich beziehen. Im Ergebnis wurde nachvollziehbar dargelegt haben, wie sie zu ihrer Einschätzung gekommen sind.

Wie bereits dargelegt, ist der "Leitfaden UVP und IG-L" des Umweltbundesamtes nicht bindend und es ist daher für die Beschwerdeführerinnen nichts zu gewinnen. Auch ist das Bundesverwaltungsgericht nicht an seine eigene Rechtsprechung gebunden, sondern orientiert sich an der Rechtsprechung des Verfassungs- und des Verwaltungsgerichtshofes.

Das von den Beschwerdeführerinnen zitierte Erkenntnis (BVwG 02.05.2017, W104 2135697-1, *Modepark Röther*) mag eine andere Methode gewählt haben, ist aber vor dem Hintergrund des Erkenntnisses des VwGH vom 29.08.2024, Ra 2022/07/0025 jedenfalls nicht einschlägig und im Ergebnis nicht auf den vorliegenden Fall übertragbar. Auch kann nicht erkannt werden, dass es sich bei der im Erkenntnis gewählten Methode um eine „ständige Rechtspraxis“ handelt, da andere Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes diese Methode nicht gewählt haben (vgl. zB BVwG 05.07.2026 , W113 2320415-1/72E, *Logistikpark Gerasdorf*; BVwG 02.04.2026, W281 2317976-1, *Logistikzentrum Margarethen am Moos*) und auch keine Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes besteht, aus der hervorgeht, dass es sich dabei um eine „ständige Rechtspraxis“ oder ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes handeln würde.

Im Ergebnis haben die Beschwerdeführerinnen, insbesondere nach dem im Beschwerdeverfahren eingeholten Gutachten, kein Vorbringen erstattet, das geeignet ist, die von den Sachverständigen gewählte Methode, Berechnungen und Ergebnisse in Zweifel zu ziehen und haben weder schlüssig argumentiert, dass die gewählte Methode nicht dem Stand der Technik entspreche noch, dass den Schlussfolgerungen nicht zu folgen sei.

Der Sachverständige für Verkehrstechnik führt in diesem Zusammenhang nochmals schlüssig in der Verhandlung aus: „*Üblicherweise wird der Bestandsverkehr mit dem zu erwartenden Verkehr bereits bewilligter bzw. in Umsetzung befindlicher Projekte überlagert und als Grundbelastung angesetzt. Der projektinduzierte Verkehr wird sodann als zusätzliche Belastung dieser Grundbelastung gegenübergestellt und sämtliche Leistungsfähigkeitsüberprüfungen mit dem Gesamtverkehr geführt. Aus meiner Erfahrung liegen konkrete Angaben zum Projektverkehr frühestens mit Einreichung in einem Bewilligungsverfahren bzw. in einem Umwidmungsverfahren vor. In das Verkehrsmodell eingepflegte Projekte weisen gegenüber der „klassischen“ Berechnungsmethodik deutlich größere Bereiche mit Veränderungen im Verkehrsaufkommen auf.*“ (OZ 54, VHS S. 10).

Auch der SV für Luftreinhaltetechnik führt auf die Kritik der Beschwerdeführerinnen nochmal aus: „*Es gibt Vorhaben, wo eine Kumulationsbetrachtung durchaus einen Sinn hat. Es sind Anlagen, die emissionswirksam sind. Das können Industrieanlagen, Kiesgruben oder Deponien sein. Im vorliegenden Fall hat die Betriebsanlage selbst keine Emissionen, sondern nur der induzierte Verkehr. Die von den BF vorgeschlagene Vorgangsweise laut diesem Leitfaden überschreitet die Grobprüfung im Rahmen eines Feststellungsverfahren. Es würde sich selbst bei Beachtung dieser vorgeschlagenen Vorgehensweise nichts an der Beurteilung nach den derzeitigen Grenzwerten nach den IG-L ändern. Es würde sich nichts ändern, weil in allen*

Anraineraufpunkten die Grenzwerte eingehalten werden und von keiner erheblich negativen Zusatzbelastung auszugehen ist.“ (OZ 54, VHS S. 14).

Auch der SV für Lärmschutztechnik verweist (OZ 54, VHS S. 16) in diesem Zusammenhang auf sein Ergänzungsgutachten vom 17.06.2025 (gemeint 17.06.2026), indem er schlüssig ausführt: *„Für die schalltechnische Beurteilung sind grundsätzlich drei Komponenten zu unterscheiden:*

1. die bestehende Vorbelastung (ohne zusätzliche Vorhaben),

2. projektunabhängige Veränderungen (weitere absehbare Entwicklungen im Umfeld) und

3. die projektbedingten Veränderungen.

In der schalltechnischen Untersuchung wurde jene Situation betrachtet, die für die Beurteilung maßgeblich ist, nämlich die Veränderung der Immissionssituation durch das Vorhaben unter Berücksichtigung der bestehenden sowie der absehbaren Vorbelastung. Methodisch entspricht dies dem Vergleich der Gesamtsituation mit und ohne Vorhaben (1 + 2 + 3 gegenüber 1 + 2).

Eine isolierte Betrachtung des Vorhabens ohne Berücksichtigung weiterer Entwicklungen im Um-feld (Vergleich von 1 + 3 gegenüber 1) würde aufgrund der geringeren Vorbelastung zu höheren rechnerischen Veränderungen führen. Die vorliegenden Ergebnisse stellen damit in Bezug auf die ausgewiesene Veränderung einen konservativen Ansatz dar.

Soweit in der Beschwerde vorgebracht wird, dass projektunabhängige Veränderungen nicht in ausreichendem Umfang berücksichtigt wurden, ist festzuhalten, dass eine Erhöhung dieser Vorbelastung zwar zu höheren Gesamtimmissionen führen wird, jedoch die dem Vorhaben zurechenbare Zusatzbelastung unverändert bleibt. Gleichzeitig reduziert sich die relative Veränderung der Immissionssituation durch das Vorhaben.

Da die Bewertung im gegenständlichen Verfahren auf Grundlage der projektbedingten Änderung der Immissionssituation erfolgt und durch das Vorhaben keine Überschreitung maßgeblicher starrer Grenzwerte (insbesondere gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 [12]) gegeben ist, ist eine weitergehende Differenzierung der Überlagerungssituationen aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.

…

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens werden die vom Vorhaben ausgehenden Emissionen und die daraus resultierenden Immissionen herangezogen. Durch zusätzliche, nicht dem Vorhaben zuzurechnende Erhöhungen der Vorbelastung verändern sich die

Gesamtimmissionen, nicht jedoch die dem Vorhaben zurechenbare Zusatzbelastung.“ (vgl. OZ 48, S.6ff).

Im Ergebnis sind die Beschwerdeführerinnen diesen Ausführungen nicht mehr auf gleicher fachlicher Ebene entgegen getreten. Das Bundesverwaltungsgericht kann auch nicht erkennen, dass die Ausführungen der Sachverständigen unschlüssig oder in sich widersprüchlich wären. Auch der Umstand, dass das Bundesverwaltungsgericht in einem anderen Verfahren eine andere Methode angewandt hat oder dass ein unverbindlicher Leitfaden - unter Umständen - eine andere Auffassung vertritt, ist nicht geeignet, die schlüssigen und widerspruchsfreien Gutachten und die in der mündlichen Verhandlung getätigten Aussagen der Gutachter auf gleicher fachlicher Ebene zu entkräften. Im Ergebnis kann auch nicht erkannt werden – wie bereits in der Beweiswürdigung dargelegt – warum die Vorgangsweise nicht dem Leitfaden entsprechen sollte (vgl. Punkt 2.5.3. auf den, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird)

Aus alldem kann auch nicht erkannt werden, inwieweit der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik von diesem Leitfaden abgewichen wäre, da im Verfahren nicht hervorgekommen ist, dass durch das beantragte Vorhaben die jeweiligen Irrelevanzkriterien überschritten worden wären, derzeit Grenzwertüberschreitungen bestehen oder aufgrund das Vorhaben zu erwarten wären und auch nicht aufgrund der Zusatzbelastung es zu einer wesentlichen Änderung der Zusammensetzung der Luft kommt (vgl. in diesem Zusammenhang das Prüfschema auf S. 61 des LEITFADEN UVP UND IG-L, Überarbeitete Version 2020, https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0737.pdf, abgerufen am 04.09.2026). Eine Erreichung der Schwellenwerte, und damit eine erforderliche Einzelfallprüfung, ergab sich bereits aufgrund der zu kumulierenden Parkplätze, mit denen der Schwellenwert gemäß Anhang 1. Z 19 lit. a UVP-G 2000 überschritten wurde. Das Gebiet, in dem ein räumlicher Zusammenhang besteht, wurde von der Projektwerberin offengelegt und vom Sachverständigen für Luftreinhaltetechnik als schlüssig, widerspruchsfrei und dem Stand der Technik befunden.

2.3.2.5.12. Zum Vorbringen, dass die schalltechnische Untersuchung unrichtig bzw unvollständig sei, da von unrichtig bzw unvollständig ermittelten Verkehrsdaten ausgegangen worden sei

Eingangs ist festzuhalten, dass das Verkehrsaufkommen bzw. der Fachbereich Verkehr für sich kein Schutzgut gemäß § 1 Z 1 UVP-G 2000 darstellt, sondern als Grundlage und Eingangsparameter für andere Fachbereiche zur Beurteilung deren Auswirkung auf die

Umwelt dient. So dient das Verkehrsaufkommen im gegenständlichen Fall jedenfalls als Eingangsparameter für die Fachbereiche Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik.

Die von der Projektwerberin ermittelten "Verkehrsdaten" entsprechen dem Stand der Technik, sind widerspruchsfrei und in sich schlüssig (vgl. in diesem Zusammenhang Punkt 2.3.2.5.2. bis 2.3.2.5.2. 4. auf den, um Wiederholungen zu vermeiden, verwiesen wird).

Wenn die Beschwerdeführerinnen somit vorbringen, dass sich die "schalltechnische Untersuchung" als unrichtig darstelle, da nicht von den von den Beschwerdeführerinnen vorgelegten Zahlen ausgegangen worden sei, kann diesem Vorbringen nicht gefolgt werden.

In der Beschwerde und der Beilage ./ 3 zur Beschwerde wird im Wesentlichen darauf hingewiesen, dass keine differenzierte Betrachtung verschiedener Überlagerungssituationen vorgenommen worden sei, insbesondere keine gesonderte Bewertung des Vorhabens ohne Berücksichtigung weiterer Projektentwicklungen im Umfeld.

Der SV für Lärmschutztechnik führt in seinem Ergänzungsgutachten vom 17.06.2025 (gemeint 17.06.2026), dazu schlüssig aus: „*Da die Bewertung im gegenständlichen Verfahren auf Grundlage der projektbedingten Änderung der Immissionssituation erfolgt und durch das Vorhaben keine Überschreitung maßgeblicher starrer Grenzwerte (insbesondere gemäß ÖAL-Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 [12]) gegeben ist, ist eine weitergehende Differenzierung der Überlagerungssituationen aus fachlicher Sicht nicht erforderlich.*

…

Für die Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens werden die vom Vorhaben ausgehenden Emissionen und die daraus resultierenden Immissionen herangezogen. Durch zusätzliche, nicht dem Vorhaben zuzurechnende Erhöhungen der Vorbelastung verändern sich die Gesamtimmissionen, nicht jedoch die dem Vorhaben zurechenbare Zusatzbelastung."

In der mündlichen Verhandlung führt der Sachverständige für Lärmschutztechnik ergänzend, wie bereits der Sachverständige für Verkehrstechnik und der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik aus, dass die anderen zu kumulierenden Vorhaben (Bestand) in der bestehenden Umweltbelastung (Grundbelastung) zu berücksichtigen sind; dies gilt auch für noch nicht errichtete, aber genehmigte oder beantragte Vorhaben. Weiters steht in dem Absatz, dass auch in einem allenfalls nachfolgenden UVP-Genehmigungsverfahren der tatsächliche Ist-Zustand (Nullfall) darzustellen wäre und verweist in diesem Zusammenhang auf das UVP-Rundschreiben 2025 (siehe UVP-Rundeschreiben 2025, S. 47, 5. Absatz).

Wie bereits mehrfach ausgeführt, gibt es für das Bundesverwaltungsgericht keinen Grund oder Anlass, an diesen Angaben zu zweifeln.

Sofern die Beschwerdeführerinnen noch den Untersuchungsraum in den schalltechnischen Unterlagen bzw im Gutachten kritisiert haben, ist Folgendes auszuführen:

Sofern die Beschwerdeführerinnen einwenden, dass der Untersuchungsraum ua aufgrund der gegebenen Wohnnutzungen auf der Triesterstraße nicht gerechtfertigt wäre, ist zunächst zu entgegnen, dass keines der Grundstücke der Beschwerdeführerinnen auf bzw. an der Triesterstraße situiert ist.

Wie bereits im behördlichen Gutachten vom 09.09.2025 vom Sachverständigen für Lärmschutztechnik dargelegt, kann das höherrangige Straßennetz (B17 im Osten und die A21 im Süden) zur Abgrenzung herangezogen werden, da die, von diesen Straßen ausgehenden, Emissionen die Auswirkungen des Vorhabens maßgeblich überlagern und es damit zu akustischen Verdeckungseffekten kommt.

Unabhängig von dieser fachlichen Begrenzung des Untersuchungsraumes wurden im Schalltechnischen Projekt von Rosinak & Partner vom 30.01.2026 auch Immissionspunkte in Bereichen außerhalb dieser angesprochenen Abgrenzung berücksichtigt. Dadurch ist sichergestellt, dass potenziell betroffene Bereiche jedenfalls in die Beurteilung einbezogen wurden und damit keine relevante Auswirkung des Vorhabens unbeachtet blieben.

Konkret wurden in den schalltechnischen Bearbeitungen Immissionspunkte im Osten der B17 (z.B. IP07, IP08) berücksichtigt, da bei schalltechnischen Untersuchungen die nächstgelegenen Bereiche mit Wohnnutzung zu berücksichtigen sind. Bei Immissionspunkten in größeren Abständen reduziert sich der Immissionseintrag auf Grund der geometrischen Pegelabnahme. Die Grundstücke der Zweit- und Drittbeschwerdeführerin sind im betrachteten Untersuchungsraum in den Unterlagen der Projektwerberin (vgl. dazu Schalltechnisches Projekt von Rosinak & Partner vom 03.07.2025 und Schalltechnisches Projekt von Rosinak & Partner vom 30.01.2026) enthalten. Beide Grundstücke liegen südlich des IP08 und es sind im Ergebnis keine projektbedingten Auswirkungen zu erwarten (vgl. zum Gesamten in diesem Zusammenhang OZ 48, Gutachten Lärmschutztechnik S. 9 bis 15).

2.3.2.5.13. Im Ergebnis zeigen die Beschwerdeführerinnen mit ihrem Vorbringen keine Rechtswidrigkeit des angefochtenen Bescheides auf und es kann auch nicht erkannt werden, dass wesentliche Verfahrensvorschriften nicht eingehalten worden wären.

2.3.2.6. Nur der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die belangte Behörde zu Recht die Erfüllung der Tatbestände Z 19 lit b, lit c, lit d und lit. e des Anhang 1 des UVP-G 2000 verneint hat, da das Vorhaben kein Logistikzentrum ist (lit. b und lit. 3), das Vorhaben weder in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A oder D liegt, noch es eine Fläche von mindestens 5 ha oder mindestens 500 Stellplätze in Anspruch nimmt (lit. c) bzw auch keine Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha (lit. d) vorliegt.

Der Tatbestand der Z 21 lit a des Anhanges 1 des UVP-G 2000 ist ebenfalls nicht erfüllt, da insgesamt 362 Stellplätze errichtet werden und der relevante Schwellenwert von 1500 sowie auch die Bagatellschelle von 25% nicht erreicht werden. Der Tatbestand der Z 21 lit c des Anhanges 1 des UVP-G 2000 ist ebenso nicht erfüllt, da für die Parkplatzfläche unversiegelte Flächen von 0,43 ha – und somit nicht mindestens 1 ha – in Anspruch genommen wird.

2.3.2.7. Im Ergebnis steht daher - gestützt auf die eingeholten Sachverständigengutachten - aufgrund des Ergebnisses der Einzelfallprüfung fest, dass durch das geplante Vorhaben nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs 1 Z 1 UVP-G 2000 zu rechnen ist und es ist daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben nach dem UVP-G 2000 durchzuführen.

Es war daher festzustellen, dass das beantragte Vorhaben keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

2.3.2.8. Die Beschwerden waren daher abzuweisen.

Zu B) Unzulässigkeit der Revision

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen.

Sofern vorgebracht wird, dass es keine Rechtsprechung dazu gebe, wie konkret absehbare Entwicklungen im UVP-Feststellungsverfahren zu berücksichtigen sind, und damit auf Vorhaben Bezug genommen wird, die sich lediglich im Planungsstadium befinden, kann aufgrund des klaren Wortlautes des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 (“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“), keine Rechtsfrage von grundsätzlicher Bedeutung erkannt werden.

Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.

Rechtsmittelbelehrung:

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. für den Fall der Nichtzulassung der Revision eine außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltspflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 340,-- zu entrichten.

Wenn Sie außerstande sind, die Kosten der Führung eines Verfahrens vor dem Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint, ist Ihnen Verfahrenshilfe zu bewilligen.

Der Antrag auf Verfahrenshilfe ist innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung dieser Entscheidung in Fällen der ordentlichen Revision beim Bundesverwaltungsgericht, in allen anderen Fällen beim Verfassungsgerichtshof und/oder Verwaltungsgerichtshof einzubringen.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des

Erkenntnisses oder Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W281, am 30.09.2026

Mag. Rosemarie HALBARTH-KRAWARIK
(Richterin)