



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 2317976-1/70E

(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 Beschwerde der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa, vertreten durch Mag. Wolfram SCHACHINGER, gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 15.07.2025, Zl. WST1-UF-255/001-2025, betreffend das Vorhaben „Errichtung eines Logistikzentrums Margarethen am Moos“ der TERRAE V Am Fischagraben Projektentwicklungs GmbH, vertreten durch Mag. Detlev BAUMGARTEN, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am 23.01.2026 zu Recht:

A)

Die Beschwerde wird als unbegründet abgewiesen.

B)

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

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Schreiben vom 14.04.2025 stellte die TERRAE V Am Fischagraben Projektentwicklungs GmbH (im Folgenden: Projektwerberin) einen Antrag, die Niederösterreichische Landesregierung (im Folgenden: belangte Behörde) möge feststellen, dass für das Vorhaben der Projektwerberin „Errichtung eines Logistikzentrum Margarethen am Moos“, nämlich die Errichtung und der Betrieb eines Logistikzentrums auf dem Grundstück Nr. 892/22, KG 05013 Margarethen am Moos, in der Gemeinde Margarethen am Moos, keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfülle und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliege.

2. Mit Bescheid vom 15.07.2025, GZ: WST1-UF-255/001-2025, stellte die belangte Behörde antragsgemäß fest, dass das Vorhaben „Errichtung eines Logistikzentrum Margarethen am Moos“ keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfülle und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliege.

3. Dagegen hat die Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa (im Folgenden: Beschwerdeführerin) Beschwerde eingebracht, welche dem Bundesverwaltungsgericht am 21.08.2025 vorgelegt wurde.

4. Das Bundesverwaltungsgericht holte ein Ergänzungsgutachten aus dem Bereich der Lärmschutztechnik ein und führte am 23.01.2026 eine mündliche Verhandlung durch.

5. Das Bundesverwaltungsgericht führte Ermittlungen zu den möglichen Vorhaben im Umkreis des geplanten Vorhabens durch mehrere Anfragen bei der Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha und den im Umkreis ansässigen Betrieben sowie durch Einsicht in öffentliche Register durch, forderte Unterlagen an und gab den Parteien die Möglichkeit, dazu Stellung zu nehmen.

6. Die Parteien erstatteten allesamt Stellungnahmen, worauf das Bundesverwaltungsgericht ergänzende Ermittlungen durchführte.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1.1. Zum Vorhaben

1.1.1. Die Projektwerberin plant auf dem Grundstück Nr. 892/22 der EZ 720 in der Katastralgemeinde 05013 Margarethen am Moos die Errichtung von zwei Hallen. Das Grundstück Nr. 892/22 weist eine Gesamtfläche von 27.614 m² auf und ist derzeit als "Bauland Industrie" gewidmet.

1.1.2. Als Neubau ist die Errichtung einer L-förmigen Lagerhalle, bestehend aus zwei Einheiten, samt Nebenräumen (Büros, Sanitäranlagen, Sozialräumen) und Laderampen geplant, welche sich am nordöstlichen Grundstücksende ausrichten soll. Die verbleibenden Flächen im Süden und Westen sollen für Erschließungswege, Pkw- und Lkw-Stellplätze, Ladehöfe und Grünflächen genutzt werden.

Die bebaute Fläche ist mit insgesamt 15.208 m² projektiert, und es ist eine Bauhöhe von ca. 13 m vorgesehen. Weiters sind asphaltierte Verkehrsflächen im Ausmaß von 6.242 m², Tiefhöfe mit 1.280 m² und Grünflächen mit 4.568,8 m² projektiert.

Das Vorhaben sieht die Errichtung von 81 nicht öffentlich zugänglichen PKW Stellplätzen vor, wovon 9 asphaltiert (Fläche 122,5 m²) und 72 mittels Rasengittersteinen befestigt (Fläche 900 m²) werden.

Die Zu- und Abfahrt zum Gelände ist über zwei Anbindungen an Gemeindestraßen geplant, wobei für jene im Südosten noch der Zufahrtsweg entsprechend zu ertüchtigen ist. Die geplante Zufahrt im Nordwesten kann direkt an die bestehende Gemeindestraße „Bäckerstraße“ erfolgen. Die Projektliegenschaft soll primär südlich des Kreuzungsbereiches der Straßen „Bäckerstraße“ und „Am Fischagraben“ erschlossen werden. Am südöstlichen Grundstücksende ist eine zweite Anbindung an das Areal vorgesehen, der hier bereits gewidmete Weg samt Wendeanlage ist entsprechend anzupassen und auszubauen.

Erschlossen werden die Stellplätze und Ladehöfe über eine durchgehende Betriebsstraße, welche die beiden Anbindungen im Nordwesten bzw. im Südosten verbindet, im Südosten ist auch eine Wendeanlage vorgesehen, an welcher das Umkehren von Großfahrzeugen (z.B. Sattelzug) in einem Zug möglich ist.

1.1.3. Die genauen Maße und die genaue Ausgestaltung sind dem Lageplan " Fassadenabwicklung" vom 03.05.2024, dem Lageplan "Flächenaufstellung" vom 11.04.2025 sowie dem Einreichplan "Dachdraufsicht" vom 03.05.2024 zu entnehmen.

1.1.4. Verkehre

1.1.4.1. Für den LKW-Verkehr sind folgende Lieferfrequenzen vorgesehen: Ein- Ausfahrt: insgesamt 82.

Gesamt Ein- und Ausfahrten: 164; 06:00 - 19:00 Uhr: 131, 19:00 - 22:00 Uhr: 25, 22:00 - 06:00: 8.

1.1.4.2. Für den PKW-Verkehr sind folgende Lieferfrequenzen vorgesehen: Ein- Ausfahrt: insgesamt 82.

Es sollen ca. 52 Personen beschäftigt werden, dafür sind 32 PKW-Stellplätze vorgesehen. Es werden 82 PKW-Stellplätze zur Verfügung gestellt. Davon werden je Einheit 4 PKW-Stellplätze als E-Ladestellen mit einer Ladeleistung von je 11 KW hergestellt.

Gesamt Ein und Ausfahrten: 104; 06:00 - 19:00 Uhr: 83, 19:00 - 22:00Uhr: 16, 22:00 - 06:00 Uhr: 5

1.1.5. Das Grundstück Nr. 892/22 liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet iSd Kategorie A (besonderes Schutzgebiet), D (belastetes Gebiet Luft) oder E (Siedlungsgebiet) iSd Anhang 2 UVP-G 2000.

1.2. Zur Umgebung und möglichen Vorhaben

1.2.1. In der näheren Umgebung, ebenfalls als "Bauland Industrie" gewidmet, finden bzw. fanden sich Handwerksbetriebe und Lagerhaltungsbetriebe. Es handelt sich dabei um jene Betriebe, die im südlichen Bereich Ecke Bäckerstraße/Heidestraße, südlich der Heidestraße bis Heidestraße Nr. 7 und Ecke Heidestraße/"Margareten am Moos" (im GIS Atlas Niederösterreich: "Heidestraße") sowie westlich von der Straße "Margarethen am Moos" liegen:

Im Betrieb wird kein Papier, Pappe, Karton, etc. produziert. Das Material für die Verarbeitung wird angekauft. Derzeit wird eine vierstellige Anzahl an Wellpappe/Papier/Karton verarbeitet.

1.1.2.3. EVVA – Schmiermittel – Fabrik Gesellschaft m.b.H. Nfg. KG. im Standort 2433 Margarethen am Moos, Heidestraße 7, Art der Betriebsanlage: Schmierölerzeugung.

Es handelt sich um eine Fabrikations- und Lagerhalle in der Schmierstoffe für den automotiven und industriellen Sektor hergestellt werden.

In dem Betrieb wird weder aus Rohöl (durch zB Reinigung und Veredelung) ua Benzin, Dieselmotortreibstoff, Heizöl, Naphtha, die Grundöle für Schmierstoffe und Bitumen noch aus Kunststoffabfällen Rohöl selbst hergestellt. Es werden keine Fette oder Öle aus tierischen oder pflanzlichen Rohstoffen selbst hergestellt. Das Produktionsvolumen richtet sich nach der Auftragslage.

1.1.2.4. Finze Group GesmbH im Standort 2433 Margarethen am Moos, Bäckerstraße 3, Art der Betriebsanlage: Lagerhallen für Kunststoff bzw. Kunststoffrückgewinnung

Der Betrieb besteht aus drei Lagerhallen zur Lagerung von Kunststoff sowie zur Kunststoffrückgewinnung samt Büro und Sozialräumen. Das Unternehmen mit Sitz in Wien befasst sich hauptsächlich mit Groß- und Detailhandel mit Thermoplasten und Duroplasten in der Form von Folien, Platten und Leisten als Primärware. Diese Waren werden in den meisten Fällen dem Kunden direkt vom Hersteller per Spedition zugestellt, ein geringer Teil wird in den Lagerräumen zwischengelagert und durch firmeneigene Fahrzeuge zugestellt. Die Abnehmer verarbeiten diese Rohstoffe weiter und übermitteln die Produktionsabfälle als sortenreines Rücklaufmaterial entweder eben oder als Form- oder Spritzteile. Dieses Material wird zerkleinert und als Mahlgut in verschiedenen Korngrößen wieder übernommen und weiterverarbeitet.

1.1.2.5. Zell-Pap Logistik GmbH im Standort 2433 Margarethen am Moos, Heidestraße 11, Art der Betriebsanlage: Transport- und Speditionsbetrieb, Lagerhallen für Papierrollen. Der Betrieb wurde im Jänner 2020 eingestellt; eine Nachfolgenutzung ist nicht bekannt.

Genehmigt wurde eine Betriebsanlage zur Ausübung des Transport- und Speditionsbetriebes bestehend aus drei Lagerhallen für Verpackungskartonagen samt Bürobereich und Lager und Sozialräumen.

1.1.2.6. Hütte + co Ernst Ranftl und Partner GmbH im Standort 2433 Margarethen am Moos, Am Fischagraben 6, Art der Betriebsanlage: Tischlerei; Reparatur- und Servicehalle für Holzhütten.

An eine bestehende bewilligte Kaltlagerhalle wurde ein Zubau in Holzbauweise errichtet. In der Halle ist eine Werkstatt samt zugehöriger Neben- und Sozialräume eingerichtet.

1.1.2.7. Samuel George Moldovan im Standort 2433 Margarethen am Moos, Am Fischagraben 20, Art der Betriebsanlage: Lagerhalle mit Büro.

Errichtet wurde ein eingeschossiger Lagerbereich und angrenzend ein zweigeschossiger Bürobereich. Es wird die Montage von vorgefertigten Geländern, Trenn- und Zaunelementen mittels einfacher Schraubverbindungen auf vormontierte Unterkonstruktionen, gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit 10 Kraftfahrzeugen und die Vermietung beweglicher Sachen angeboten.

1.1.2.8. Hans Wittmann & Sohn GesmbH im Standort 2433 Margarethen am Moos, Bäckerstraße 6, Art der Betriebsanlage: Lager für Bekleidung / Textilien

Es handelt sich um eine Halle, in der Wäsche gelagert wurde. Der Lager- und Servicebereich wurde gänzlich eingestellt und wird nur mehr internationale Vermittlung in der Bettwäscheproduktion sowie Beratung und Dessinierung angeboten.

1.1.2.9. Fahrtendienst Buchinger im Standort 2433 Margarethen am Moos, Am Fischagraben 3, Art der Betriebsanlage: Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen. Keine Betriebsanlage bzw. handelt es sich um ein unbebautes Grundstück.

1.1.2.10. „Baduscho“ Dusch- und Badeeinrichtungen Produktions- und Vertriebsgesellschaft m.b.H. im Standort 2433 Margarethen am Moos, Heidestraße 9, Art der Betriebsanlage: Lagerhallen für Sanitärartikel. Die Betriebsanlage wurde im Jahr 2025 (März) aufgelassen. Eine Nachfolgenutzung ist nicht bekannt.

1971 wurde eine Halle errichtet, in der die Anfertigung von Möbelbeschlägen sowie Fertigung von Spritzgußteilen aus Kunststoff erfolgte. Zuletzt wurden dort neben der Lagerung auch Beratung zur Dusch-Architektur samt einem Schauraum angeboten.

1.1.2.11. Maximus Ladeneinrichtung e.U.: Am Fischagraben 4, 2433 Margarethen am Moos, Grundstück Nr. 892/18, KG Margarethen am Moos.

Im Rahmen eines Einzelhandelsgewerbes werden gebrauchte Ladeneinrichtungen wie zB Kühltruhen, Regale, Gastrogeräte, Vitrinen, Einkaufskörbe usw. verkauft. Die Produkte werden nicht direkt auf bzw. über die Webseite, sondern über die Plattform www.willhaben.at verkauft. Es besteht die Möglichkeit diese selbst abzuholen, es wird aber auch die Möglichkeit „Versand“ angeboten.

1.1.2.12. BEB Fertigungscenter GmbH & Co KG im Standort 2433 Margarethen am Moos, Bäckerstraße 1, Art der Betriebsanlage: Mechanische Werkstätte

Es handelt sich um eine Produktionshalle, ein Lager, einen Kompressorraum und einen Bürotrakt. Die Produktionshalle dient als Fertigungsbetrieb für Maschinenbauelemente im Bereich CNC-Fräsen und Drehen. Das anschließende Lager (144,64 m²) wird als 2-Stunden-Arbeitsraum iSd der Arbeitsstättenverordnung betrieben.

1.1.3. Auf folgenden Grundstücken befinden sich noch folgende Anlagen.

1.1.3.1. Auf dem Grundstück 488/1, KG Margarethen am Moos, EZ 177, befindet sich ein Teil der Leitha Straße B 60. Es handelt sich um eine ehemalige Bundesstraße. Sie wurde am 01.04.2002 dem Land Niederösterreich übertragen und wird nunmehr als Landesstraße verwaltet. Das Grundstück ist etwa 1,15 km von der geplanten Lagerhalle via Luftlinie entfernt. Die Leitha Straße führt durch die Katastralgemeinde Margarethen am Moos und in diesem Gebiet durch Siedlungsgebiet.

1.1.3.2. Zusätzlich finden sich auch noch die Heidestraße, die Bäckerstraße und Am Fischgraben als Straßen, die von der B60 abzweigen und zum Vorhaben führen.

1.1.3.3. Auf dem Grundstück 1046, KG Margarethen am Moos, EZ 838, befindet sich die Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf, Streckennummer: 192 01. Es handelt sich um eine Nebenbahn. Die Strecke wird ca. ab der Anschlussbahn der EVVA (km 19,749 der Strecke, Grundstück 608 der KG Margarethen am Moos) bis zur Eisenbahnkreuzung dieser Bahnstrecke mit der Leitha Straße (zwischen Götzendorf an der Leitha und Margarethen am Moos) nicht mehr befahren. Die Strecke ab der Anschlussbahn EVVA (km 19,749) wird von Schwechat/Fischamend aus bedient.

Die EVVA – Schmiermittel – Fabrik Gesellschaft m.b.H. Nfg. KG. betreibt auf ihrem Grundstück eine Anschlussbahn an die Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf (km 19,749). Durchschnittlich wird diese Anschlussbahn von ein bis zwei Zügen täglich befahren. Die Anschlussbahn ist vom nächsten Siedlungsgebiet (Adresse Heidesiedlung Badeteich IV, Haus Nr. 15a) ca. 70m entfernt.

Zur DS Smith Packaging Austria GmbH führt auch eine Anschlussbahn (km 19,321) von der Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf. Diese Anschlussbahn wird nicht mehr befahren, auf ihr werden seit etwa 10 Jahren keine Verkehre mehr geführt. Die Anschlussbahn ist vom nächsten Siedlungsgebiet (Adresse Heidesiedlung Badeteich IV, Haus Nr. 20) knapp unter 500m entfernt.

1.3. Zum Gutachten Verkehrstechnik von DI Stocker vom 04.06.2025

Im Mai 2024 erfolgten Verkehrszählungen durch das Planungsbüro Zieritz und Partner sowie ergänzend dazu im Mai 2025 durch den Sachverständigen.

In der Straße „Am Fischgraben“ wurden rd. 240 Kfz pro Werktag erhoben, davon waren rd. 80 Lkw-ähnliche Fahrzeuge. In der Bäckerstraße nördlich von „Am Fischgraben“ wurden rd. 400 Kfz/Tag erhoben, davon rd. 160 Lkw-ähnliche Fahrzeuge. Daraus abgeleitet ergeben sich im südlichen Abschnitt der Bäckerstraße rd. 150 Fahrzeuge/Tag, davon r. 80 Lkw-ähnliche.

Im Mai 2025 wurden in der Heidestraße vor der Kreuzung mit der B60 rd. 1900 Fahrzeuge/Tag gezählt, davon waren rd. 300 Lkw-ähnliche.

Durch das Vorhaben werden 164 Lkw-Fahrten und 104 Pkw-Fahrten pro Werktag erzeugt. Das Vorhaben verfügt über zwei Ein- und Ausfahrten, eine in die Bäckerstraße und eine Am Fischgraben. Die Aufteilung der Fahrten wird mit 80% über Bäckerstraße und 20% über den Fischgraben angegeben.

Durch die Umsetzung des Vorhabens kommt es in der Bäckerstraße südlich von „Am Fischgraben“ zu einer Zunahme der Verkehrsstärke auf rd. 370 Kfz-Fahrten/Tag (+140%). Am Fischgraben ändert sich die Verkehrsstärke auf rd. 300 Kfz-Fahrten /Tag (rd. +20%). In der Heidestraße liegen die Zuwächse bei rd. 6,5% im Pkw-Verkehr und bei 55% im Lkw-Verkehr.

Hinsichtlich der Auslastung der relevanten Knoten sind die Anbindungen an das Straßennetz der Bäckerstraße und „Am Fischgraben“ aufgrund der geringen Verkehrsstärken gering belastet und weisen ausreichend Reserven auf. Die Anbindung der Heidestraße an die B60, wo alle Nutzungen dieses Gebietes auf das höherrangige Straßennetz einbinden, ist inklusive des Vorhabensverkehrs in der Morgenspitze bei guter Verkehrsqualität zu max. 13% ausgelastet. Es sind ausreichend Reserven vorhanden.

Über das vorhandene bzw. prognostizierte Verkehrsaufkommen hinausgehende kumulative Wirkungen können nach derzeit vorliegenden Informationen nicht erkannt werden. Die

prognostizierte Auslastung des relevanten Knotens weist jedoch auch für etwaige zukünftige Nutzungen Reserven auf.

Durch die Umsetzung des geplanten Vorhabens eines Logistikzentrums in Margarethen am Moos kommt es zu keiner relevant negativen Beeinflussung der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im umliegenden Straßennetz.

Auch die kumulative Betrachtung mit bestehenden naheliegenden Nutzungen zeigt keine erhebliche Beeinträchtigung der Flüssigkeit, Leichtigkeit und Sicherheit des Verkehrs im umliegenden Straßennetz.

1.4. Zum Gutachten Luftreinhalte-technik von Ing. Englisch und DI Ellinger vom 12.06.2025

Es erfolgte die Erhebung des Bestands(Ist)zustandes für die verkehrsrelevanten Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2)/(Stickstoffoxide) NO_x , Feinstaubpartikel (PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$). Die Beurteilung wird auf Basis von Messdaten nahe gelegener Luftgütemessstationen des Niederösterreichischen Luftgütemessnetzes (Stixneusiedl, Klein-Neusiedl und Flughafen Wien) vorgenommen. Die Bewertung des Ist-Zustandes anhand gesetzlicher Grenzwerte erfolgt für den Zeitraum 2020 bis 2024.

Der HMW-Grenzwert für NO_2 des IG-Luft ($200 \mu\text{g}/\text{m}^3$) wurde an allen Messstationen im Untersuchungszeitraum deutlich unterschritten. Ebenso wurde der Grenzwert für den JMW von NO_2 (Grenzwert nach IG-Luft: $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$; Toleranzmarge ab 2010: $+ 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$) an allen Messstellen auch ohne Berücksichtigung der Toleranzmarge eingehalten.

Auch der JMW-Grenzwert für NO_x zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (BGBl. II Nr. 298/2001) wurde an allen drei Messstellen sicher eingehalten.

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ nach IG-L wurde in den letzten Jahren zu weniger als 50% ausgeschöpft. Ebenso wurde die zulässige Überschreitungshäufigkeit für den TMW (25 Überschreitungen pro Kalenderjahr) an keiner Messstelle überschritten.

Für den $\text{PM}_{2,5}$ Jahresmittelwert ist ein Grenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt, der an den Messstationen Stixneusiedl, Klein-Neusiedl und Flughafen Wien in den letzten Jahren ebenfalls zu weniger als 50% ausgeschöpft wurde.

Die Beurteilung der projektbedingten Immissionszusatzbelastung erfolgt anhand des Schwellenwertkonzepts. Unterschreitet die Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle, so sind keine projektbedingten Auswirkungen zu erwarten, und das Vorhaben kann als

immissionsneutral beurteilt werden. Eine Ermittlung der Gesamtbelastung ist in diesem Falle nicht erforderlich, weil eine irrelevante Zusatzbelastung zu keiner signifikanten Änderung der Grundbelastung führt.

Die Modellierung der Immissionen basiert auf der Berechnung der Emissionen des KFZ-Verkehrs entlang der Zufahrtsroute zum geplanten Logistikzentrum. Den Emissionsrechnungen wurden die prognostizierten Verkehrsbelastungen als DTVw für den Bestandverkehr (Planfall 0, PF0) sowie den Prognoseverkehr mit Vorhaben (Planfall 1, PF1) zugrunde gelegt. Die Verkehrsstärken auf der B60 wurden durch Zählraten aus 2019 der nächstgelegenen Dauermessstelle (Schwadorf) berücksichtigt und 10% aufgeschlagen und zudem beiden Richtungen je 100% der im Verkehrsgutachten angeführten vorhabensbedingten Fahrten zugeordnet um bei allen Anrainern die maximalen Zusatz- und Gesamtbelastungen zu ermitteln. Es erfolgte die Berücksichtigung aller Emissionen des Gesamtverkehrs der relevanten Straßenzüge im Nullplanfall.

Die Modellierung der Immissionen entlang der Zufahrtsroute zum geplanten Logistikzentrum basiert auf den berechneten Emissionen des Straßenverkehrs, ausgehend von der B60 bis zur Zufahrt zum Logistikzentrum.

Die Beschreibung der immissionsseitigen Auswirkungen erfolgte dabei für die Parameter Stickstoffdioxid und Feinstaub $PM_{10}/PM_{2,5}$.

Als Grundbelastung werden Mittelwerte der letzten Jahre der niederösterreichischen Luftgütemessstellen Klein-Neusiedl Flughafen Wien herangezogen.

Die vorhabensrelevanten Immissionsbelastungen für die JMW NO_2 , PM_{10} und $PM_{2,5}$ sind in allen Immissionspunkten irrelevant gering im Sinne des Schwellwertkonzeptes (3 % der JMW-Grenzwerte) und leistet daher keinen messbaren und daher vernachlässigbaren Beitrag an der bestehenden Vorbelastung.

Für die Ermittlung der Zusatz- und Gesamtbelastung für den max. NO_2 -HMW wird das Verfahren nach ON M9445 mit den in der RVS 04.02.12 (2020) aktualisierten Faktoren und Formeln angewendet. Die auf diese Weise ermittelte Gesamtbelastung beträgt im Vorhabensplanfall maximal $102 \mu\text{g}/\text{m}^3$ und liegt damit deutlich unter dem Grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen liegen mit max. $2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in allen Aufpunkten unter der Irrelevanzschwelle.

Im Vergleich zum Referenzplanfall ist für den Ausbauplanfall mit keinen zusätzlichen PM_{10} -TMW Überschreitungen zu rechnen.

Die Zusatzbelastung liegt in allen Bereichen des Rechengebietes unter der Irrelevanzschwelle von $3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. 10 % des Grenzwertes zum Schutz der Ökosysteme und Vegetation.

Für PM_{10} und $\text{PM}_{2,5}$ kann für die lokale Vorbelastung von der Einhaltung der JMW-Grenzwerte sowie auch für das Überschreitungskriterium für den PM_{10} TMW nach IG-L ausgegangen werden. Für die IG-L Grenzwertregelungen HMW NO_2 und JMW NO_2 ist derzeit und auch in Zukunft von deren Einhaltung auszugehen. In der Verordnung des Bundesministers für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 101/2019) ist das Projektgebiet nicht als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen.

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

Die Zusatzbelastungswerte JMW- PM_{10} , JMW- $\text{PM}_{2,5}$, HMW- NO_2 und JMW- NO_2 liegen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 %. Für den TMW- PM_{10} resultiert damit statistisch gesehen keine zusätzliche Überschreitung des TMW-Grenzwertes. Weitere KFZ-bedingte Nebenemissionsstoffe, für die ebenfalls eine gesetzliche Immissionsbegrenzung besteht, sind aufgrund der sehr geringen Emissionen nicht von Bedeutung (Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Schwefeldioxid, Benzo(a)pyren) und liegen um 1-2 Größenordnungen unter den jeweiligen Bagatellschwellen.

Aus luftreinhalte technischer Sicht kann somit davon ausgegangen werden, dass durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens „Logistikzentrum Margareten am Moos“ keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren und der Schutzzweck für nahegelegenen schutzwürdigen Gebiete der Kategorie E nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

1.5. Zum Gutachten Lärmschutztechnik von Ing. Bader vom 11.06.2025 samt Gutachtenergänzung vom 29.12.2025 und 23.01.2026

Die Vorbelastung wurde sowohl für den Straßenverkehr als auch für den Flugverkehr errechnet.

In Bezug auf die bestehenden Betriebe besteht diese gemeinsame Einwirkung durch die Immissionen, die von den Emissionen auf den jeweiligen Betriebsarealen sowie den Emissionen durch Fahrbewegungen im öffentlichen Netz ausgehen.

Das im Gutachten betrachtete Netz (Bäckergasse, Am Fischgraben, Heidestraße) wurde um die im Osten des Vorhabens verlaufende B60 erweitert. Für das Jahr 2019 liegen Verkehrszahlen vor, diese wurden im Behördenverfahren für den Fachbereich Luftreinhaltetechnik berücksichtigt. Insbesondere beim induzierten Verkehr sind die Emissionen bzw. Immissionen in Bezug auf die Geräuschqualität vergleichbar. Aus diesem Grund wird die Veränderung der Immissionen im öffentlichen Netz nunmehr auch als Immissionsveränderung ausgewiesen.

Durch den Fluglärm lässt sich für den Tages- und Abendzeitraum ein Dauerschallpegel von $L_{A,eq} = 55$ dB und für den Nachtzeitraum (22:00 bis 06:00 Uhr) ein Dauerschallpegel von $L_{A,eq} = 37,6$ dB ermitteln. Die Grundbelastung durch den Straßenverkehr wurde mittels Ausbreitungsberechnungen auf Grundlage der Verkehrszahlen ermittelt.

IP		Vorbelastung $L_{A,eq}$ [dB]		
		Straße		
		Tag	Abend	Nacht
IP-1	EG	42,4	38,9	32,6
IP-2	EG	46,1	42,8	36,9
IP-3	EG	45,0	41,7	35,9

Die Zusatzbelastung durch das Vorhaben wird im Wesentlichen aus zwei Teilemissionsquellen bestimmt, den Emissionen durch den Betrieb des Vorhabens auf dem Betriebsgrundstück (Ladetätigkeiten, Gebäudeabstrahlung u.dgl.) und den Emissionen, die vom induzierten Verkehr auf dem öffentlichen Netz ausgehen.

Die Immissionen, die vom Betriebsgrundstück ausgehen, wurden im Feststellungsverfahren – im Rahmen der Grobprüfung – in einer Größenordnung von 40 bis 41 dB im Bereich der Liegenschaft in der Heidestraße (IP-1) und von 35 bis 36 dB für die Immissionspunkte der Siedlung Badeteich IV (BDT4, IP-2 und IP3) ermittelt. Für die nunmehr durchgeführte Betrachtung wurden die Emissionen des Vorhabens adaptiert, konkret wurde nunmehr ein realistischerer Innenpegel von $L_{A,eq} = 75$ dB und ein – nach wie vor geringer Dämmwert von $RW = 25$ dB – vereinfacht über einen flächenbezogenen Schalleistungspegel auf der gesamten Oberfläche des geplanten Vorhabens betrachtet.

Die Zusatzbelastung durch den induzierten Verkehr wurde im Behördenverfahren nicht ermittelt, sondern wurde ein Emissionsvergleich getätigt. Die Zusatzbelastung wurde für die Immissionspunkte nunmehr wie folgt berechnet.

IP		Zusatzbelastung durch das Vorhaben L _{A,eq} [dB]					
		Gebäudeabstrahlung und Ladetätigkeiten			Induzierter Verkehr		
		Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
IP-1	EG	35,8	35,1	31,3	38,4	37,5	28,3
IP-2	EG	31,3	30,6	26,2	41,5	40,5	31,6
IP-3	EG	31,4	30,6	25,9	39,9	39,1	29,8

Die Immissionsveränderung (bezogen auf den Dauerschallpegel L_{A,eq} als Kenngröße) berechnet.

IP		Veränderung durch das Vorhaben L _{A,eq} [dB]					
		Straße (induzierter Verkehr)			Gesamt		
		Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
IP-1	EG	1,5	2,4	1,4	0,1	0,1	1,2
IP-2	EG	1,3	2,0	1,1	0,2	0,2	0,8
IP-3	EG	1,2	1,9	0,9	0,1	0,1	0,6

Die Veränderung der Straßenverkehrsimmissionen für die Immissionspunkte (IP-2 und IP-3) abseits des Objekts in der Heidestraße 7a liegen im Tages- und Abendzeitraum nach wie vor bei 1,3 dB bzw. 2,0 dB und in den Nachtstunden nunmehr bei 1,1 dB. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Flugverkehr sowie der Immissionen des Vorhabens (Betriebsareal und induzierter Verkehr) liegt die Veränderung in den Nachtstunden am IP-1 (Betriebsbaugebiet) bei maximal rd. 1,2 dB. Für die Immissionspunkte im Bereich der Siedlung Badeteich 4 wurden maximale Veränderungen von 0,8 dB ermittelt.

In der Schalltechnik wird eine Veränderung von 1 dB typischerweise als irrelevant eingestuft. Veränderungen in dieser Größenordnung liegen innerhalb der gesamten Mess-, Rechen- und Aussagegenauigkeit. In der BStLärm-IV wird für Veränderungen bei Grenzwertüberschreitungen (L_n = 55 dB) festgehalten, dass Veränderungen von mehr als 1 dB jedenfalls nicht zulässig sind. Im gegenständlichen Fall liegen die betrieblichen Immissionen jedoch deutlich unter z.B. den Grenzwerten der Gesundheitsgefährdung gemäß ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, die bei 65, 60 und 55 dB für den Tages-, Abend bzw. Nachtzeitraum definiert sind.

Die ermittelten Veränderungen liegen im Tages- und Abendzeitraum bei deutlich unter 1 dB und können damit als irrelevant eingestuft werden. In den Nachtstunden wurde für den Immissionspunkt IP-1 (Heidestraße 7a, Liegenschaft im Betriebsgebiet) in den Nachtstunden eine Veränderung von 1,2 dB berechnet. Der Gesamt-Dauerschallpegel L_{A,eq} errechnet sich zu 38,1 dB und liegt damit deutlich unter dem Planungsrichtwert für Wohngebiete.

Für die Immissionspunkte IP-2 und IP-3 im Bereich von exponierten Fassaden der Siedlung Badeteich 4 sind Veränderungen von unter 1 dB ermittelt worden. Zusammenfassend können die Veränderungen als irrelevant eingestuft werden. Es wird auf die Ausführung in der ÖAL

Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, hingewiesen, in denen für Gebiete mit geringer Vorbelastung eine Anhebung um bis zu 3 dB als zumutbar eingestuft wird.

Das Ergänzungsgutachten behandelt im Wesentlichen eine erweiterte Ermittlung der Vorbelastung, insbesondere dahingehend, dass der Straßenverkehr nunmehr auch auf der B60 betrachtet wurde und zudem die Immissionen des Flughafens auf Grundlage von frei verfügbaren Daten (laerminfo.at) berücksichtigt wurden. In Bezug auf die im Gutachten des Behördenverfahrens ausgeführte „Kumulation“ wird nunmehr aus technischer Sicht klargestellt bzw. präzisiert, dass damit eine gemeinsame Einwirkung von unterschiedlichen Lärmquellen auf die Immissionspunkte gemeint war.

Ergänzend zu dieser erweiterten Ermittlung der Vorbelastung wurden die Emissionen der Betriebsanlage auf einen realistischeren Wert angepasst. Es wird dennoch darauf hingewiesen, dass die gesamten LKW-Fahrbewegungen, Ladetätigkeiten und Rangiervorgänge sowohl im südlichen als auch im westlichen Bereich des geplanten Betriebsareals berücksichtigt wurden und dbzgl. nach wie vor Sicherheiten in Bezug auf den Immissions- und Anrainerschutz berücksichtigt sind.

Bei der Ermittlung der Auswirkungen des Vorhabens wurde nunmehr auch eine Veränderung der Gesamtsituation (Vorbelastung: Straßenverkehr + Flugverkehr, Zusatzbelastung: Emissionen des Betriebes auf dem Betriebsareal sowie der induzierte Verkehr im öffentlichen Netz) ermittelt und beurteilt.

Im Wesentlichen zeigte sich, dass insbesondere bei der Gesamtbetrachtung für die Immissionsbereiche der Siedlung Badeteich die Veränderung bei unter 1 dB liegt. Veränderungen in dieser Größenordnung können aus schalltechnischer Sicht typischerweise als irrelevant eingestuft werden.

Zudem wurde ein Augenschein am 23.01.2026 (Zeitraum: 07:30 Uhr bis 08:30 Uhr) vorgenommen. Im Bereich der Heidestraße waren einige LKW (Sattelzüge) abgestellt, zudem wurden insbesondere beim Aufenthalt im Bereich des Badeteichs 4, Parzelle Nr.: 20 (Immissionspunkt 2 der schalltechnischen Gutachten), auch Immissionen vom Flugverkehr eindeutig zugeordnet. Die Immissionssituation wurde ansonsten durch entfernte Verkehrsgeräusche sowie Ladetätigkeiten im Bereich der im Nordwesten liegenden, bestehenden Betriebe geprägt.

2. Beweiswürdigung:

2.1 Zum Vorhaben

2.1.1. Die Feststellungen (Punkte 1.1.1. bis 1.1.4.) ergeben sich aus dem behördlichen Verfahren, den vorgelegten Projektunterlagen im behördlichen Verfahren, dem angefochtenen Bescheid und den im verwaltungsgerichtlichen Verfahren vorgelegten Unterlagen und sind unbestritten.

So wurden insbesondere der Antrag samt Beilagen(OZ 2, Behördenakt WST1-UF-255/001-2025, S. 11ff; insbesondere Beilage ./C Lageplan Fassadenabwicklung vom 03.05.2024 S. 23 und Beilage ./D Lageplan Flächenaufstellung vom 11.05.2025 S. 24; der technische Bericht Verkehrstechnische Untersuchung von zieritz + partner ZT GmbH vom 07.06.2024, A670-24. S. 149ff) und die Bau und die Betriebsbeschreibung sowie der Einreichplan „Dachdraufsicht“ vom 03.05.2024 (OZ 61) für die Feststellungen herangezogen. Diese Feststellungen entsprechen auch den Feststellungen im angefochtenen Bescheid (S. 5f des angefochtenen Bescheides) und gab die Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung an, dass keine Änderungen oder Ergänzungen an den Unterlagen vorgenommen wurden (OZ 31, Verhandlungsschrift (VHS) S. 7).

Eine Einsicht in den GIS Niederösterreichischen Atlas (<https://atlas.noe.gv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Planung%20und%20Kataster/Fl%C3%A4chenwidmung>, abgerufen am 29.03.2026) ergibt die Widmung des gegenständlichen Grundstücks Nr. 892/22 als “Bauland Industrie” sowie der umliegenden Gebiete.

2.1.2. 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 29.03.2026) sowie einer Einsicht in die Karte des GIS Atlas Niederösterreich ([Naturschutz](#), abgerufen am 29.03.2026).

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.

Die Feststellung, dass das Vorhaben in keinem schutzwürdigen Gebiet iSd Kategorie E (Siedlungsgebiet) liegt, ergibt sich aus dem Umstand, dass das nächste Siedlungsgebiet mehr als 300m entfernt ist. Die Kategorie E „Siedlungsgebiet“ stellt auf die Widmung der in einem

Umkreis von 300 m vorhandenen Grundstücke ab. Das nächste Siedlungsgebiet ist mehr als 600m entfernt (Siedlung Badeteich IV). Die Messung erfolgte im GIS Niederösterreichischen Atlas mit dem Tool „Länge messen“.

2.2. Zur Umgebung

2.2.1. Die Feststellungen zur Situation ergeben sich aus den Projektunterlagen (OZ 2, Behördenakt WST1-UF-255/001-2025, S. 11ff; Beilage ./D Lageplan Flächenaufstellung vom 11.05.2025 S. 24) und einer Einsicht in den Katasterplan GIS Niederösterreichischer Atlas (<https://atlas.noegv.at>). Die Informationen über die Betriebe, die sich in der Umgebung befinden, ergeben sich aus Auszügen aus dem Firmenbuch, dem Gewerbeinformationssystem Austria (GISA) und den von der Bezirkshauptmannschaft übermittelten Bescheiden sowie einer Anfrage bei den entsprechenden Betrieben.

Die Karte unter Punkt 1.2.1. stammt vom GIS Atlas Niederösterreich (<https://atlas.noegv.at/atlas/portal/noe-atlas/map/Basiskarten%20und%20Bilder/N%C3%96%20Adressen>).

2.2.1.1. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.1. (DS Smith Packaging Austria GmbH (Rechtsvorgänger: Welpa Dr. Richard Höfer Wellpappenfabrik GmbH)) ergeben sich aus dem Bescheid vom 17.08.1995 und der Verhandlungsschrift (OZ 40), der Anfragebeantwortung der Bezirkshauptmannschaft BH Bruck an der Leitha vom 05.02.2026 (OZ 41) und vom 10.02.2026 (OZ 44 und OZ 46 samt Aktenvorlage) und einer Einsicht in der Webseite: <https://www.dssmith.com/atde/produkte-und-service/produkte> sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.2. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.2. (Margarethner Verpackungsgesellschaft m.b.H.) ergeben sich aus dem Bescheid vom 05.09.1980 und der Verhandlungsschrift (OZ 40), der Anfragebeantwortung der Bezirkshauptmannschaft BH Bruck an der Leitha vom 05.02.2026 (OZ 41), einer Anfragebeantwortung vom 11.02.2026 (OZ 47) sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.3. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.3. (EVVA – Schmiermittel – Fabrik Gesellschaft m.b.H. Nfg. KG) ergeben sich aus dem Bescheid vom 05.11.1971 samt Verhandlungsschrift (OZ 40), der Anfragebeantwortung der Bezirkshauptmannschaft BH Bruck an der Leitha vom 05.02.2026 (OZ 41) und vom 10.02.2026 (OZ 44), einer Anfragebeantwortung vom 23.02.2026 (OZ 51) und einer Einsicht in die Webseite <https://www.evvaoil.at/Products> sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.4. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.4. (Finze Group GesmbH) ergeben sich aus dem Bescheid vom 28.09.2001 samt Verhandlungsschrift und Bau- und Betriebsbeschreibung (OZ 41), einer Einsicht in die Webseite <https://finze.at/> sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.5. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.5. (Zell-Pap Logistik GmbH) ergeben sich aus dem Bescheid vom 15.09.2008 (OZ 40), der Anfragebeantwortung der Bezirkshauptmannschaft BH Bruck an der Leitha vom 05.02.2026 (OZ 41) und der Betriebsbeschreibung (OZ 64).

2.2.1.6. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.6. (Hütte + co Ernst Ranftl und Partner GmbH) ergeben sich aus dem Bescheid vom 30.06.2014 (OZ 40) sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.7. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.7. (Samuel George Moldovan) ergeben sich aus dem Bescheid vom 22.02.2017 (OZ 40) und einer Abfrage im GISA.

2.2.1.8. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.8. (Hans Wittmann & Sohn GesmbH) ergeben sich aus dem Bescheid vom 21.07.2003 samt Verhandlungsschrift (OZ 40) sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.9. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.9. (Fahrtendienst Buchinger) ergeben sich aus der Anfragebeantwortung vom 05.02.2026 (OZ 41) sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.10. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.10. („Baduscho“ Dusch- und Badeeinrichtungen Produktions- und Vertriebsgesellschaft m.b.H.) ergeben sich aus dem Bescheid vom 04.10.1971 (OZ 40), der Anfragebeantwortung vom 05.02.2026 (OZ 41) und dem Aktenvermerk vom 03.02.2026 (OZ 38) und einer allgemeinen Suche im Web (<https://buildingtimes.at/de/nachrichten/baduscho-kompetenzzentrum-eroeffnet>, abgerufen am 30.03.2026).

2.2.1.11. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.11. (Maximus Ladeneinrichtung e.U.): ergeben sich aus der Anfragebeantwortung vom 10.02.2026 (OZ 44) und einer Einsicht in die Webseite (<http://maximus-shop.com/>, abgerufen am 30.03.2026) sowie einer Abfrage im GISA.

2.2.1.12. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.2.12. (BEB Fertigungscenter GmbH & Co KG) ergeben sich aus dem Bescheid vom 10.03.2011 (OZ 40) und einer Anfragebeantwortung vom 05.02.2026 (OZ 41).

2.2.2. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.3. ergeben sich aus folgenden Umständen:

2.2.2.1. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.3.1. zur Leitha Straße B 60 ergeben sich aus einer Einsicht in den GIS Niederösterreich Atlas, der Verordnung des Bundesministeriums für Handel

und Wiederaufbau vom 30. Juli 1949 über die Nummerierung der Bundesstraßen und die Erklärung solcher Straßen zu Vorrangstraßen, BGBl. Nr. 238/1949, sowie dem Bundesgesetz vom 18. März 1959, mit dem das Bundesstraßengesetz neuerlich abgeändert wird, Verzeichnis H. Die Übertragung vom Bund an das Land Niederösterreich ergibt sich aus dem Bundesgesetz über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, StF: BGBl. I Nr. 50/2002.

2.2.2.2. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.3.2. ergeben sich aus einer Einsicht in den GIS Niederösterreich Atlas und den Projektunterlagen (OZ 2, Behördenakt WST1-UF-255/001-2025, S. 11ff).

2.2.2.3. Die Feststellungen zu Punkt 1.1.3.3, der Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf, Streckennummer 192 01, ergeben sich aus einer Einsicht in den GIS Niederösterreich Atlas und der Anfragebeantwortung des Land Niederösterreich vom 24.03.2026 (OZ 65), dem Streckennummernverzeichnis der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/dokumente-und-daten/oebb-streckenverzeichnis.pdf>, S. 6, abgerufen am 30.03.2026) und der Streckenbeschreibung der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft (<https://infrastruktur.oebb.at/de/geschaeftpartner/schienennetz/snnb/snnb-2027/snnb-2027-anhaenge/streckenbeschreibung>, S. 132, abgerufen am 20.03.2026) sowie einer Einsicht in den Eisenbahnatlas (<https://www.eisenbahnatlas.net/at/niederosterreich/?id=linia&poz=2934>, abgerufen am 30.03.2026) und dem Dokumentationszentrum Eisenbahnforschung (<https://www.dokumentationszentrum-eisenbahnforschung.org/lokalbahn-fischamend-goetzendorf-mannersdorf>, abgerufen am 30.03.2026). Aus dem Eisenbahnatlas und dem GIS Niederösterreich Atlas sind auch die Abzweigungen für die Anschlussbahnen ersichtlich. Die Feststellungen zur Lage der Anschlussbahnen ergeben sich ebenfalls aus einer Einsicht in den GIS Niederösterreich Atlas bzw. aus den jeweiligen Genehmigungsbescheiden betreffend (siehe bereits Punkte 2.2.1.1. und 2.2.1.3.; OZ 40). Die Abstände der Anschlussbahnen wurden mit dem Tool “Strecke messen” des NOE Atlas gemessen. Des Weiteren ergeben sich die Feststellungen zum Betrieb der Anschlussbahnen aus zwei Anfragebeantwortungen vom 13.03.2026 (OZ 62) und vom 12.03.2026 (OZ 60).

2.2. Zum Gutachten Verkehrstechnik

Die Feststellung zum Gutachten Punkt 1.3. ergeben sich aus eben diesem (OZ 2, WST1-UF-255/001-2025, S. 684ff, insbesondere S. 689ff). Die BF bringt dazu vor, dass die Kumulationsprüfung methodisch falsch durchgeführt worden sei, weil die Auswirkungen des

Projekts nicht getrennt von anderen Vorhaben betrachtet worden seien und daher dem Fachbereich Verkehr ein falscher Prüfgegenstand zugrunde liege. Soweit die BF eine andere formale Reihung der Rechenschritte verlangt, ersetzt dies keinen substantiierten Gegennachweis. Entscheidend ist, dass die Gesamtwirkung (Vorbelastung + Zusatzbeitrag) schlüssig bewertet wurde und die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht. Die BF ist den Ausführungen des Gutachters nicht auf gleicher fachliche Ebene entgegen getreten bzw. hat kein Gegengutachten vorgelegt.

Das Gutachten ist schlüssig, widerspruchsfrei und entspricht den Denkgesetzen. Es bildet im Rahmen einer groben Prognose den Bestand und die Zusatzbelastung durch das Vorhaben ab und trifft auf Basis dieser Daten eine Einschätzung.

2.3. Zum Gutachten Luftreinhalte-technik

Die Feststellung zum Gutachten Punkt 1.4. ergeben sich aus eben diesem (OZ 2, Behördenakt WST1-UF-255/001-2025, S. 703ff, insbesondere S. 713ff und S. 725).

Im Bereich Luftqualität bringt die BF vor, es sei keine ordnungsgemäße Kumulationsprüfung erfolgt. Insbesondere habe man sich darauf beschränkt, den durch das Projekt induzierten Verkehr im Nullfall (Ist-Zustand) zu berücksichtigen, anstatt andere Emissionsquellen separat zu betrachten. Außerdem wird sinngemäß kritisiert, man habe sich bei der Beurteilung nur auf den „Schutzzweck des Schutzgebietes“ konzentriert und damit das Prüfprogramm verkürzt. Schließlich zieht die BF die Repräsentativität von Messdaten zur bestehenden Luftgüte in Zweifel (Stichwort: „*unpassender Messpunkt*“).

Die Gutachter haben alle relevanten Emissionsquellen identifiziert und die zu erwartenden Zusatzimmissionen des Projekts (v.a. aus dem Lkw-Verkehr) berechnet. Durch Hinzukommen des Logistikzentrums sind keine Überschreitungen von Luftgrenzwerten (wie sie in der IG-Luft festgelegt sind) zu erwarten. Insbesondere bleiben die zusätzlichen Schadstoffbeiträge deutlich unterhalb der Irrelevanzkriterien. Für die UVP-rechtliche Relevanz ist nicht ein isolierter „Messpunkt“ entscheidend, sondern ob der Zusatzbeitrag des Vorhabens im Zusammenspiel mit der Vorbelastung zu einer erheblichen Verschlechterung bzw. Grenzwertnähe führt. Die Gutachter haben die Auswirkungen des Vorhabens ausdrücklich auch in kumulierender Wirkung mit anderen verkehrswirksamen Vorhaben im Untersuchungsraum und kommt für NO₂ sowie PM₁₀/PM_{2.5} zur Einhaltung der maßgeblichen Kriterien geprüft.

Die Gutachter haben auf Basis der prognostizierten täglichen Fahrten den zusätzlichen Schadstoffausstoß berechnet. Dabei wurde konservativ vorgegangen (d.h. tendenziell mit eher höheren Emissionsfaktoren), um eine Maximalabschätzung zu erhalten. Die örtliche Vorbelastung der Luft wurde anhand behördlicher Messdaten abgeschätzt. Es gibt zwar keine permanente Luftgütemessstelle direkt in Margarethen am Moos, jedoch wurde auf die nächstliegenden Vergleichsdaten zurückgegriffen (z.B. Messstellen im nahen Umfeld mit ähnlicher Situation – ländlicher Raum bzw. Einfluss des Flughafens und Regionalverkehrs). Dass der verwendete Vergleichswert die örtliche Luftqualität nicht richtig widerspiegelt kann nicht erkannt werden. Margarethen am Moos weist keine besonderen lokalen Emittenten auf (keine Großindustrie, kein städtischer Straßenverkehr).

Im Gutachten wurde die verkehrsbedingte Vorbelastung aller relevanten Straßen im Umfeld im „Nullfall“ angesetzt. Damit sind die bestehenden Emissionen (und damit auch die Beiträge anderer Nutzungen) in der Basislast enthalten; der Projektbeitrag (zusätzlicher Verkehr) wird darauf aufgeschlagen. Diese Vorgehensweise ist im Rahmen einer Grobprüfung jedenfalls sachgerecht und führt zu einer Worst-Case-Betrachtung. Entscheidend ist, dass die Gesamtbelastung der Luft sowohl im Ist-Zustand als auch mit Projekt unterhalb aller relevanten Kriterien bleibt: Es treten keine Grenzwertüberschreitungen und auch keine signifikanten Verschlechterungen der Luftqualität ein. Gesundheitsgefahren, wie sie die BF andeutet, sind damit nicht erkennbar.

Die BF ist den Ausführungen der Gutachter nicht auf gleicher fachliche Ebene entgegen getreten bzw. hat kein Gegengutachten vorgelegt.

Das Gutachten ist schlüssig, widerspruchsfrei und entspricht den Denkgesetzen. Es bildet im Rahmen einer groben Prognose den Bestand und die Zusatzbelastung durch das Vorhaben ab und trifft auf Basis dieser Daten eine Einschätzung.

2.4. Zum Gutachten Lärmschutztechnik

Die Feststellung zum Gutachten Punkt 1.5. ergeben sich aus eben diesem (OZ 2, WST1-UF-255/001-2025, S.376ff, insbesondere S. 379ff), dem Ergänzungsgutachten vom 29.12.2025 (OZ 24), den Ausführungen in der mündlichen Verhandlung (OZ 31, VHS S.8-10) und dem Augenschein vom 23.01.2026. Die BF bringt dazu in der Beschwerde vor, dass die Kumulationsprüfung methodisch falsch durchgeführt worden sei, weil die Auswirkungen des Projekts nicht getrennt von anderen Vorhaben betrachtet worden seien und moniert fehlende Messungen des bestehenden Verkehrslärms. Soweit die BF eine andere formale Reihung der Rechenschritte verlangt, ersetzt dies keinen substantiierten Gegennachweis – entscheidend

ist, dass die Gesamtwirkung (Vorbelastung + Zusatzbeitrag) schlüssig bewertet wurde und die Erheblichkeitsschwelle nicht erreicht.

Die BF ist den Ausführungen des Gutachters nicht auf gleicher fachliche Ebene entgegen getreten bzw. hat kein Gegengutachten vorgelegt.

Das Gutachten ist schlüssig, widerspruchsfrei und entspricht den Denkgesetzen und wurden in der Ergänzung auch die Emissionen der Flugrouten als Vorbelastung berücksichtigt. Es bildet im Rahmen einer groben Prognose den Bestand und die Zusatzbelastung durch das Vorhaben ab und trifft auf Basis dieser Daten eine Einschätzung.

3. Rechtliche Beurteilung:

Zu A) Zur Abweisung der Beschwerde

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Beurteilungsgegenstand des Beschwerdeverfahrens ist gemäß den §§ 14 und 15 VwGVG der angefochtene Bescheid.

3.1. Rechtsgrundlagen

Die maßgeblichen Rechtsvorschriften des Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), StF: BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 35/2025, lauten auszugsweise:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

§ 3. ...

(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.

...

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

(8) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde für die Zwecke einer Einzelfallprüfung Angaben zu folgenden Aspekten vorzulegen:

1. Beschreibung des Vorhabens:

a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, von Abbrucharbeiten,

b) Beschreibung des Vorhabensstandortes, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt werden,

2. Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinträchtigten Umwelt, wobei Schutzgüter, bei denen nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung zu rechnen ist, nicht beschrieben werden müssen, sowie

3. Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen, infolge der erwarteten Rückstände und Emissionen und

gegebenenfalls der Abfallerzeugung und der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Flächen, Wasser und biologische Vielfalt.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 hat sich die Beschreibung auf die voraussichtliche wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraums (Kategorie B des Anhanges 2) oder des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, zu beziehen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann hierbei verfügbare Ergebnisse anderer einschlägiger Bewertungen der Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann darüber hinaus eine Beschreibung aller Aspekte des Vorhabens oder aller Maßnahmen zur Verfügung stellen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden oder verhindert werden sollen.

...

Anhang 1

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

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

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

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

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
	Infrastrukturprojekte		
Z 19		a) ...;	c) ...; d) ...;

		<p>b)Logistikzentren4.1) mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha;</p>	<p>e)Logistikzentren4.1) in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, D oder E mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha;</p> <p>f)Neuerrichtung von Logistikzentren4.1) mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a.</p> <p>Bei lit. d und f ist § 3 Abs. 2 nicht anzuwenden. Bei lit. a und c ist § 3a Abs. 5 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von 25 % des Schwellenwertes nicht erreichen muss.</p> <p>§ 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. c andere Vorhaben mit bis zu 25 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben.</p>
<p>Z 21</p>		<p>a)Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen 4a) für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p>	<p>b)Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen 4a) für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p> <p>c)Neuerrichtung von Freiflächen-Parkplätzen, sofern für die Parkplatzfläche unversiegelte Flächen von mindestens 1 ha in Anspruch genommen werden, nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a.</p> <p>Bei Z 21 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 75 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. b andere Vorhaben mit bis</p>

			zu 38 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben. Bei lit. c ist § 3 Abs. 2 nicht anzuwenden.
--	--	--	---

4.1) Ein Logistikzentrum im Sinne dieser Ziffer ist ein Transport- bzw. Logistikknoten eines Unternehmens oder eine Ballung von Logistikimmobilien, sofern nicht Z 11 anzuwenden ist. Zur Berechnung der Flächeninanspruchnahme ist die gesamte Fläche heranzuziehen, die mit dem Vorhaben in einem funktionellen Zusammenhang steht.“

3.2. Zum Bescheid

Die belangte Behörde stellte im angefochtenen Bescheid fest, dass das Vorhaben „Errichtung eines Logistikzentrum Margarethen am Moos“ 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. Die belangte Behörde gelangte zu dieser Feststellung nach Durchführung einer Einzelfallprüfung zu Anhang 1 Z 19 lit. b iVm § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 und Einholung von Sachverständigen-Gutachten aus dem Bereich der Verkehrstechnik, der Luftreinhalte- und der Lärmtechnik. Im Ergebnis seien die Sachverständigen übereinstimmend zum Ergebnis gekommen, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Kumulierung der Umweltauswirkungen der in die Prüfung einbezogener Vorhaben nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 zu rechnen sei. Aufgrund des Ergebnisses der Einzelfallprüfung stehe 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 sei.

Die Tatbestände der Z 19 lit. e), der Z 19 lit. f) und Z 21 seien nicht erfüllt.

Im Hinblick auf die Stellungnahme der Beschwerdeführerin, dass das Vorhaben eine unverhältnismäßige und unangemessene Zunahme des Verkehrsaufkommens im Ortszentrum von Margarethen am Moos bewirke, welche die vorhandenen Verkehrskapazitäten übersteige und zu nachhaltigen Beeinträchtigungen durch Lärm, Staub bzw. erhöhte Abgaswerte führe, verwies die belangte Behörde auf die Judikatur des VwGH. Die Begriffsbestimmung des Vorhabens iSd § 2 Abs 2 erster Satz UVP 2000, nach welcher ein „Vorhaben“ die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen umfasse, sei nicht nach dem Gemeinschaftsrecht, sondern im Sinne des österreichischen Anlagenrechts- bzw. der Judikatur zum gewerblichen Betriebsanlagenrecht auszulegen. Nach dieser Judikatur

stelle der Fahrzeugverkehr auf Straßen mit öffentlichem Verkehr grundsätzlich kein der Betriebsanlage zuzurechnendes Geschehen dar. Die von der Marktgemeinde im Ortszentrum angesprochene Verkehrssituation sei dem antragsgegenständlichen Vorhaben daher nicht zuzurechnen. Weiters sei zu beachten, dass es sich beim gegenständlichen Verfahren um ein Feststellungsverfahren iSd § 3 Abs 7 UVP-G 2000 handele, dessen Aufgabe ausschließlich die Beantwortung der Frage der UVP-Pflicht des Vorhabens, nicht jedoch seine Genehmigungsfähigkeit sei. Im Rahmen des Feststellungsverfahrens habe sich die Behörde auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität wesentlicher negativer Umweltauswirkungen zu beschränken. Demgemäß habe die UVP Behörde nur zu klären, ob aufgrund des Vorhabens mit erheblichen negativen Umweltauswirkungen zu rechnen sei, was von den Sachverständigen verneint worden sei. Wie solche Auswirkungen zu beurteilen seien und wie ihnen entgegenzutreten sei, sei den späteren materiengesetzlichen Bewilligungsverfahren vorbehalten.

3.3. Zur Beschwerde

In der Beschwerde wird zunächst ausgeführt, dass die belangte Behörde ihre amtswegige Ermittlungspflicht nicht erfüllt habe, da sie nicht von sich aus geprüft habe, welche Vorhabentypen und welche konkreten Vorhaben in der Folge bei der Kumulationsprüfung zu berücksichtigen seien. Sie gehe auch nicht einmal auf aufgezeigte Vorhaben (gemeint damit: den vom Sachverständigen angesprochenen Flughafen), die zu kumulieren seien, ein.

Die belangte Behörde habe auch die zweigliedrige Kumulationsprüfung verkannt, da zuerst zu prüfen sei, ob das Vorhaben mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehe bzw. dieser immer im Verhältnis des Vorhabens zu jedem einzelnen allenfalls zu kumulierenden Vorhaben zu prüfen sei. Es sei daher denklogisch notwendig, die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben gesondert zu betrachten. Es sei kein räumlicher Zusammenhang zwischen den Vorhaben geprüft worden, sondern seien diese gesamthaft betrachtet worden, um einem räumlichen Zusammenhang zu ermitteln. Die Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr hätten nichts mit der zu erfolgenden (zweigliedrigen) Kumulationsprüfung zu tun.

Auch betreffend den Fachbereich Luftreinhaltung sei keine ordnungsgemäße Kumulationsprüfung erfolgt, da verwechselt worden sei, was Gegenstand eines Kumulationsprüfungsverfahrens sei und was im Zuge eines Genehmigungsverfahrens zu prüfen sei.

In Bezug auf das Gutachten betreffend Lärmtechnik sei die Prüfung falsch erfolgt bzw. nicht richtig, da es einerseits auf die Überlagerungswirkung mit anderen Vorhaben ankomme;

andererseits müsse geprüft werden, wie sich diese im Vergleich zum ordnungsgemäß erhobenen Basispegel auswirkten. Die Zusatzbelastung liege über der Irrelevanzschwelle. Es werde daher ein medizinischer Sachverständiger beizuziehen sein.

Es sei Wesen der Kumulationsprüfung, dass der Verkehr auf den Straßen zugrunde zu legen sei.

3.4. Verfahrensgegenständlich ist festzustellen, ob für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, welcher Tatbestand des Anhanges 1 durch das Vorhaben verwirklicht wird und allenfalls im Einzelfall, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

3.4.1. Neuerrichtung

Beim Vorhaben handelt es sich unstrittig um eine Neuerrichtung gemäß § 3 UVP-G 2000, da kein räumlicher oder sachlicher Zusammenhang mit einem bestehenden Vorhaben, insbesondere einem Logistikzentrum oder einem anderen Vorhaben gegeben ist.

3.4.2. Art des Vorhabens

3.4.2.1. Zu prüfen ist, unter welchen Tatbestand das Vorhaben subsumiert werden kann.

Das antragsgegenständliche Vorhaben wird der Abwicklung von Transporten, der Beschaffungs- und Distributionslogistik im Kundenauftrag, der Lagerhaltung, Kommissionierung und der Verteilung von Waren dienen. Weiters werden Zusatzdienstleistungen wie Umpacken, Beschriften etc. im Kundenauftrag durchgeführt werden. Zudem werden 81 nicht öffentlich zugänglichen PKW Stellplätzen, wovon 9 asphaltiert und 72 mittels Rasengittersteinen befestigt sind, errichtet.

Es weist die unter Punkt 1.1. festgestellten Merkmale auf.

Soweit die BF in der mündlichen Verhandlung (OZ 31, VHS S. 3) ausführt, dass ihres Erachtens nicht sämtliche Auswirkungen des Vorhabens auf dem Tisch liegen und nicht klar wäre, wo die Lüftung bzw. die Heizung stehe und er regelmäßig [gemeint in anderen Verfahren] Verbesserungsaufträge bekomme, um zB Angaben des Herstellers zur Lüftungsanlage nachzureichen, ist zu entgegnen, dass sich Informationen zur Heizung in der Betriebsbeschreibung und Informationen zur Lüftung auch in der Baubeschreibung finden (vgl. zB OZ 61). Auch im Einreichplan vom 03.05.2024 (OZ 61) ist eine Luftwärmepumpe

ingezeichnet (vgl. auch OZ 28, Stellungnahme vom 19.01.2025, S. 11). Konkret wurden die vorgelegten Unterlagen für eine Beurteilung des Vorhaben im Rahmen einer Grobprüfung sowohl von der belangten Behörde als auch vom erkennenden Gericht als ausreichend erachtet.

Selbst wenn der Anwalt der Beschwerdeführerin in anderen Verfahren überschießende Verbesserungsaufträge bekäme, - dies kann das erkennende Gericht nicht beurteilen und ist auch nicht Sache dieses Beschwerdeverfahrens – kann dieser Umstand im vorliegenden Verfahren nicht dazu führen, dass die Projektwerberin weitere Unterlagen vorlegen müsste. Dieser Einwand geht somit ins Leere.

3.4.2.2. Ein Logistikzentrum im Sinne des UVP-G 2000 ist gemäß Anhang I (FN 4.1) ein Transport- bzw. Logistikknoten eines Unternehmens oder eine Ballung von Logistikimmobilien, sofern nicht Z 11 anzuwenden ist. Zur Berechnung der Flächeninanspruchnahme ist die gesamte Fläche heranzuziehen, die mit dem Vorhaben in einem funktionellen Zusammenhang steht.

Der Tatbestand Logistikzentren wurde mit der UVP-G-Novelle 2023, BGBl. I Nr. 26/2023, in das UVP-G 2000 eingefügt. Die Erläuterungen 1901 der Beilagen XXVII. GP (S. 21) lauten auszugsweise:

“Zu Z 108 bis Z 111 (Anhang 1 Z 19 lit. b und e sowie Fußnote 4.1):

Im Weiteren soll der Vorhabentyp Logistikzentren im UVP-G 2000 in einem eigenen Tatbestand in Z 19 berücksichtigt werden, da damit ähnliche Auswirkungen wie bei Industrie- und Gewerbeparks und Einkaufszentren einhergehen. Große individuelle Einzelvorhaben, wie etwa Logistikzentren, mit denen eine großflächige Neuversiegelung verbunden ist, erfüllen die Tatbestandsmerkmale eines Industrie- und Gewerbeparks jedoch nicht.

Der Begriff eines Logistikzentrums wird in einer Fußnote 4.1 näher definiert, wobei auch eine Abgrenzung zu Z 11 (Güterterminals, Güterverkehrszentren) erfolgt. Der Tatbestand wird in Spalte 2 (UVP-Pflicht) sowie bei Situierung in schutzwürdigen Gebieten in Spalte 3 (Einzelfallprüfung) verankert.”

Beim Vorhaben handelt es sich offenkundig weder um einen Verschub- oder Frachtenbahnhof, noch ein Güterterminal bzw. Güterverkehrszentrum iSd Z 11 Anhang 1 UVP-G 2000, da die Waren nicht zwischen unterschiedlichen Verkehrsträgern (Straße, Schiene, Wasser, Luft) umgeladen und für den Transport vorbereitet werden. Die Waren beim gegenständlichen Vorhaben werden ausschließlich auf der Straße mit LKW transportiert.

Ein Logistikunternehmen ist ein Unternehmen, das Güterverteilung durch Transformationsprozesse (Bewegungs- und Lagerprozesse) wahrnimmt, die die Güter nicht qualitativ, sondern raumzeitlich verändern. Logistikunternehmen sind Dienstleistungsunternehmen, deren Unternehmenszweck Raum- und Zeitüberbrückung von Gütern ist (*Pfohl, HC. (2018). Logistikbegriff. In: Logistiksysteme. Springer Vieweg, Berlin, Heidelberg, https://link.springer.com/chapter/10.1007/978-3-662-56228-4_1, abgerufen am 20.02.2026*). Ein Logistikunternehmen, folglich ein Unternehmen, das Dienstleistungen aus dem Bereich der Logistik anbietet, ist aber nicht gleich ein Logistikzentrum bzw. muss nicht notwendigerweise eines betreiben.

Ein Logistikzentrum ist eine Einrichtung, in der mehrere Logistikdienstleistungen (zB Abwicklung von Transporten, Lagerhaltung, Kommissionierung, Umschlag oder Veredelung) an einem Ort erbracht werden, wobei auch eine Veredelung oder Ver- oder Bearbeitung der Waren nicht schadet. Das Logistikzentrum dient dem Bündeln (Zusammenfassen von Sendungen oder Gütern aus verschiedenen Quellen bzw. von verschiedenen Versendern), dem Konsolidieren (Verladung bzw. den Umschlag der Güter von verschiedenen Güterflüssen auf ein Fahrzeug und dem Verteilen (Aufbrechen eines Hauptlaufes mit großen Fahrzeugen in einzelne Sendungen die mit kleineren Fahrzeugen zu den Empfängern transportiert werden (vgl. zum Gesamten *Assmann/Bürklen/Gruber/Knese/Mayregger/Rudolph, Radlogistik Grundlagen zu Logistik und Wirtschaftsverkehr mit Lasten- und Transporträdern, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, <https://link.springer.com/content/pdf/10.1007/978-3-658-44449-5.pdf>, abgerufen am 01.04.2026*).

Die Abwicklung von Transporten, die Beschaffungs- und Distributionslogistik (alle Aktivitäten, um Fertigprodukte effizient vom Produktionsort zum Endkunden zu bringen), die Lagerhaltung, Kommissionierung und die Verteilung von Waren sind Aufgaben, die in ihrer Gesamtheit – insbesondere wenn sie unter einem ausgeführt werden - in den Bereich der Logistik und des Transportes fallen und von einem Logistiknoten aus gesteuert und erbracht werden. Das vorliegende Vorhaben ist zweifelsfrei als Logistikzentrum zu qualifizieren.

Im konkreten Fall stehen die zwei Logistikhallen mit einer bebauten Fläche von insgesamt 15.208 m², die asphaltierte Verkehrsflächen im Ausmaß von 6.242 m², die Tiefhöfe mit 1.280 m², Grünflächen mit 4.568,8 m² und die Errichtung der Parkplätze (Fläche 122,5 m² und 900 m²) in einem funktionellen Zusammenhang mit dem Vorhaben. Folglich steht eine Fläche von 28.321,3 m² bzw. von ca. 2,8 ha in einem funktionellen Zusammenhang mit dem Vorhaben, da auch die Parkplätze in einem funktionellen Zusammenhang mit dem Logistikzentrum stehen.

Das Vorhaben beinhaltet auch die Errichtung von nicht öffentlich zugänglichen Parkplätzen auf einer Fläche von 1.022,5 m² bzw. ca. 0,1 ha.

Das Vorhaben umfasst somit die Errichtung eines Logistikzentrums samt nicht öffentlich zugänglicher Parkplätze.

Die belangte Behörde hat in diesem Zusammenhang zutreffender Weise die Z 19 und die Z 21 des Anhang 1 des UVP-G 2000 geprüft.

3.4.3. Anhang 1 Z 19 lit. b) UVP-G 2000

3.4.3.1. Rechtliches

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen. Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

Gemäß Anhang 1 Z 19 lit. b) UVP-G 2000 sind Logistikzentren mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha erfasst. § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist anzuwenden.

Das Vorhaben beansprucht eine Fläche von ca. 2,8 ha.

Da das Vorhaben für sich den Schwellenwert der Z 19 lit. b) Anhang 1 UVP-G 2000 nicht erreicht, mit seiner Flächeninanspruchnahme von 2,8 ha die Bagatellschwelle von 25 % (2,5 ha) jedoch überschreitet, ist gemäß § 3 Abs 2 UVP-G 2000 zu prüfen, ob es gemeinsam mit anderen, in einem räumlichen Zusammenhang stehenden, Vorhaben den relevanten Schwellenwert (10 ha) erreicht.

3.4.3.2. Logistikzentrum

Das beantragte Vorhaben ist ein Logistikzentrum. Da durch dieses Vorhaben eine Zunahme des Verkehrs und daraus resultierender Emissionen (Feinstaub und Lärm) zu erwarten ist, können

voraussichtlich die Schutzgüter Luft und Mensch (durch Verkehr, Luft und Schall) merklich nachteilig beeinflusst sein. Zudem kommt es zu einem Bodenverbrauch durch die Versiegelung von Fläche.

Die Einzelfallprüfung ist nicht auf das zu prüfende Vorhaben und nach dem maßgeblichen Tatbestand des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 gleichartige Projekte einzuschränken (vgl. VwGH 21.12.2023, Ra 2023/04/0109). Vielmehr sind grundsätzlich Vorhaben zu berücksichtigen, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt erheblichen Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können (VwGH 29.08.2024, Ra 2022/07/0025).

Hierbei sind auch Vorhaben zu kumulieren, bei denen die Umweltauswirkungen gleich bzw. im Wesentlichen gleich mit denen des beantragten Vorhabens sind, auch, wenn deren Schwellenwerte in den Tatbeständen des Anhangs 1 UVP-G 2000 in unterschiedlichen Maßeinheiten angegeben sind, wenn die Maßeinheiten allenfalls unter Einbeziehung eines Sachverständigen – in die jeweilige Maßeinheit umgerechnet werden können.

Die Vorhaben, die bei der Einzelfallprüfung zu berücksichtigen sind, sind unter den nachfolgenden Voraussetzungen bei dem Prüfschritt des Erreichens der Schwellenwerte einzubeziehen: Dies entweder, wenn unter Ermittlung eines zusätzlichen Faktors (wie beispielsweise der Dichte) ein Wert berechnet werden kann, der sich in weiterer Folge aufgrund der gleichen Maßeinheit des Schwellenwertes des zu prüfenden Vorhabens nach Anhang 1 UVP-G 2000 zur Kumulation eignet, oder wenn die Möglichkeit der - direkten - Umrechnung der Maßeinheiten der Schwellenwerte besteht. Dafür spricht sowohl der Text als auch der Zweck der UVP-RL (2011/92/EU) (vgl. VwGH 29.08.2024, Ra 2022/07/0025).

Als zu kumulierende Vorhaben kommen somit insbesondere Vorhabentypen des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 in Betracht, die insbesondere durch den Verkehr einen Beitrag zur Erhöhung des Stickstoffdioxids leisten, da bei diesen Vorhaben anzunehmen ist, dass die Umweltauswirkungen gleich bzw. im Wesentlichen gleich sind.

Maßgeblich für die Beurteilung der Frage, ob einzelne Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen, ist, ob es durch die verschiedenen Eingriffe der Vorhaben zu einer Überlagerung der Wirkungsebenen dieser Eingriffe im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann. Entscheidend ist jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden, wobei der räumliche Zusammenhang schutzgutbezogen zu beurteilen ist. Bis zu welcher

Entfernung ein solcher noch gegeben ist, kann nicht allgemein festgelegt, sondern muss jeweils im Einzelfall beurteilt sowie auf das jeweilige Schutzgut bezogen werden.

3.4.3.3. Kumulation der Behörde

Die Behörde bejahte eine Kumulation mit in einem räumlichen Zusammenhang mit den Betrieben "Finze Group", "DS Smith", "Baduscho", "EVVA OIL" sowie weiteren nicht näher bezeichneten Lagerhaltungs- und Handwerksbetrieben". Diese erreichen zusammen eine Fläche von ca. 16 ha.

Es handelt sich dabei um jene Betriebe, die im südlichen Bereich Ecke Bäckerstraße/Heidestraße, südlich der Heidestraße, Heidestraße Nr. 7 und Ecke Heidestraße/"Margareten am Moos" (im GIS Niederösterreich Atlas "Heidestraße") sowie westlich von der Straße "Margarethen am Moos" liegen und unter Punkt 1.1.2. aufgelistet sind.

Im Erkenntnis vom 21.12.2011, Zl. 2006/04/0144, ging der VwGH bei zwei Vorhaben derselben Ziffer, die nur durch eine Straße getrennt waren und nur eine geringe Entfernung aufwiesen, wobei im konkreten Fall die Straße als Zubringer der Kunden eher verbindend als trennend wirkte, davon aus, dass ein räumlicher Zusammenhang gegeben war. Es ist daher jedenfalls (aber nicht nur) zu prüfen, ob die in unmittelbarer Umgebung zum geplanten Vorhaben liegenden Betriebe, die dieselbe Zufahrtsstraße nützen bzw. an dieser liegen, Vorhaben iSd UVP-G 2000 sind und aus diesem Grund bei der Kumulation berücksichtigt werden können. Nur in einem solchen Fall wären sie – allenfalls - bei der Berechnung der Erreichung des Schwellenwertes zu berücksichtigen.

Die belangte Behörde ging in diesem Zusammenhang davon aus, dass es sich bei sämtlichen unter Punkt 1.1.2. aufgelisteten Betrieben um Vorhaben iSd UVP-G 2000 handelt und ermittelte die Erreichung des Schwellenwertes über Ermittlung der beanspruchten Fläche dieser Betriebe. Diese Betriebe beanspruchen eine Fläche von ca. 16 ha. Die belangte Behörde sah somit den Schellenwert gemäß Anhang 1 Z 19 lit. b) UVP-G 2000 als erreicht an.

3.4.3.4. Zugegebenermaßen birgt diese Vorgehensweise kein Risiko, ein Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu "vergessen" bzw. unberücksichtigt zu lassen, da sämtliche Betriebe auf dieser Fläche als Vorhaben iSd UVP-G 2000 angesehen werden und in die Prüfung zur Erreichung des Schwellenwertes einbezogen werden und dann bei der Kumulationsprüfung berücksichtigt werden müssen. Vor dem Hintergrund dieser Vorgangsweise darf aber nicht übersehen werden, dass diese Betriebe hinkünftig (in anderen Verfahren) als Vorhaben iSd UVP-G 2000 angesehen werden müssten, obwohl es sich – allenfalls - gar nicht um Vorhaben iSd UVP-G

2000 handelt. Nach Ansicht des erkennenden Gerichts ist es unzulässig, Betriebe als Vorhaben iSd UVP-G 2000 einzustufen, die keine Vorhaben iSd Anhang I sind und folglich bei der Kumulation zu berücksichtigen. Unzulässig wäre es wohl auch Betriebe im gegenständlichen Verfahren als Vorhaben iSd Anhang I des UVP-G 2000 zu werten und bei der Kumulation zu berücksichtigen, in weiterer Folge aber diese Betriebe – zB bei Produktionserweiterungen – nicht mehr als Vorhaben iSd Anhang I des UVP-G 2000 zu behandeln. Entweder es liegt ein Vorhaben iSd Anhang I des UVP-G 2000 vor oder nicht. Problematisch scheint eine derartige Vorgangsweise allenfalls auch vor dem Wiederaufnahmegrund des § 32 Abs. 1 Z 3 VwGVG.

3.4.3.5. In der Beschwerde wird bemängelt, dass die belangte Behörde nicht von sich aus geprüft hätte, welche Vorhabentypen und welche konkreten Vorhaben in der Folge bei der Kumulationsprüfung zu berücksichtigen seien. Die amtswegige Ermittlungspflicht sei somit nicht erfüllt worden.

Auch nach Auffassung des erkennenden Gerichts ist zu prüfen, ob jene unter Punkt 1.1.2. genannten Betriebe als Vorhaben iSd UVP-G 2000 anzusehen sind und bei der Prüfung, ob der Schwellenwert gemäß Anhang 1 Z 19 lit. b UVP-G 2000 erreicht wird, berücksichtigt werden müssen.

3.4.3.5.1. Die DS Smith Packaging Austria GmbH (siehe Punkt 1.1.2.1.) betreibt ein Unternehmen, in dem Wellpappe und Kartonagen erzeugt werden. Die Produktion beträgt derzeit Produktion derzeit ca. 50.000 t/a.

Gemäß Anhang 1 Z 61 UVP-G 2000 sind Anlagen zur Herstellung von Papier, Pappe oder Karton mit einer Produktionskapazität von mehr als 200 t/d oder 72 000 t/a Vorhaben iSd UVP-G 2000.

Im AB 271 BlgNR 24. GP, zu Anhang 1 Z 61 (UVP-G-Nov 2009, BGBl I 2009/87) wird zur Herstellung von Papier, Pappe oder Karton ausgeführt, dass die oft beträchtlichen Emissionen in die Luft aus der Energieerzeugung für den Standort herrühren; als produktionsspezifisch wären lediglich geringe Emissionen an flüchtigen organischen Verbindungen (VOC) und Wasserdampf anzusehen. Gemäß EPER (Anmerkung: Europäisches Schadstoff-Freisetzungs-Register) überschreitet jedoch keine der österreichischen Papierfabriken den EPER-Schadstoffschwellenwert für VOC-Emissionen in die Luft. In die Gewässer werden insbesondere organische Stoffe, Schwermetalle, Phosphor, Stickstoff, AOX und Chloride emittiert.

Eine Wellpappenfabrik ist gemäß Anhang 1 Z 61 UVP-G 2000 als eine Anlage zu sehen, die Pappe herstellt. Es gibt keine Informationen darüber, wie viel die DS Smith Packaging Austria

GmbH tatsächlich herstellen kann, da dieser Umstand in den Genehmigungsbescheiden nicht festgestellt wurde (vgl. OZ 64 Anfragebeantwortung der BH Bruck an der Leitha vom 16.03.2026 und OZ 66 Anfragebeantwortung der BH Bruck an der Leitha vom 31.03.2026). Der Betriebsanlagenbeschreibung vom 26.07.1995 ist zu entnehmen, dass eine Kapazität von 2.000 Tonnen pro Monat bzw. 500 Tonnen/Woche festgelegt ist (vgl. OZ 44 Aktenvorlage der BH Bruck an der Leitha vom 10.02.2026). Derzeit ist eine Produktion von 50.000 t/a möglich.

Die Anlage erreicht den Schwellenwert von 72 000 t/a nicht. Emissionen von Pappefabriken ergeben sich insbesondere aufgrund der Energieerzeugung und von Abwässern, lediglich geringe Emissionen ergeben sich aus flüchtigen organischen Verbindungen. Bei Logistikzentren wie dem vorliegenden ergeben sich die Umweltauswirkungen eher in dem Flächenverbrauch und dem erhöhten Verkehrsaufkommen und den damit einhergehenden Emissionen zu Stickstoffoxiden und Lärm.

Der Gesetzgeber ging bei Pappefabriken von einer Produktion in Tonnen pro Jahr oder Tag aus. Kriterium zur Prüfung ist somit eine Leistungsgröße. Bei Logistikzentren kommt es hingegen nicht auf eine Leistungsgröße, sondern auf die verbrauchte Fläche an. Eine Zusammenrechenbarkeit dieser Einheiten – Produktion in Tonnen pro Jahr bzw. Tag und eine Fläche – ist nach derzeitiger Auffassung des erkennenden Gerichtes nicht möglich. Es ist im Entscheidungszeitraum kein Umrechnungsfaktor bekannt, mit dem eine Umrechnung erfolgen könnte. Dies spricht für den Umstand, dass die Umweltauswirkungen nicht gleich bzw. nicht im Wesentlichen gleich sind. So hätte der Gesetzgeber beim Schwellenwert der Z 61 auch eine zusätzliche Größe wie bei anderen Anlagen (zB Anhang 1 Z 20) festsetzen können, um eine Zusammenrechnung und somit eine Kumulation vorzusehen. Auch eine direkte Umrechnung der Maßeinheit erscheint nicht möglich. Sofern man davon ausgeht, dass das erkennende Gericht einen oder allenfalls auch mehrere Sachverständige für eine Umrechnung der Schwellenwerte hätte heranziehen können, damit eine Zusammenrechnung der Schwellenwerte möglich wird, ist zu entgegnen, dass dieses Fachgebiet oder diese Fachgebiete die der bzw. die Sachverständigen aufweist bzw. aufweisen, dem erkennenden Gericht zum Entscheidungszeitpunkt nicht bekannt ist bzw. sind.

Eine Überlagerung der Wirkungsebenen dieser Eingriffe im Sinne kumulativer und additiver Effekte ist somit nicht maßgeblich wahrscheinlich. Die Umweltauswirkungen sind nicht gleich bzw. nicht im Wesentlichen gleich.

Im Ergebnis war die Wellpappenfabrik bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen, da die Umweltauswirkungen von Logistikzentren und Wellpappefabriken nicht gleich bzw. nicht im Wesentlichen gleich sind.

3.4.3.5.2. Die Margaretner Verpackungsgesellschaft m.b.H. betreibt ein Unternehmen zur Erzeugung von Kartonverpackungen. Im Betrieb wird kein Papier, Pappe, Karton, etc. produziert. Das Material für die Verarbeitung wird angekauft.

Es handelt sich somit nicht um eine Anlage zur Herstellung von Papier, Pappe oder Karton iSd Anhang 1 Z 61 UVP-G 2000, da das Material lediglich angekauft und weiterverarbeitet aber nicht produziert wird.

Auch ein anderer Tatbestand des Anhang 1 UVP-G 2000 ist nicht erfüllt. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.3. Die EVVA – Schmiermittel – Fabrik Gesellschaft m.b.H. Nfg. KG. erzeugt in ihrem Betrieb Schmierstoffe für den automotiven und industriellen Sektor

In dem Betrieb wird weder aus Rohöl (durch zB Reinigung und Veredelung) ua Benzin, Dieselkraftstoff, Heizöl, Naphtha, die Grundöle für Schmierstoffe und Bitumen noch aus Kunststoffabfällen Rohöl selbst hergestellt. Es werden keine Fette oder Öle aus tierischen oder pflanzlichen Rohstoffen selbst hergestellt.

Gemäß Anhang 1 Z 79 UVP-G 2000 sind Raffinerien für Erdöl (ausgenommen Anlagen, die ausschließlich Schmierstoffe herstellen) Vorhaben iSd UVP-G 2000. Explizit ausgenommen sind sowohl nach UVP-RL als auch nach UVP-G 2000 Raffinerien, die ausschließlich Schmiermittel herstellen.

Da es sich bei diesem Betrieb um ein Unternehmen handelt, das ausschließlich Schmierstoffe herstellt, ist es nicht als Raffinerie für Erdöl iSd Anhang 1 Z 79 UVP-G 2000 zu qualifizieren. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.4. Die Finze Group GesmbH betreibt Lagerhallen für Kunststoff bzw. erfolgt am Standort die Kunststoffrückgewinnung

Der Betrieb besteht aus drei Lagerhallen zur Lagerung von Kunststoff sowie zur Kunststoffrückgewinnung samt Büro und Sozialräumen. Das Unternehmen befasst sich

hauptsächlich mit Groß- und Detailhandel mit Thermoplasten und Duroplasten in der Form von Folien, Platten und Leisten als Primärware. Diese Waren werden in den meisten Fällen dem Kunden direkt vom Hersteller per Spedition zugestellt, ein geringer Teil wird in den Lagerräumen zwischengelagert und durch firmeneigene Fahrzeuge zugestellt. Die Abnehmer verarbeiten diese Rohstoffe weiter und übermitteln die Produktionsabfälle als sortenreines Rücklaufmaterial entweder eben oder als Form- oder Spritzteile. Dieses Material wird zerkleinert und als Mahlgut in verschiedenen Korngrößen wieder übernommen und weiterverarbeitet.

Gemäß Angang 1 Z 2 lit. c) sind sonstige Anlagen zur Behandlung (thermisch, chemisch, physikalisch, biologisch, mechanisch-biologisch) von nicht gefährlichen Abfällen mit einer Kapazität von mindestens 35 000 t/a oder 100 t/d Vorhaben iSd UVP-G 2000. Ausgenommen sind Anlagen zur ausschließlich stofflichen Verwertung oder mechanischen Sortierung einschließlich – bei Abfällen der Untergruppe 571 „Ausgehärtete Kunststoffabfälle“ sowie der Schlüssel-Nummer 91207 „Leichtfraktion aus der Verpackungssammlung“ gemäß Abfallverzeichnisverordnung, BGBl. II Nr. 409/2020 in der jeweils geltenden Fassung – der für die Sortierung erforderlichen Vorzerkleinerung.

Mit der UVP-G-Nov 2023 wurde in lit. c die Ausnahme für Anlagen zur mechanischen Sortierung – für bestimmte Abfallfraktionen – um die dafür erforderliche Vorzerkleinerung erweitert.

Anlagen zur ausschließlich stofflichen Verwertung sind explizit ausgenommen. Als Beispiel kann die Verwertung von Altpapier, Altglas oder Kunststoffen genannt werden (*Baumgartner/Petek*, UVP-G 351). Darüber hinaus ist nach Z 2 lit. c) auch die mechanische Sortierung ausgenommen. Darunter ist eine Trennung der Bestandteile des Abfalls zu verstehen, ohne die Bestandteile bzw. Stoffarten zu verändern; zB Trennung mittels Elektromagneten, Windsichtung oder händische Sortierung (vgl. *Eberhartinger-Tafill/Merl*, UVP-G 180; *Bergthaler in Bergthaler/Wolfslehner*, Das Recht der Abfallwirtschaft² Kap VI Rz 19; US 06. 11. 2000, 3/2000/10-12 Oberpullendorf).

Die stoffliche Verwertung von Kunststoffen erfolgt ausschließlich mit Hilfe mechanischer und physikalischer Prozesse. Der chemische Aufbau und die Molekülstruktur der Kunststoffe werden dabei nicht verändert und damit bleiben auch ihre Eigenschaften grundsätzlich erhalten. Die stoffliche Verwertung liefert als Sekundärprodukte Mahlgüter oder Regranulate. Mahlgüter entstehen durch Zerkleinern, Trennen, Waschen und Trocknen (vgl. OFI Kunststoffinstitut, Verwertungsmöglichkeiten für ausgewählte Fraktionen aus der Demontage

von Elektroaltgeräten Kunststoffe, S.10, https://www.bmluk.gv.at/dam/jcr:7816f45a-9b96-4199-a4cc-4922a1d315a4/EAG_Kunststoffe.pdf, abgerufen am 12.03.2026).

Bei dem gegenständlichen Betrieb handelt es sich um eine Anlage, in der Kunststoffabfälle als Rücklaufmaterial stofflich verwertet, nämlich zerkleinert und anschließend wieder verkauft werden.

Es handelt sich somit nicht um ein Vorhaben gemäß Anhang 1 Z 2 lit. c) UVP-G 2000, da die in dieser lit. genannte Ausnahme greift. Auch ein anderer Tatbestand des Anhang 1 UVP-G 2000 ist nicht erfüllt. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.5. Die Zell-Pap Logistik GmbH betrieb bis Jänner 2020 einen Transport- und Speditionsbetrieb mit einer Lagerhallen für Papierrollen. Der Betrieb wurde im Jänner 2020 eingestellt, derzeit gibt es keine Nachfolgenutzung.

Dem Genehmigungsbescheid vom 16.09.2008 ist zu entnehmen, dass eine Betriebsanlage zur Ausübung des Transport- und Speditionsbetriebes bestehend aus drei Lagerhallen für Verpackungskartonagen samt Bürobereich und Lager und Sozialräumen genehmigt wurde. Der Betriebsbeschreibung vom 16.09.2008 ist zu entnehmen, dass eine Spedition mit Lager betrieben wurde. Bei der Lagerware handelte es sich hauptsächlich um Kartonagen auf Europaletten für den Vorgänger der DS Smith Packaging Austria GmbH sowie der MVG (gemeint: Margarethner Verpackungsgesellschaft m.b.H.) sowie Ersatzteilen eines Unternehmens in Ebergassing.

Aktuell bestehen dort jedenfalls zwei Lagerhallen in halbrundbauweise, die nicht genutzt werden. In einem Gebäude der Heidestraße 11 befindet sich ein Unternehmen, das Dienstleistungen im Bereich der Buchhaltung, Lohnverrechnung, Unternehmensberatung, Arbeitnehmerveranlagung, Strategische Marketing, Betriebliches Gesundheitsmanagement und Vertriebsschulung anbietet.

Die Aufgaben, mit denen sich die Spedition im Transport befasst, gehören ebenfalls zu den logistischen Prozessen, doch umfasst dieser Bereich ein engeres Aufgabenfeld, das sich vor allem auf die Organisation und Vorbereitung des Transports bezieht. Der Spediteur muss sich um Fragen wie die Vorbereitung des Fahrzeugs, der Ladung und der Beförderungsdokumente kümmern sowie die Ausführung des Auftrags ständig überwachen und alle Probleme lösen, die auf der Straße auftreten können, z. B. Verspätungen oder Pannen.

Die vorliegende Betriebsanlage wurde offenbar als Lager der Wellpappenfabrik, der Margarethner Verpackungsgesellschaft m.b.H. als auch eines weiteren Unternehmens genutzt und wurden die Waren im Rahmen einer Speditionsleistung an die beiden erst genannten Unternehmen übermittelt. Dies sind zumindest Teilleistungen, die auch von einem Logistikunternehmen angeboten werden, aber es wurde dort auch reine Lagerhaltung ausgeführt.

Die Anlage war vor dem Hintergrund der Ausführungen zu Punkt 3.4.2.2. als Logistikzentrum einzustufen. Wenn eine Betriebsanlage zwar nicht mehr besteht, kann immer noch eine Anlage als Vorhaben bestehen. Wenn auch ein Verkehrsaufkommen nicht mehr zu erwarten ist, ist immer noch ein Bodenverbrauch gegeben. Insofern gehen von dieser Anlage immer noch Umweltauswirkungen aus.

Allerdings wird ein Gebäude derzeit von einem Unternehmen verwendet, das Dienstleistungen aus dem Bereich der Buchhaltung uä erbringt. Dieser Teil war der Anlage nicht mehr zuzurechnen, da eine Nachnutzung erfolgt ist.

Die Fläche (der Hallen) beträgt gerundet etwa 0,637 ha (OZ 66) und war bei der Berechnung der Erreichung des Schwellenwertes zu berücksichtigen.

3.4.3.5.6. Die Hütte + co Ernst Ranftl und Partner GmbH betreibt eine Tischlerei sowie eine Reparatur- und Servicehalle für Holzhütten.

Anlagen wie Tischlereien finden sich – auch unter einer anderen Bezeichnung nicht im Anhang 1 des UVP-G 2000. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.7. Samuel George Moldovan betreibt eine Lagerhalle mit Büro.

Aus dem Genehmigungsbescheid vom 22.02.2017 wird ein eingeschossiger Lagerbereich und angrenzend ein zweigeschossiger Bürobereich errichtet.

Die Halle weist etwa eine Größe von 280m². Es handelt sich um ein reines Lager. Hinweise, dass es sich um ein Logistikzentrum handeln könnte haben sich nicht ergeben. Schon aufgrund der geringen Größe, ist im Ergebnis davon nicht auszugehen.

Auch ein anderer Tatbestand des Anhang 1 UVP-G 2000 ist nicht erfüllt. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.8. Die Hans Wittmann & Sohn GesmbH hat in der Vergangenheit ein Lager für Bekleidung bzw. Textilien betrieben. Der Lager- und Servicebereich wurde gänzlich eingestellt, aktuell wird nur mehr internationale Vermittlung in der Bettwäscheproduktion sowie Beratung und Dessinierung angeboten.

Aus dem Bescheid vom 21.07.2003 geht hervor, dass insbesondere vor der Errichtung der Sozialräume keine genehmigungspflichtige Betriebsanlage vorgelegen ist, sondern ein reines Lager mit einer beschäftigten Person betrieben wurde. Das reine Lager erfüllte weder damals noch heute die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Logistikzentrum. Klassische Leistungen, die in einem Logistikzentrum erbracht werden, wurden dort nicht angeboten. Auch Unternehmensziel war nicht der Betrieb eines Logistikzentrums. Es handelt(e) sich um ein klassisches Lager.

Auch ein anderer Tatbestand des Anhang 1 UVP-G 2000 ist nicht erfüllt. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.9. Der Fahrtendienst Buchinger betreibt ein Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen. Es handelt sich um ein unbebautes Grundstück.

Es liegt keine Anlage iSd UVP-G 2000 vor. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.10. „Baduscho“ Dusch- und Badeeinrichtungen Produktions- und Vertriebsgesellschaft m.b.H. hat eine Lagerhalle für Sanitärartikel betrieben. Die Betriebsanlage wurde im März 2025 aufgelassen. Es gibt keine Nachfolgenutzung.

1971 wurde eine Halle errichtet, in der die Anfertigung von Möbelbeschlägen sowie Fertigung von Spritzgußteilen aus Kunststoff erfolgte. Zuletzt wurden dort neben der Lagerung auch Beratung zur Dusch-Architektur samt einem Schauraum angeboten.

Das reine Lager erfüllte weder damals noch heute die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Logistikzentrum. Klassische Leistungen, die in einem Logistikzentrum erbracht werden, wurden dort nicht angeboten. Auch diente die Anlage nicht dem Zweck, ein Logistikzentrum

zu betreiben. Es handelt sich um ein klassisches Lager eines Unternehmens. Auch die Fertigung von Möbelbeschlägen oder Spritzgußteilen sind keine Aufgaben, die üblicherweise in der Logistik erfolgen. Auch der Schauraum erfüllt nicht die Tatbestandsvoraussetzungen eines Logistikzentrums. Ebensovienig waren die Tatbestandsvoraussetzungen für ein Einkaufszentrum erfüllt.

Auch ein anderer Tatbestand des UVP-G 2000 ist nicht erfüllt. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.11. Bei der Maximus Ladeneinrichtung werden im Rahmen eines Einzelhandelsgewerbes gebrauchte Ladeneinrichtungen wie zB Kühltruhen, Regale, Gastrogeräte, Vitrinen, Einkaufskörbe usw. verkauft. Die Produkte werden nicht direkt auf bzw. über die Webseite, sondern über die Plattform www.willhaben.at verkauft. Es besteht die Möglichkeit diese selbst abzuholen, es wird aber auch die Möglichkeit „Versand“ angeboten.

Die Anlage erfüllt nicht die Tatbestandsvoraussetzung eines Einkaufszentrums, nachdem Einkaufszentren Gebäude und Gebäudekomplexe mit Verkaufs- und Ausstellungsräumen von Handels- und Gewerbebetrieben samt den damit in Zusammenhang stehenden Dienstleistungs- und Freizeiteinrichtungen sind, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden. Nicht jedes Unternehmen welches seine Ware in einem Gebäude verkauft ist als Einkaufszentrum iSd UVP-G 2000 zu qualifizieren. Auch Merkmale eines Logistikzentrums sind nicht erfüllt, zumal das Unternehmen schon als Zweck nicht die Erbringung von Logistikdienstleistungen hat, sondern der Verkauf gebrauchter Ware im Vordergrund steht.

Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.12. Die BEB Fertigungscenter GmbH & Co KG betreibt eine Mechanische Werkstätte.

Es handelt sich um eine Produktionshalle, ein Lager, ein Kompressorraum und ein Bürotrakt. Die Produktionshalle dient als Fertigungsbetrieb für Maschinenbauelemente im Bereich CNC-Fräsen und Drehen. Das anschließende Lager (144,64 m²) wird als 2-Stunden-Arbeitsraum iSd der Arbeitsstättenverordnung betrieben.

„CNC“ steht für „Computerized Numerical Control“, was bedeutet, dass der gesamte Fräsprozess durch einen Computer programmiert und gesteuert wird. Diese Technologie ermöglicht es, Materialien wie Metall, Kunststoff oder Holz mit höchster Präzision und

Wiederholbarkeit zu bearbeiten, indem überschüssiges Material durch rotierende Werkzeuge entfernt wird (vgl. [https://laserhub.com/wissenswelt/cnc-fraesen/#:~:text=CNC%2DFr%C3%A4sen%20ist%20ein%20computergesteuertes,Computer%20programmiert%20und%20gesteuert%20wird.](https://laserhub.com/wissenswelt/cnc-fraesen/#:~:text=CNC%2DFr%C3%A4sen%20ist%20ein%20computergesteuertes,Computer%20programmiert%20und%20gesteuert%20wird.,), abgerufen am 31.03.2026).

Derartige mechanische Werkstätten sind – auch unter einem anderen Begriff – nicht im Anhang 1 des UVP-G 2000 enthalten. Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.13. In etwa 1,15 km Entfernung zum Vorhaben befindet sich auch die Leitha Straße B 60.

3.4.3.5.13.1. Es handelt sich um eine ehemalige Bundesstraße. Sie wurde am 01.04.2002 dem Land Niederösterreich übertragen und wird nunmehr als Landesstraße verwaltet.

Seit der Bundesstraßenübertragung 2002 (Bundesstraßen-ÜbertragungsgG) unterliegen nur noch die Bundesstraßen A (Autobahnen) und die Bundesstraßen S (Schnellstraßen) dem Regime des 3. Abschnitts. Die ehemaligen Bundesstraßen B (sie sind nunmehr Landesstraßen) wechselten zur Z 9 (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 6 (Stand 1.7.2024, rdb.at).

Bei der Leitha Straße B60 handelt sich somit nicht um eine Bundesstraße iSd §23a UVP-G 2000.

3.4.3.5.13.2. Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 erfasst alle Straßenvorhaben (Neu- und Änderungsvorhaben), die nicht von § 23a erfasst sind, dh alle Straßen, die nicht Bundesstraßen iSd BStG sind.

Gemäß Anhang 1 Z 9 sind auch Straßen uU Vorhaben iSd UVP-G 2000. Z 9 erfasst – soweit hier (allenfalls) verfahrensgegenständlich relevant – den Neubau von Schnellstraßen (lit. a) und den Neubau sonstiger Straßen (lit. b), lit. e) und lit. i))

Als Schnellstraße sind jene Straßen zu qualifizieren, die gemäß den Begriffsbestimmungen des Europäischen Übereinkommens über die Hauptstraßen des internationalen Verkehrs vom 15. November 1975, als Schnellstraßen gelten. Demnach sind Schnellstraßen Straßen, die ausschließlich für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen besonders bestimmt und nur durch kreuzungsfreie Verkehrsknoten bzw. Anschlussstellen (engl „interchanges“) oder „geregelt Einmündungen“ bzw. „kontrollierte Einmündungen“ (engl „controlled junctions“) zugänglich sind, wobei insb. das Anhalten und Parken auf den Fahrbahnen verboten ist. Auch

Landesstraßen können grds Schnellstraßen iSd Übereinkommens darstellen, wenn es sich um eine Autostraße gem § 47 StVO handelt (vgl. *Schachinger*, ZVR 2010, 158; (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 27 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Die B60 ist keine Autostraße, da sie nicht mit Verordnung gemäß § 43 Abs 3 lit. b StVO als solche festgelegt wurde. Sie ist somit nicht als Schnellstraße iSd Anhang 1 UVP-G 2000 zu qualifizieren, sondern als sonstige Straße. Ihre UVP-Pflicht bestimmt sich nach der Länge, dem Verkehrsaufkommen und der Berührung schutzwürdiger Gebiete.

Die Leitha Straße führt durch die Katastralgemeinde Margarethen am Moos und in diesem Gebiet durch Siedlungsgebiet.

3.4.3.5.13.3. Ausbaumaßen sonstiger Art sind nur bei Schnellstraßen uU ein Vorhaben iSd UVP-G 2000 (vgl. Z 9 lit. g) und lit. h)). Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an sonstigen Straßen sind somit keine Vorhaben iSd UVP-G 2000.

Das erkennende Gericht übersieht nicht, dass die B60 als Straße nicht als Neubau iSd Anhang I Z 9 UVP-G 2000 anzusehen ist. In Ermangelung einer Regelung für Straßen, die sich historisch entwickelt haben und nicht als Neubau iSd Anhang I Z 9 UVP-G 2000 anzusehen sind und einer diesbezüglich fehlenden Judikatur, erfolgt die Prüfung anhand der Kriterien für einen Neubau bzw. nach Kriterien, die unter Umständen dafür herangezogen werden können.

Bei der Errechnung der Erreichung des Schwellenwertes (Kumulation) von Straßen gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 werden grundsätzlich zwei Kriterien herangezogen: zum einen die Länge und die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren. Beide Parameter müssen vorliegen, um von einem Vorhaben iSd Anhang I Z 9 UVP-G 2000 auszugehen, da auch eine mögliche UVP-Pflicht an diese Parameter geknüpft ist (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 33 (Stand 1.7.2024, rdb.at)). In Frage kommen demnach lit. b), lit. e) oder lit. i).

Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. b) UVP-G 2000 ist ein Vorhaben (Auszug soweit hier relevant): Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, wenn auf der neuen Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. e) UVP-G 2000 ist ein Vorhaben: Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 5 km, wenn auf der neuen

Straße eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

Gemäß Anhang 1 Z 9 lit. i) UVP-G 2000 ist ein Vorhaben (Auszug soweit hier relevant): Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

3.4.3.5.13.3.1. Zum Streckenabschnitt

Grundsätzlich werden bei der Errechnung der Erreichung des Schwellenwertes von Vorhaben, die allesamt in der Z 9 liegen, die Streckenlängen addiert. Da das Logistikzentrum als Schwellenwert eine Fläche in Hektar angibt, kann schon naturgemäß eine Streckenlänge nicht addiert werden. Die Addition einer Fläche und einer Strecke ist nicht möglich. Es ist aber theoretisch möglich, aus der Strecke eine Fläche zu berechnen, da die Straße ja im Ergebnis auch als Fläche gebaut wird. Um eine Fläche für eine Straße zu errechnen sind grundsätzlich die Länge des Straßenabschnittes (Streckenabschnitt) und die Breite der Straße erforderlich.

Fraglich ist, welcher Teil der Strecke dafür heranzuziehen ist. Die gesamte B60 von Wiener Neustadt bis Fischamend hat eine Gesamtlänge von 51,0 km. Diese Gesamtlänge heranzuziehen erscheint nicht zweckmäßig und untunlich, da sich Straßen aufgrund ihrer Dimension über mehrere Gemeindegrenzen oder Bundesgrenzen hinweg erstrecken können und die Umweltauswirkungen, die miteinander kumulieren könnten, sich allenfalls gar nicht soweit erstrecken und überlagern. Der zu kumulierende Abschnitt muss daher wohl schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf einzelne Schutzgüter im für die Umwelt erheblichen Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können (VwGH 29.08.2024, Ra 2022/07/0025). Es ist vorliegend somit nur ein Teil der Straße, bzw. ein gewisser Streckenabschnitt, zu betrachten und bei der Errechnung der Erreichung des Schwellenwertes heranzuziehen und nicht die gesamte B60 als Vorhaben.

Zur Breite der Straße

Üblicherweise wird beim Bau einer neuen Landstraße eine gewisse Breite festgelegt.

Querschnitte für Landesstraßen sind in den Richtlinien RVS 03.03.31 (2005) und RVS 03.03.81 (2011) geregelt. Für Landesstraßen sind die Querschnittstypen L 8,0, L 7,5, L 7,0, L 6,5, L 6,0

und L 5,5 definiert. Bei der Wahl des Querschnittstyps ist auf die Streckencharakteristik (Bestandsbreiten) Rücksicht zu nehmen. Die Wahl des Querschnittstyps hat entsprechend der folgenden Tabelle zu erfolgen (Richtwerte). Sind Verkehrsdaten des Schwerverkehrs (Lkw+Busse/24 Std. im Werktagsverkehr) vorhanden sind diese heranzuziehen. Sind keine Schwerverkehrsdaten bekannt, gilt die jährlich durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke JDTV.

Typ	Anwendungsgrenzen			
	Lkw+Busse/24 Std		JDTV	
L 8,0	> 1.000		> 15.000	
L 7,5	> 700	≤ 1.000	> 10.000	≤ 15.000
L 7,0	> 500	≤ 700	> 7.500	≤ 10.000
L 6,5	> 350	≤ 500	> 5.000	≤ 7.500
L 6,0	> 200	≤ 350	> 3.000	≤ 5.000
L 5,5		≤ 200		≤ 3.000

Für die einzelnen Querschnittselemente der Landesstraßen im Freiland und im Ortsgebiet gelten die nachfolgend angeführten Abmessungen. Bei L 7,0 ist von einer Fahrbahnbreite von 7 Meter auszugehen. Bei L 6,5 ist von einer Breite der Fahrbahn von 6,5 Metern auszugehen (vgl. zum Gesamten auch: https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/verkehr/service/downloads/Leitfaden_Querschnitte_fuer_Landesstrassen__Stand_02.07.2018_.pdf , abgerufen am 18.03.2026, S. 3 und 4).

Dies gilt grundsätzlich für den Neubau von Straßen. Bei der B60 handelt es sich aber um keinen Neubau, sondern um eine historisch gewachsene Straße. Streng genommen müsste man, um die Breite der Straße zu ermitteln – die ja nicht an allen Punkten die gleiche Breite aufweisen muss – konkrete Messungen durchführen. Andernfalls könnten aber auch Verkehrsstärken auf der B60 aufgrund der Dauermessstelle B60 in Schwadorf im Rahmen einer Grobprüfung ermittelt werden (vgl. <https://www.data.gv.at/datasets/25be09e4-ed4d-4c26-bcab-8ce0dc97385b?locale=de>, abgerufen am 18.03.2026), um dann eine Breite der Straße anhand der soeben angeführten Tabelle und den erwähnten Abmessungen zu ermitteln. Im Datensatz sind alle vom Land Niederösterreich auf dem Landesstraßennetz betriebenen Dauerzählstellen enthalten. Neben der Lageinformation wird für jede Zählstelle ein JDTV-Wert für die Fahrzeuggruppe Kfz sowie die Fahrzeuggruppe Lkw angegeben. JDTV: Jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke, Einheit [Kfz/24h] Kfz: alle Kraftfahrzeuge (Motorrad, Pkw, Lieferwagen, Pkw und Lieferwagen mit Anhänger, Bus, Lkw ohne Anhänger, Lkw mit Anhänger, Sattelschlepper). Demnach wäre bei einem der Dauermessstelle B60 in Schwadorf von einem JDTV von 5.393 auszugehen. Vor dem Hintergrund der oben angeführten Tabelle ist bei einem

JDTV >5.000 bis \leq 7.500 von einem Typ L 6,6 und somit von einer Straßenbreite von 6,5 Metern auszugehen

Einer Einsicht in <https://atlas.noel.gv.at/> und einer - zugegebenermaßen – äußerst groben Messung mit dem Tool „Länge messen“ ergibt im Bereich vom Margarethen am Moos eine durchschnittliche Fahrbahnbreite von 6 bis 7 Metern.

Bezogen auf das Schutzgut Luft und Mensch wurde ua ein Teilabschnitt der Leitha Straße B60 im Luftreinhalte-technischen Gutachten der belangten Behörde vom 12.06.2025 betrachtet. Nach Auffassung des erkennenden Gerichtes wäre daher jener Teil (Abschnitt) jedenfalls als Fläche zu berechnen, da gegen diese Einbeziehung keine Bedenken bestehen. Die Länge der Leitha Straße Nr. 10 bis Wiener Straße Nr. 9 beträgt ca. 300 m (Luftreinhalte-technisches Gutachten vom 12.06.2025, DI Ellinger, S. 15).

Da eine genaue Vermessung der Straße durch die Beiziehung von Sachverständigen und Vermessungstechnikern mit hohen Kosten verbunden ist, erfolgte seitens des erkennenden Gerichtes eine überschlagsmäßige Berechnung, um zu prüfen, ob es wahrscheinlich ist, dass die ermittelte Streckenlänge und eine darauf aufbauende Errechnung der Fläche überhaupt relevant werden kann, um den Schwellenwert des Anhang I Z 19 lit. b UVP-G 2000 zu erreichen.

Bei einer durchschnittlichen Breite von - günstig - angenommen 6,5 m bis 7 m ergibt dies eine Fläche von 1.950 m² bzw. 2.100 m² bei einer Streckenlänge von 300 m, somit von 0,195 ha bzw. 0,21 ha.

Selbst wenn man davon ausgehen würde, dass die gesamte Strecke vom Ortseingang Margarethen am Moos bis zum Ortsausgang Margarethen am Moos heranzuziehen wäre, ist bei einer diesbezüglichen Streckenlänge von 1,1 km und einer durchschnittlichen Fahrbahnbreite von 6,5 m bzw. 7 m von einer Gesamtfläche von überschlagsmäßig ca. 7.150 m² bzw. ca. 7.700 m² auszugehen, was einer Fläche von 0,715 ha bzw. von 0,77 ha entspricht.

Selbst wenn man die Strecke der B60 von der Kreuzung mit der Mannersdorfer Straße B15 in Götzendorf und die Kreuzung der B60 mit der Budapester Straße B10 im Norden von Margarethen in Moos heranziehen würde, ergäbe dies eine Streckenlänge von 6,2 km und eine überschlagsmäßige Fläche von ca. 40.300 m² bzw. ca. 43.400 m², was 4,03 ha bzw. 4,34 ha entspricht.

3.4.3.5.13.3.2. Zur jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung

Das zweite Kriterium ist die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren. Der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV) ist die Anzahl der einen Straßenquerschnitt in beiden Richtungen täglich passierenden Kraftfahrzeuge (Kfz/24h). Der JDTV wird vom Gesetz als Maß für die Verkehrsintensität verwendet. Maßgeblich ist der Planfall (Situation nach Verwirklichung des Vorhabens), wobei es sich naturgemäß um eine Prognose handelt. Für den Prognosezeitpunkt legt das UVP-G 2000 in Anhang 1 Z 9 einen Prognosehorizont von 5 Jahren fest. Die in diesem Zeitraum vorhersehbaren Entwicklungen (insb generelle wirtschaftliche Entwicklung, regionale Entwicklung, Infrastrukturentwicklung) sind demnach zu berücksichtigen. Das UVP-G 2000 enthält keine nähere Bestimmung zur Frage, ab wann der 5-jährige Prognosehorizont zu berechnen ist (ab Antrag, ab Genehmigung oder ab voraussichtlicher Verkehrsfreigabe). Im Fall eines UVP-Feststellungsverfahrens erachtete der US das Jahr der UVP-Feststellung (Antrag und Bescheid lagen im selben Jahr) für maßgeblich (US 26. 07. 2006, 4B/2006/11-12 B 7 neu 1) (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 25 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Die JDTV liegt bei Anhang 1 Z 9 lit. b) bei 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren.

Die JDTV liegt bei Anhang 1 Z 9 lit. e) und lit. i) UVP-G 2000 bei 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist.

Die Wiener Neustadt-Schwadorfer Straße gehörte seit dem 1. April 1959 zum Netz der Bundesstraßen in Österreich (vgl. Bundesgesetz vom 18. März 1959, mit dem das Bundesstraßengesetz neuerlich abgeändert wird, Verzeichnis H, https://www.parlament.gv.at/dokument/VIII/I/638/imfname_332899.pdf, abgerufen am 18.03.2026). Wann diese Straße entstanden ist, kann vom erkennenden Gericht nicht ermittelt werden. Es wird davon ausgegangen, dass sich diese Straße historisch entwickelt hat. Dass die Straße aber bereits 1867, bzw. allerspätestens 1882, existiert hat, ergibt sich aus einer Einsicht in eine historische Karte (Administrativkarte von Niederösterreich, Vereins für Landeskunde in den Jahren 1867-1882, https://bibliothekskatalog.noel.gv.at/!KART!Administrativkarten/AIII_44B_079.jpg, abgerufen am 18.03.2026).

Ein JDTV mit einer Prognose auf 5 Jahren wie bei einem Neubau einer Straße kann bei Straßen, die historisch gewachsen sind und die, wie im Fall der Leitha Straße bereits im 19. Jahrhundert existiert hat und ausgebaut wurde, nicht angegeben bzw. ermittelt werden.

Allenfalls könnte man in Ermangelung eines JDTV mit einer Prognose auf 5 Jahren, einen aktuellen JDTV heranziehen, da ja der JDTV das Maß für die Verkehrsintensität darstellt. Dies würde im Rahmen einer Grobbeurteilung eine möglichst aktuelle Verkehrsintensität widerspiegeln und die Auswirkungen dieses Vorhabens auch umschreiben. Folgt man dieser Vorgehensweise, könnte man die aktuellen Zahlen der Dauermessstelle B60 in Schwadorf im Rahmen einer Grobprüfung heranziehen (vgl. Ergebnisse der Straßenverkehrszählung im Straßennetz, Dauerzählstellen (JDTV) Niederösterreich - <https://www.data.gv.at/datasets/25be09e4-ed4d-4c26-bcab-8ce0dc97385b?locale=de>, abgerufen am 18.03.2026). Der JDTV für Kfz für das Jahr 2019 beträgt bei der Dauermessstelle B60 in Schwadorf 5.393. Wenn man von einer Verkehrssteigerung seit 2019 um 10 % ausgeht – wie dies auch im Gutachten für die Luftreinhaltetechnik erfolgt ist - ergebe sich dadurch ein JDTV von 5.930 Kfz/d.

Der Schwellenwert von Anhang 1 Z 9 lit. e) UVP-G 2000 von 15 000 Kraftfahrzeugen wird somit nicht erreicht. Da zwar das Kriterium der Streckenlänge erfüllt ist, nicht aber das Kriterium des JDTV in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren und auch nicht nach dem aktuellsten JDTV, selbst bei einer Steigerung von 10% in den letzten Jahren, ist bei der Leitha Straße B60 im hier betrachteten Ausmaß nicht von einem Vorhaben gemäß Anhang 1 Z 9 lit. b) UVP-G 2000 auszugehen.

Die B60 Leitha Straße verläuft im Bereich von Margarethen am Moos durch Siedlungsgebiet. In Anhang 1 Z 9 lit. i) UVP-G 2000 ist eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren.

Z 9 lit. i) berücksichtigt, dass stark befahrene Straßen in Siedlungsgebieten erhebliche Auswirkungen auf die AnrainerInnen haben können. Der Schwellenwert von 15 000 entspricht in etwa dem Schwellenwert von Art. 7 der Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG für Hauptverkehrsstraßen, für die strategische Lärmkarten zu erstellen sind (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 9 Rz 46 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Wie bereits ausgeführt, wird dieser Schwellenwert auch nicht nach dem aktuellen JDTV, selbst bei einer Steigerung von 10% in den letzten Jahren, erreicht. Bei der Leitha Straße B60 ist daher im hier betrachteten Ausmaß nicht von einem Vorhaben gemäß Anhang 1 Z 9 lit. i) UVP-G 2000 auszugehen.

Allerdings sieht Anhang 1 Z 9 lit. b) UVP-G 2000 eine JDTV von 2.000 vor. Vor diesem Hintergrund könnte man, wenn man davon ausgeht, dass bei Straßen, die kein Neubau sind, bei der Kumulation auf die aktuelle JDTV abgestellt werden kann, bei einer JDTV von 5.930

Kfz/d, davon ausgehen, dass die Straße B60 als Vorhaben iSd Anhang I Z 9 lit. b) UVP-G 2000 angesehen werden kann und die ermittelte Fläche (vgl. Punkt 3.4.3.5.13.3.1.) berücksichtigen.

3.4.3.5.14. Auch die Straßen der Gemeinde, die zum geplanten Vorhaben führen, sind als sonstige Straßen der Z 9 anzusehen. Die Heidestraße, die Bäckerstraße und Am Fischagraben weisen bis zum Vorhaben eine Streckenlänge von etwa 1,3 km auf. Bei der Annahme einer geschätzten Fahrbreite von durchschnittlich 6,5 m, ergäbe sich eine Fläche von 8.450 m². Dies entspricht 0,845 ha.

3.4.3.5.14.1. Wenn man auch bei diesen Straßen davon ausgeht, dass bei Straßen, die kein Neubau sind, bei der Kumulation auf die aktuelle JDTV abgestellt werden kann ist zu prüfen, welche JDTV auf diesen Straßen gegeben ist.

3.4.3.5.14.2. Dass auf den gegenständlichen Straßen eine höhere JDTV als auf der B60 angenommen werden kann, ist nicht wahrscheinlich, insbesondere aufgrund der Zahlen zum Bestandsverkehr in der von der Projektwerberin vorgelegten Verkehrstechnischen Untersuchung (OZ 2, WST1-UF-255_001-2025, S. 157) und der Erhebungen durch den Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr (OZ 2, WST1-UF-255_001-2025, S. 355f und 359) . Vor dem Hintergrund dieser niedrigen Zahlen zum Bestandsverkehr, ist die Erreichung einer JDTV von 2.000 auf der Heidestraße unwahrscheinlich und bei der Bäckerstraße und „Am Fischergraben“ noch unwahrscheinlicher. Bei der Heidestraße wird bei der Querschnittsbelastung von Fahrzeugen pro Werktag von 1877 Kfz ausgegangen. Bei „Am Fischagraben“ wird von 243 und bei der Bäckerstraße von 396 Kfz ausgegangen (siehe OZ 2, WST1-UF-255_001-2025, S. 356 (Gutachten Verkehr, DI Stocker, S. 8)

3.4.3.5.14.3. Im Ergebnis ist daher davon auszugehen, dass die Straßen der Gemeinde, die zum geplanten Vorhaben führen, nicht als Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu qualifizieren sind und bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes daher nicht berücksichtigt werden können.

3.4.3.5.15. Auf dem Grundstück 1046, KG Margarethen am Moos, EZ 838, befindet sich die Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf, Streckennummer: 192 01.

Es handelt sich um eine Nebenbahn iSd § 4 Abs. 2 Eisenbahnverkehrsgesetz 1957 (EisbG). Die Strecke wird ca. ab der Anschlussbahn der EVVA (Grundstück 608 der KG Margarethen am Moos) bis zur Eisenbahnkreuzung dieser Bahnstrecke mit der Leitha Straße (zwischen Götzendorf an der Leitha und Margarethen am Moos), ca. km 19,767 bis km 22,300, nicht mehr befahren. Eine Einstellung und Auflassung dieses Streckenabschnittes ist nicht erfolgt,

aber seitens des Betreibers angestrebt (OZ 65 Anfragebeantwortung des Land Niederösterreich vom 24.03.2026). Die Strecke bis zur Anschlussbahn EVVA (km 19,749) wird von Schwechat/Fischamend aus bedient.

Die EVVA – Schmiermittel – Fabrik Gesellschaft m.b.H. Nfg. KG. betreibt eine Anschlussbahn an die Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf (km 19,749). Durchschnittlich wird diese Anschlussbahn von ein bis zwei Zügen täglich befahren. Die Anschlussbahn ist vom nächsten Siedlungsgebiet (Adresse Heidesiedlung Badeteich IV, Haus Nr. 15a) ca. 70m entfernt.

Zur DS Smith Packaging Austria GmbH führt auch eine Anschlussbahn (km 19,321) von der Bahnstrecke Fischamend–Mannersdorf. Auf dieser Anschlussbahn werden seit ca. 10 Jahren keine Verkehre mehr gefahren bzw. geführt. Die Anschlussbahn ist vom nächsten Siedlungsgebiet (Adresse Heidesiedlung Badeteich IV, Haus Nr. 20) knapp unter 500m entfernt.

3.4.3.5.15.1. Gemäß Anhang 1 Z 10 UVP-G 2000 sind unter gewissen Voraussetzungen auch Eisenbahnstrecken als Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu qualifizieren.

Eine Teilmenge der UVP-pflichtigen Schienenprojekte, nämlich die Hochleistungsstreckenvorhaben, unterliegt dem Verfahren des 3. Abschnitts. Diese Vorhaben sind in § 23b definiert. Z 10 listet jene Eisenbahnvorhaben auf, für die das UVP-Verfahren des 2. Abschnitts vorgesehen ist. Erfasst werden die Neuerrichtung sowie die Änderung einer Eisenbahntrasse, die nicht als Hochleistungsstrecke ausgewiesen wurde, sofern die entsprechenden Parameter überschritten sind (*Köhler/Schwarzer*, UVP-G Anhang 1 Rz 21 f; ebenso *Altenburger/Berger*, UVP-G² Anhang 1 Rz 86; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 10 Rz 6 und 7 (Stand 1.7.2024, rdb.at)). Hochleistungsstrecken unterliegen somit ausschließlich dem Regime des 3. Abschnitts (§ 23b). Ausgewiesen werden bestehende oder geplante Hochleistungsstrecken im Wege einer auf das Hochleistungsstreckengesetz (HIG) gestützten Verordnung.

Die Strecke Fischamend–Mannersdorf mit der Streckennummer 192 01 wurde nicht durch Verordnung der Bundesregierung gemäß § 1 Abs. 1 HIG zur Hochleistungsstrecke erklärt. Es ist daher zu prüfen, ob es sich um eine Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder um eine sonstige Eisenbahnstrecke iSd UVP-G 2000 handelt.

Gemäß § 4 Abs. 1 EisbG sind Hauptbahnen für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen von größerer Verkehrsbedeutung. Dazu zählen die Hochleistungsstrecken (Z. 1) und diejenigen Schienenbahnen die der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie durch Verordnung zu Hauptbahnen erklärt, weil ihnen eine besondere Bedeutung

für einen leistungsfähigen Verkehr – insbesondere mit internationalen Verbindungen oder im Regionalverkehr – zukommt oder sie hierfür ausgebaut werden sollen. Eine solche Erklärung ist für die Strecke Fischamend–Mannersdorf nicht erfolgt.

Nebenbahnen sind gemäß § 4 Abs. 2 EisebG sind für den öffentlichen Verkehr bestimmte Schienenbahnen, sofern sie nicht Hauptbahnen oder Straßenbahnen sind.

Aufgrund der vorliegenden Definitionen ist davon auszugehen, dass die Strecke Fischamend–Mannersdorf mit einer Streckenlänge von 16,405 km als Nebenbahn als sonstige Eisenbahnstrecke iSd UVP-G 2000 zu qualifizieren ist.

Folgende möglichen Vorhaben sind daher zu prüfen:

Gemäß Z 10 lit. b) ist ein Vorhaben der Neubau von sonstigen Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

Gemäß Z 10 lit. e) ist ein Vorhaben iSd UVP-G 2000 der Neubau von Eisenbahnstrecken oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C oder E berührt wird. Ausgenommen von lit. e) sind Straßenbahnen, Stadtschnellbahnen in Hochlage, Untergrundbahnen, Seilbahnen, Hängebahnen und ähnliche Bahnen besonderer Bauart, die ausschließlich oder vorwiegend der Personenbeförderung dienen, innerhalb geschlossener Siedlungsgebiete, sowie Anschlussbahnen.

Gegenständlichen ist die Strecke Fischamend–Mannersdorf nicht als Neubauvorhaben zu qualifizieren. Die Konzession für die gegenständliche Strecke wurde am 19. Mai 1882 erteilt (vgl. <https://alex.onb.ac.at/cgi-content/alex?aid=rgb&datum=18820004&seite=00000243>, abgerufen am 01.04.2026), der Bau der Strecke wurde am 21. Februar 1883 begonnen. Die Eröffnung fand am 6. Jänner 1884 statt. Es erfolgt aber seitens des erkennenden Gerichtes trotzdem – ähnlich wie bei den Straßen (vgl. die Ausführungen unter Punkt 1.1.2.13.3.)– eine Prüfung, ob die Strecken als bereits langjährig bestehende Eisenbahnstrecken als Vorhaben iSd UVP-G 2000 qualifiziert werden können und bei der Kumulation zu berücksichtigen sind.

Wie bereits ausgeführt, wird auf der Strecke ab der Anschlussbahn EVVA nach Margarethen am Moos (konkret in Margarethen in Moos) kein Verkehr mehr geführt. Eine Eisenbahn wird dafür gebaut, damit auf derselben Verkehre fahren, andernfalls würde ein derartiges Projekt nicht bewilligt werden. Das UVP-G 2000 stellt bis auf Anhang 1 Z 10 lit. h) allerdings nicht auf eine Kapazität, also auf Züge ab, die auf der Eisenbahnstrecke fahren. Daher ist im Ergebnis auch bei einer Eisenbahn (gemeint auf der Trasse), selbst wenn auf dieser kein Verkehr mehr

gefahren wird, zu überprüfen, ob es sich um ein Vorhaben iSd UVP-G 2000 handelt. Durch ein derartiges Vorhaben kommt es im Ergebnis zu einem Bodenverbrauch.

3.4.3.5.15.2. Fraglich ist, welches Gebiet und in der Folge welche Streckenlänge berücksichtigt werden soll. Die Berücksichtigung der gesamten Strecke, auf der zum Teil kein Verkehr mehr gefahren wird oder auch auf dem restliche Teil der Strecke, auf dem fast kein Verkehr in einem räumlichen Nahbereich zum geplanten Vorhaben gefahren wird, erscheint nicht zweckmäßig. Dieser Bereich wurde auch im Verfahren vor der belangten Behörde bzw. größtenteils auch in den eingeholten Gutachten nicht herangezogen.

Die Umweltauswirkungen beschränken sich in diesem Fall lediglich auf den Bodenverbrauch. In Ermangelung einer Judikatur zu dem Umstand, welcher Bereich bei Eisenbahnstrecken heranzuziehen ist, deren Umweltauswirkungen lediglich auf den Bodenverbrauch abstellen, geht das erkennende Gericht davon aus, dass im vorliegenden Fall nur der Nahbereich zum Vorhaben zu betrachten ist, der in direkter unmittelbarer Umgebung liegt und insofern durch die Heidestraße und die Siedlung Badeteich IV begrenzt wird. Dieses Gebiet entspricht dem Untersuchungsgebiet der belangten Behörde im erstinstanzlichen Verfahren und den eingeholten Gutachten. Ergebnisse oder Anhaltspunkte, warum ein größerer Teil der Eisenbahnstrecke in die Kumulation einbezogen werden sollte, sind im Verfahren nicht hervorgekommen und wurden im Übrigen auch von keiner der Parteien vorgebracht.

3.4.3.5.15.3. Die Strecke zwischen der Kreuzung der Heidestraße bis zur Siedlung Badeteich IV beträgt etwa 435,3 m (OZ 68).

Da dieser Streckenteil bzw. Streckenabschnitt gleich neben einem Siedlungsgebiet verläuft bzw. maximal 290 m von diesem entfernt ist (290 m ist der Punkt an der Kreuzung Heidestraße mit der Eisenbahntrasse von der Siedlung Badeteich IV entfernt), ist Anhang I Z 10 lit. e) UVP-G 2000 heranzuziehen

Der Streckenteil bzw. Streckenabschnitt kann daher als Vorhaben iSd Anhang Z 10 lit. e) UVP-G 2000 qualifiziert werden.

3.4.3.5.15.4. Grundsätzlich kann auch von einer Eisenbahnstrecke eine Fläche berechnet werden, wenn die Breite der Eisenbahnstrecke bekannt ist (vgl. diesbezüglich die Ausführungen zu Straßenvorhaben unter Punkt 1.1.2.13.3.1.).

Fraglich ist, welcher Bereich dafür heranzuziehen ist.

Eine Eisenbahnanlage gemäß § 10 Eisenbahngesetz 1957 sind ua Bauten, die ganz oder teilweise, unmittelbar oder mittelbar dem Betriebes von Schienenfahrzeugen auf einer Eisenbahn oder des Verkehrs auf einer Eisenbahn dienen. Im konkreten Fall könnte auf den Oberbau oder auf den Unterbau abzustellen sein. Der Oberbau oder Gleiskörper einer Eisenbahnstrecke besteht aus der Bettung und den darauf liegenden Gleisen. Der Oberbau besteht aus den Elementen Schienen, Schienenunterstützung, i. d. R. Schwellen, Schienenbefestigungsmittel, Schienenverbindungsmittel, und Gleisbettung, Schotter oder die festen Tragschichten einer festen Fahrbahn. Allerdings bildet der Unterbau (Planum) die feste Unterlage für den Oberbau, indem er Höhenunterschiede des Geländes durch Dammschüttungen, Einschnitte oder Kunstbauwerke wie Brücken oder Tunnel ausgleicht. Durch den Unterbau wird der Boden verdichtet (vgl. *Catharin/Gürtlich/Walder-Wintersteiner, Eisenbahngesetz⁴ Kap. 1.VIII.B und § 10a EibG (Stand 30.9.2021, rdb.at)*; sowie zB https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ibv/schienenfahrwege/ressourcen/dateien/download_gvb/lehmaterialien/Aufbau_V/A-12f.pdf?lang=de oder <https://www.trackopedia.com/lexikon/systembahn/das-einmaleins-der-eisenbahn>, abgerufen am 31.03.2026). Aus Sicht des erkennenden Gerichts wäre folglich eher auf die Breite des Unterbaus abzustellen, indem Ausmaß, indem der Boden verdichtet oder versiegelt wird.

Für eingleisige Eisenbahnstrecken in Österreich (Regelspur bzw. Normalspur 1.435 mm) gibt es keine fixe Standardbreite des Planums, da die Breite von mehreren Faktoren abhängt. In der Regel kann aber bei einem Neubau von einer Breite zwischen 6,30 m bis 7,20 Metern ausgegangen werden. Bei bestehenden Strecken kann auch eine geringe Breite gegeben sein (vgl. die Richtliniengruppe 09 „Unterbau – Geotechnik“ der ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft, dort insbesondere 09.02 Tragschichten, Gestaltung der Randbereiche einschließlich Kabeltroglagen). Eine Messung der Breite des Grundstückes auf dem die Eisenbahntrasse verläuft auf Höhe der Siedlung Badeteich IV mit dem GIS Atlas Niederösterreich ergibt eine Breite von 7,17 m (OZ 68). In dieser Breite ist aber auch ein Bereich enthalten, in dem Autos parken. Das erkennende Gericht geht daher nicht davon aus, dass in diesem Streckenabschnitt von einer Planumsbreite von 7,20 m ausgegangen werden kann.

Es wurde keine Messung vor Ort vorgenommen, wie breit das Planum tatsächlich ist. Allenfalls könnte auch bei der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft angefragt werden, wie breit das Planum in diesem Streckenabschnitt tatsächlich ist. Da eine relativ kurze Strecke von 435,3 m betroffen ist und dadurch die Erreichung des Schwellenwertes gemäß Anhang 1 Z 19 lit. b) UVP-G 2000 unter Hinzurechnung der Fläche des Eisenbahnvorhabens vor dem Hintergrund

der restlichen Ermittlungsergebnisse als unwahrscheinlich eingestuft wurde, wurde auf die Daten in den Regelwerken der ÖBB Infrastruktur Aktiengesellschaft zurückgegriffen und von einer durchschnittlichen Planumsbreite von 6,75 m ausgegangen.

Geht man folglich von einem Planum von 6,75 m und einer Streckenlänge von 435,3 m aus, ergibt das überschlagsmäßig eine Fläche von 2.938,28 m², somit eine Fläche von 0,2938 ha. Diese Fläche ist bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes (Kumulation) zu berücksichtigen.

3.4.3.5.15.5. Gemäß § 7 EisbG sind Anschlussbahnen Schienenbahnen, die den Verkehr eines einzelnen oder mehrerer Unternehmen mit Haupt- oder Nebenbahnen oder Straßenbahnen vermitteln und mit ihnen derart in unmittelbarer oder mittelbarer Verbindung stehen, dass ein Übergang von Schienenfahrzeugen stattfinden kann.

Keine Vorhaben iSd UVP-G 2000 (Z 10 lit. e)) sind Anschlussbahnen, sofern sie als Neubau in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E berühren. Die Anschlussbahn der EVVA liegt nur rund 70 m bis 180 m (Abzweigung der Anschlussbahn von der Nebenbahn) von einem Siedlungsgebiet, nämlich der Siedlung Badeteich IV, entfernt. Als Neubau würde sie nicht als Vorhaben iSd UVP-G 2000 gewertet werden.

Es handelt sich somit um kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 und war daher schon aus diesem Grund bei der Berechnung zur Erreichung des Schwellenwertes nicht zu berücksichtigen.

Im Übrigen sind die umweltlichen Auswirkungen mit lediglich durchschnittlichen 1 bis 2 Zügen, die auf dieser Anschlussbahn geführt werden als äußerst gering und vernachlässigbar einzustufen, wenn man bedenkt für welche Verkehre Eisenbahnen üblicherweise gebaut werden und welche Verkehre üblicherweise abgewickelt werden.

3.4.3.5.15.6. Die Anschlussbahn Welpa (jetzt DS Smith Packaging Austria GmbH) ist nicht in der Nähe eines Siedlungsgebietes, sondern rund 500m entfernt. Sie verläuft fast ausschließlich in einem Gebiet (nördlich der Heidestraße), das selbst von der belangten Behörde für die Kumulation nicht herangezogen wurde. Südlich verläuft sie auf dem Grundstück der DS Smith Packaging Austria GmbH. Sie hat an dieser Stelle das gleiche Niveau wie das asphaltierte Grundstück (vgl. zB

https://www.google.com/maps/place/2433+Margarethen+am+Moos/@48.0500125,16.5933967,3a,75y,186.5h,71.78t/data=!3m7!1e1!3m5!1s0ghCUkh1RD-he0uKQ7859Q!2e0!6shttps:%2F%2Fstreetviewpixels-pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h

%3D600%26pitch%3D18.22%26panoid%3D0ghCUkh1RD-
he0uKQ7859Q%26yaw%3D186.5!7i16384!8i8192!4m7!3m6!1s0x476c511307b396b1:0xb06
d82d5e5e5a488!8m2!3d48.04675!4d16.6031401!10e5!16s%2Fg%2F1tm8jcms?entry=ttu&g
_ep=EgoyMDI2MDMzMzMC4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D oder
https://www.google.com/maps/place/2433+Margarethen+am+Moos/@48.0496377,16.5931
416,3a,75y,266h,69.83t/data=!3m7!1e1!3m5!1sFJGW9Kebh8NiqAg4fe31ng!2e0!6shttps:%2F
%2Fstreetviewpixels-
pa.googleapis.com%2Fv1%2Fthumbnail%3Fcb_client%3Dmaps_sv.tactile%26w%3D900%26h
%3D600%26pitch%3D20.167384088602503%26panoid%3DFJGW9Kebh8NiqAg4fe31ng%26y
aw%3D266.0017097158549!7i16384!8i8192!4m7!3m6!1s0x476c511307b396b1:0xb06d82d
5e5e5a488!8m2!3d48.04675!4d16.6031401!10e5!16s%2Fg%2F1tm8jcms?entry=ttu&g_ep=
EgoyMDI2MDMzMzMC4wIKXMDSoASAFQAw%3D%3D, beide abgerufen am 02.04.2026) und
geht in diesem auf. Das erkennende Gericht sieht keinen Grund, dieses Gebiet im Norden der
Heidestraße bzw. auf dem Grundstück der DS Smith Packaging Austria GmbH auszuweiten.

Die Strecke der Anschlussbahn war daher bei der Berechnung der Erreichung des
Schwellenwertes (Kumulation) nicht zu berücksichtigen.

3.4.3.5.15.7. Sofern man davon ausgeht, dass diese Strecke (Anschlussbahn Welpa) doch zu
berücksichtigen wäre: Von der Abzweigung der Strecke Bahnstrecke Fischamend–
Mannersdorf bis zur Heidestraße hat die Anschlussbahn Welpa etwa 200 m. Die Strecke von
der Abzweigung der Anschlussbahn der Welpa bis zur Anschlussbahn der EVVA beträgt etwa
428 m. Bei Zusammenrechnung der Streckenlängen der Anschlussbahn der Welpa und der
Strecke ab Abzweigung der Anschlussbahn der Welpa bis zur Kreuzung mit der Heidestraße
wäre daher von einer Länge von 628m auszugehen.

Selbst wenn man davon ausginge, dass diese Strecke bei der Kumulation zu berücksichtigen
wäre – wovon das erkennende Gericht nicht ausgeht - , dann ergebe dies bei einer
Planumbreite von 6,75 m eine Fläche von 4.239 m², somit von 0,4239 ha.

3.4.3.5.16. Gewerbepark

Zu prüfen war noch, ob das Gebiet unter Punkt 1.2.1. als Gewerbe- oder Industriepark iSd
Anhang I Z 18 lit. a) und f) UVP-G 2000 einzustufen ist. Immerhin hat die belangte Fläche der
angesiedelten Betriebe für die Kumulation herangezogen, auch wenn sie sich nicht
ausdrücklich auf Anhang I Z 18 lit. a) und f) UVP-G 2000 gestützt hat.

3.4.3.5.16.1. Solche Vorhaben zielen auf die Ansiedlung von Betrieben in einem dazu vorbereiteten aufgeschlossenen Areal ab. Die Bezeichnung (Wirtschaftspark, Technologiepark, Business Park, Gewerbe- oder Innovationszentrum usw.) ist irrelevant.

Der Tatbestand Industrie- und Gewerbepark zeichnet sich durch die spezifische Inanspruchnahme von Flächen durch konkrete Aufschließungsmaßnahmen und Infrastruktureinrichtungen, wie zB Straßenanschluss, Schienenanschluss, Energieversorgung, Anbindung an den öffentlichen Verkehr, Telekommunikation, Abfall- und Abwasserentsorgung usw. aus (vgl Begründung IA 168/A 21. GP; *Eberhartinger-Tafill/Merl*, UVP-G 189). Maßgeblich ist, dass die Infrastruktureinrichtungen für gewerbliche oder industrielle Betriebe errichtet werden und einer betriebsorganisatorischen oder funktionellen Einheit zugeordnet werden können (UVP-Rs zu Anhang 1 Z 18; *Baumgartner/Petek*, UVP-G 394 f; *Hecht/Netzer*, RdU 2009, 158). Das bloße Widmen von Gewerbe- oder Industriegebieten erfüllt nicht den Tatbestand der Z 18 (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 18 Rz 12 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Wesensbestimmend für den Industrie- oder Gewerbepark ist, dass ein Projektwerber als Errichter oder Betreiber die Aufschließung- und Infrastrukturausstattung für mehrere Betriebe wahrnimmt und dass der gesamte Standort funktional oder betriebsorganisatorisch vernetzt ist. Fehlt diese Projektsteuerung durch einen Errichter oder Betreiber, kann ein Industrie- oder Gewerbepark gar nicht erst entstehen. Ein Industrie- oder Gewerbegebiet kann daher nicht zufällig durch Ansiedlung mehrerer Betriebe in räumlicher Nähe in die UVP-Pflicht hineinwachsen. Der Tatbestand verlangt eine gesteuerte und zielgerichtete Entwicklung durch einen Standortorganisator (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON^{2.00} Anhang 1 Z 18 Rz 12 (Stand 1.7.2024, rdb.at)).

Dies liegt bzw. lag im vorliegenden Fall zu keinem Zeitpunkt vor.

Im konkreten Fall haben sich zumindest im Lauf der letzten 50 bis 60 Jahre Betriebe an diesem Standort angesiedelt. Ein Projektwerber, der als Errichter oder Betreiber die Aufschließung- und Infrastrukturausstattung für mehrere Betriebe wahrnimmt ist und war nicht vorhanden.

Das unter Punkt 1.2.1. beschriebene Gebiet kann somit nicht als Gewerbe- oder Industriepark iSd Anhang I Z 18 UVP-G 2000 qualifiziert werden und stellt in dieser Weise auch kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 dar.

Gegen die Umsetzung bestehen im Übrigen keine unionsrechtlichen Bedenken. Im Anhang II der UVP-ÄnderungsRL findet sich das Projekt "Anlage von Industriezonen". Mit der gegenständlichen Definition von Industrie- und Gewerbeparks wurde eine Einschränkung auf

konkrete infrastrukturelle Aufschließungsprojekte durch einen Errichter bzw. Betreiber vorgenommen. Dies ist auch die eigentliche Intention der EU-RL, die auf Entwicklungsprojekte unter dieser Ziffer abstellt. Dies zeigt auch ein Vergleich mit der Bestimmung in den anderen Sprachfassungen, in denen die "Anlage von Industriezonen" als "Industrial estate development projects" und "Travaux d'aménagement de zones industrielles" bezeichnet wird. Auch bei den Neuerschließung für Städtebauvorhaben wird auf Entwicklungsprojekt abgestellt (vgl. "Urban development projects" und "Travaux d'aménagement urbain" in der englischen und französischen Sprachfassung der Richtlinie).

3.4.3.5.17. Zusammenrechnung der in die Kumulation einzubeziehenden Flächen

Berücksichtigt man nun die Fläche des geplanten Vorhabens von 2,8321 ha und addiert man die Fläche der Zell-Pap Logistik GmbH von 0,637 ha (siehe Punkt 3.4.3.5.5.), die ermittelte Fläche der Strecke der Straße B60 (siehe Punkt 3.4.3.5.13.3.1.) von 1.950 m² bzw. 2.100 m² (erste Variante mit 300 m), 0,715 ha bzw. von 0,77 ha (zweite Variante mit 1,1 km) oder 4,03 ha bzw. 4,34 ha (dritte Variante mit 6,2 km) und die Strecke der Eisenbahn von der Kreuzung Heidestraße bis Badeteich IV von 0,2938 ha (siehe Punkt 3.4.3.5.15.4.) ergibt das eine gesamte Fläche von - geht man von dem Fall aus, dass bei der Straße die größte Fläche zu addieren ist - 8,10 ha.

Damit wird der Schwellenwert von 10 ha gemäß Anhang I Z 19 lit. b UVP-G 2000 nicht erreicht.

Selbst wenn man annehme, dass die unter Punkt 3.4.3.5.14. (Gemeindestraßen) überschlagsmäßig ermittelte größtmögliche Fläche (0,845 ha) hinzuzurechnen wäre – wovon das erkennende Gericht im Ergebnis nicht ausgeht - dann ergebe sich dadurch überschlagsmäßig eine Fläche von 8,95 ha. Auch bei dieser Betrachtung wäre der Schwellenwert von 10 ha nicht erreicht.

Im Ergebnis geht das erkennende Gericht somit davon aus, dass der Schwellenwert gemäß Anhang I Z 19 lit. b UVP-G 2000 durch Kumulation mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang nicht erfüllt ist und somit eine Einzelfallprüfung nicht durchzuführen ist.

3.4.3. Anhang 1 Z 19 lit e Anhang 1 UVP-G 2000

Tatbestandsmäßig sind Logistikzentren in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet), D (belastetes Gebiet Luft) oder E (Siedlungsgebiet). Das Vorhaben erfüllt das Tatbestandselement eines Logistikzentrums, liegt jedoch in keinem schutzwürdigen Gebiet der relevanten Kategorien. Der Tatbestand der Z 19 lit e Anhang 1 UVP-G 2000 ist daher nicht erfüllt.

3.4.4. Anhang 1 Z 19 lit f Anhang 1 UVP-G 2000

Tatbestandgemäß ist die Neuerrichtung von Logistikzentren mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha. Mit einer Inanspruchnahme von 2,8 ha (teilweise bereits versiegelter) Fläche erreicht das Vorhaben nicht den relevanten Schwellenwert. Der Tatbestand der Z 19 lit f Anhang 1 UVP-G 2000 ist daher nicht erfüllt.

3.4.5. Anhang 1 Z 21 Anhang 1 zum UVP-G 2000

Das Vorhaben sieht weder die Errichtung von mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge vor, noch liegt es in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A, B bzw. D oder werden Freiflächenparkplätze auf mindestens 1 ha unversiegelter Fläche errichtet. Ein Tatbestand der Z 21 Anhang 1 UVP-G 2000 wird daher nicht erfüllt.

3.5. Zur Einzelfallprüfung (EFP) der Behörde

3.5.1. Die Behörde bejahte eine Kumulation mit in einem räumlichen Zusammenhang mit den Betrieben "Finze Group", "DS Smith", "Baduscho", "EVVA OIL" sowie weiteren nicht näher bezeichneten Lagerhaltungs- und Handwerksbetrieben". Diese erreichen zusammen eine Fläche von ca. 16 ha.

Zunächst ging das erkennende Gericht davon aus, dass diese Rechtsauffassung geteilt werden könnte (siehe Ausführungen zu Punkt 3.4.3.3.) und ergänzte das Gutachten des Sachverständigen für Schallschutztechnik. Im Zuge der mündlichen Verhandlung und durch weitere Ermittlungen kamen beim erkennenden Gericht aber Zweifel auf (siehe Ausführungen zu Punkt 3.4.3.4.).

Auch wenn das erkennende Gericht aktuell davon ausgeht, dass der Schwellenwert von 10 ha gemäß Anhang I Z 19 lit. b) UVP-G 2000 nicht erfüllt wird (siehe Punkt 3.4.3.5.17.), ist – wenn man davon ausgehen sollte, dass der Schwellenwert von 10 ha doch erreicht werden würde und daher eine Einzelfallprüfung durchzuführen wäre, wie die belangte Behörde annahm - zur Einzelfallprüfung der belangten Behörde folgendes festzuhalten.

3.5.2. Die Einzelfallprüfung (EFP) hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Umweltsituation (Standort, Vorbelastung usw.) eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen, keinesfalls soll schon eine vorgezogene UVP erfolgen. Hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang hat sich die Behörde gemäß § 3 Abs. 7 auf eine Grobprüfung zu beschränken. Da zu diesem Zeitpunkt die Verfügbarkeit und der Detaillierungsgrad von Daten i.d.R. nicht mit jenen in einer Umweltverträglichkeitserklärung vergleichbar sind, liegt der Schwerpunkt der

EFP in einer Abschätzung der Wahrscheinlichkeit von erheblichen Umweltauswirkungen. Die Behörde hat sich auf die voraussichtlich wesentlichen Umweltauswirkungen zu beschränken und soll bei der Sachverhaltserhebung nicht über eine für die Beurteilung gemäß § 3 Abs. 2 iVm § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 unbedingt notwendige Prüftiefe hinausgehen.

Das Feststellungsverfahren hat sich auf eine Grobprüfung des Vorliegens von erheblichen Umweltauswirkungen (iSe Wahrscheinlichkeit, Plausibilität) zu beschränken. Nach der expliziten Anordnung des § 3 Abs. 7 vierter Satz UVP-G 2000 hat sich die Behörde bei der Feststellung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, hinsichtlich Prüftiefe und Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation zu beschränken (vgl. auch VwGH 23.2.2011, 2009/06/0107). Bei der Grobbeurteilung im Rahmen der Einzelfallprüfung handelt es sich nicht um eine abschließende Beurteilung der Umweltauswirkungen, sondern vorzugsweise um eine Fokussierung auf möglichst problematische Bereiche.

3.5.3. Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt holte die belangte Behörde Gutachten der Fachbereiche Verkehrstechnik, Lärmschutz und Luftreinhaltung ein. Das Gutachten aus dem Bereich der Lärmschutztechnik wurde im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzt und in der mündlichen Verhandlung erörtert. Die Sachverständigen kamen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen des Vorhabens mit den Auswirkungen anderer Vorhaben nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

3.5.3.1. Gutachten Verkehrstechnik

3.5.3.1.1. Das Gutachten geht zusammengefasst schlüssig und widerspruchsfrei davon aus, dass die Auslastung der relevanten Knoten (Anbindungen an das Straßennetz der Bäckerstraße und „Am Fischagraben“) aufgrund der geringen Verkehrsstärken gering belastet sind und ausreichend Reserven aufweisen. Die Anbindung der Heidestraße an die B60, wo alle Nutzungen dieses Gebietes auf das höherrangige Straßennetz einbinden, ist inklusive des Vorhabensverkehrs in der Morgenspitze bei guter Verkehrsqualität zu max. 13% ausgelastet. Es sind ausreichend Reserven vorhanden.

Da die Auslastung der relevanten Knoten als gering belastend festgestellt wurde und auch die Anbindung an das höherrangige Straßennetz inklusive Morgenspitzen eine maximale Auslastung von 13% aufweist und ausreichend Reserven vorhanden sind, ist auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Verkehrstechnik iSd § 3 Abs. 2

UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

3.5.3.1.2. Sofern die Beschwerde in diesem Zusammenhang bemängelt, dass nicht nur die Einbindung ins höherrangige Straßennetz sondern ein weiterer Untersuchungsraum hätte gewählt werden müssen ist zu entgegnen, dass ein Untersuchungsraum bis zur Einbindung in das höherrangige Straßennetz allgemein üblich ist. Auch Landesstraßen können als höherrangiges Straßennetz angesehen werden und wurde der Untersuchungsraum vom Verkehrsgutachter auch so gewählt.

Dass es sich bei der B60 Leitha Straße um eine vielbefahrene Straße mit einem großen Verkehrsaufkommen handelt, wurde auch von der BF nicht in Abrede gestellt, sondern auch vorgebracht. UA aus diesem Grund ist auch eine Entlastung der B60 durch die B 260 (siehe sogleich Punkt 3.5.3.1.3.) geplant. Dass es durch das geplante Vorhaben zu einer Verkehrssteigerung auf der B60 und auch in der Katastralgemeinde Margarethen am Moos kommen wird, ist notorisch. Dass aufgrund des JDTV von 5,393, auch unter eine Bedachtnahme einer Steigerung des Verkehrsaufkommens von 10 % (dann ein geschätzter JDTV von 5.930 KfZ/d) mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist, kann im Rahmen einer Grobprüfung nicht erkannt werden. Selbst bei der Annahme, dass von einem noch höheren JDTV aktuell auszugehen wäre, da die Verkehrssteigerung seit 2019 mehr als 10% betragen habe (wie die BF andeutet, wenn sie von einer Zunahme von 50% des LKW-Verkehrs in Margarethen am Moos durch die Umsetzung des Vorhabens ausgeht, wäre im Ergebnis für die BF nichts gewonnen, da der Anteil des Vorhabens in Relation zum JDTV zu sehen ist.

3.5.3.1.3. Der Vollständigkeit halber wäre aber bei einer Betrachtung des Verkehrs auf der B60 (also einem größeren Untersuchungsraum) im Rahmen einer Einzelfallprüfung auch noch folgendes zu berücksichtigen: Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes kann es geboten sein, konkret absehbare Entwicklungen in die Beurteilung der Einzelfallprüfung einzubeziehen. Wenn bereits konkrete Anhaltspunkte dafür vorliegen, dass es in absehbarer Zeit zu einer Änderung des Sachverhalts kommen wird, und die Behörde in der Lage ist, sich über die Auswirkungen dieser Änderung ein hinlängliches Bild zu machen, dann ist auf derartige Entwicklungen bei der Entscheidung Bedacht zu nehmen (siehe zB VwGH 20.12.2016, 2014/03/0035, aufbauend auf VwGH 27.5.1997, 97/04/0026).

Zur Entlastung der Orte in der Airport Region und zur Verbesserung der Wohn- und Lebensqualität in den einzelnen Ortskernen von Fischamend, Klein-Neusiedl, Schwadorf,

Enzersdorf an der Fischa, Margarethen am Moos, Götzendorf und Pischelsdorf plant das Land Niederösterreich (NÖ Straßendienst) den Neubau einer Umfahrungsstraße. Diese wird bezeichnet als B 260 Umfahrung Airport Region, dient auch der Erhöhung der Verkehrssicherheit und verbessert die Flüssigkeit des Verkehrs (vgl. hier den Übersichtslageplan Trasse B 260 Umfahrung Airport: https://www.noel.gv.at/noel/LandesstrasseninNiederosterreich/240214_B260_SC_Uebersichtskarte_ohne_OEBB_1_E06.pdf, abgerufen am 26.03.2026).

Dass dieses Projekt bzw. Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, ist amtsbekannt und ergibt sich schon aus der Länge der geplanten Strecke von rund 20 km und einer Fahrbahnbreite von 8,5m (sowie 12 Brücken und 3 Kreisverkehre) (vgl. zB auch den Regelquerschnitt unter https://www.noel.gv.at/https://www.noel.gv.at/noel/LandesstrasseninNiederosterreich/Querschnitt_UF_u._Wirtschaftsweg.jpg, abrufen am 26.03.2026).

Die Entwicklung des Projektes wäre allenfalls auch konkret absehbar: Das Vorprojekt zur Trassenauswahl (Variantenuntersuchung) wurde 2018 abgeschlossen. Die Bestandserhebungen und Untergrunderkundungen fanden im ersten Halbjahr 2023 statt und sind abgeschlossen. Mit Verordnung über das Landesstraßenplanungsgebiet B 260 Umfahrungen Airport Region vom 15. Februar 2022, LGBl. Nr. 13/2022, hat die NÖ Landesregierung das in den Plänen der Anlagen 01 bis 30 grau gekennzeichnete Gebiet zum Landesstraßenplanungsgebiet B 260 Umfahrungen Airport Region erklärt. Derzeit werden die Projektunterlagen im Zuge des Einreichprojekts für die UVP erstellt. Die Einreichung bei der UVP-Behörde war für Herbst 2025 geplant.

Mit der Umsetzung der B 260 ist jedenfalls mit einer Entlastung der B60 zu rechnen, da sie ua für diesen Zweck gebaut werden soll. Die geplante B 260 und ihre Auswirkungen wären daher allenfalls im Rahmen einer Einzelfallprüfung bei einem größeren Untersuchungsraum zu berücksichtigen

3.5.3.1.4. Die belangte Behörde wäre somit vor dem Hintergrund des eingeholten Gutachtens im Ergebnis zu Recht davon ausgegangen, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Verkehrstechnik iSd § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist.

3.5.3.2. Gutachten Luftreinhaltechnik

3.5.3.2.1. Das Gutachten geht zusammengefasst schlüssig und widerspruchsfrei davon aus, für den Feinstaub für die lokale Vorbelastung von der Einhaltung der JMW-Grenzwerte sowie auch für das Überschreitungskriterium für den PM₁₀ TMW nach Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) ausgegangen werden. Für die IG-L Grenzwertregelungen ist derzeit und auch in Zukunft von deren Einhaltung auszugehen. In der Verordnung des Bundesministers für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (BGBl. II Nr. 101/2019) ist das Projektgebiet nicht als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen.

Auf Basis des derzeitigen und des prognostizierten zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch das Vorhaben liegen die Zusatzbelastungswerte im Jahresmittelwert für Feinstaub (JMW-PM₁₀, JMW-PM_{2.5}) und dem Halbstundenmittelwert sowie Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid (HMW-NO₂ und JMW-NO₂) deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 %. Aus luftreinhalte-technischer Sicht kann somit davon ausgegangen werden, dass durch die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens „Logistikzentrum Margareten am Moos“ keine relevanten negativen Auswirkungen resultieren und der Schutzzweck für nahegelegenen schutzwürdigen Gebiete der Kategorie E nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

Da die ermittelten Daten deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 % liegen und auch sonst keine Überschreitung von Grenzwerten festgestellt wurde ist auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Luftreinhalte-technik iSd § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

3.5.3.2.2. Die Beschwerdeführerin bemängelt insbesondere in der Verhandlung, dass nicht alle „möglichen“ Emissionen des Vorhabens ermittelt worden wären, insbesondere am Standort selbst und nur die verkehrlichen Emissionen betrachtet worden wären.

3.5.3.2.3. Wie bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Grobbeurteilung im Rahmen der Einzelfallprüfung nicht um eine abschließende Beurteilung aller möglichen Umweltauswirkungen, sondern vorzugsweise um eine Fokussierung auf möglichst problematische Bereiche. Es sind demnach nicht alle möglichen Emissionen eines Vorhabens ohne konkreten Anhaltspunkt zu ermitteln. Demzufolge ist bei einem Logistikzentrum üblicherweise nicht mit Geruchsemissionen wie bei Anlagen zum Halten oder zur Aufzucht von Tieren zu rechnen, wenn es dafür keine konkreten Anhaltspunkte gibt. Hingegen kann gerade bei einem Logistikzentrum – bedingt durch den Verkehr – eine Zunahme des Feinstaubes relevant sein. Demnach wären ohne konkreten Anhaltspunkt Geruchsemissionen bei einem Logistikzentrum nicht zu ermitteln.

Neben dem Verkehr könnten theoretisch auch stationäre Quellen des Logistikzentrums Emissionen verursachen (z.B. Heizungsanlage, Notstromaggregat). Im vorliegenden Projekt sind jedoch keine nennenswerten Emittenten vorgesehen – die Hallen werden mittels Wärmepumpen beheizt. Im Feststellungsverfahren sind alle bekannten Emissionen abzuschätzen. Im konkreten Fall war keine zusätzliche Anlage erkennbar, die erhebliche Luftschadstoffe ausstößt. Sollte die BF andere Vorhaben im Umfeld meinen (z.B. benachbarte Betriebe mit Emissionen), so wären diese Teil der Vorbelastung und damit implizit berücksichtigt gewesen.

3.4.6.3. Gutachten Lärmschutztechnik

Der Sachverständige hat sich bei der Feststellung des maßgeblichen Sachverhaltes jener Hilfsmittel zu bedienen, die seine Wissenschaft entwickelt hat, um ein verlässliches Gutachten abzugeben. Im Übrigen hängen sowohl Umfang als auch Methode der Befundaufnahme ausschließlich von objektiven fachlichen Gesichtspunkten ab, die primär einmal der Sachverständige anhand seiner Fachkunde zu beurteilen hat. 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. etwa die in *Walter/Thienel*, AVG I2, unter E 148 zu § 52 AVG wiedergegebene Rechtsprechung; VwGH 29.01.2014; 2012/12/0152). Im Übrigen hängen auch der Umfang der Befundaufnahme ausschließlich von objektiven fachlichen Gesichtspunkten ab, die primär einmal der Sachverständige anhand seiner Fachkunde zu beurteilen hat. Um die Methode eines Sachverständigen, und zwar die Art der Befundaufnahme, zu erschüttern, ist es Sache der Partei, der Methodenwahl auf gleicher fachlicher Ebene z.B. durch Vorlage eines, das sich konkret gegen die Auswahl der fachlichen Methode bei der Befundaufnahme wendet, entgegen zu treten (vgl. VwGH 05.11.2009, 2009/16/0169). Gemäß der ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, kann die Ermittlung der ortsüblichen Schallimmission entweder durch Messung in einem repräsentativen Zeitraum erfolgen oder durch Berechnung aus den Verkehrsstärken und den Emissionen relevanter, benachbarter und genehmigter Anlagen.

Da es sich beim gegenständlichen Verfahren um ein Feststellungsverfahren mit einer Entscheidungsfrist von sechs Wochen handelt und tunlichst auf bestehende bzw. bereits vorhandene Daten zurückzugreifen ist und hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation zu beschränken. Eine Ermittlung des Basispegels konnte somit im Rahmen der Grobprüfung unterbleiben.

Das Gutachten geht zusammengefasst schlüssig und widerspruchsfrei im Rahmen einer Prognose davon aus, dass die Veränderung der Straßenverkehrsimmissionen nach wie vor bei 1,3 dB bzw. 2,0 dB und in den Nachtstunden nunmehr bei 1,1 dB liegen. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung durch den Flugverkehr sowie den Immissionen des Vorhabens (Betriebsareal und induzierter Verkehr) liegt die Veränderung in den Nachtstunden am IP-1 (Betriebsbaugebiet) bei maximal rd. 1,2 dB. Für die Immissionspunkte im Bereich der Siedlung Badeteich IV wurden maximale Veränderungen von 0,8 dB ermittelt.

In der Schalltechnik wird eine Veränderung von 1 dB typischerweise als irrelevant eingestuft. Veränderungen in dieser Größenordnung liegen innerhalb der gesamten Mess- Rechen- und Aussagegenauigkeit. In der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung wird für Veränderungen bei Grenzwertüberschreitungen ($L_n = 55$ dB) festgehalten, dass Veränderungen von mehr als 1 dB jedenfalls nicht zulässig sind. Im gegenständlichen Fall liegen die betrieblichen Immissionen jedoch deutlich unter z.B. den Grenzwerten der Gesundheitsgefährdung gemäß ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, die bei 65, 60 und 55 dB für den Tages-, Abend bzw. Nachtzeitraum definiert sind.

Die ermittelten Veränderungen liegen im Tages- und Abendzeitraum bei deutlich unter 1 dB und können damit als irrelevant eingestuft werden. In den Nachtstunden wurde für den Immissionspunkt IP-1 (Heidestraße 7a, Liegenschaft im Betriebsgebiet) in den Nachtstunden eine Veränderung von 1,2 dB berechnet. Der Gesamt-Dauerschallpegel LA_{eq} errechnet sich zu 38,1 dB und liegt damit deutlich unter dem Planungsrichtwert für Wohngebiete.

Für die Immissionspunkte IP-2 und IP-3 im Bereich von exponierten Fassaden der Siedlung Badeteich IV sind Veränderungen von unter 1 dB ermittelt worden. Zusammenfassend können die Veränderungen als irrelevant eingestuft werden. Es wird auf die Ausführung in der ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, hingewiesen, in denen für Gebiete mit geringer Vorbelastung eine Anhebung um bis zu 3 dB als zumutbar eingestuft wird.

Das Gutachten wurde in der Verhandlung erörtert und um den Augenschein vom 23.01.2026 ergänzt.

Da die ermittelten Daten deutlich unter ermittelten Veränderungen im Tages- und Abendzeitraum bei deutlich unter 1 dB liegen, in der Schalltechnik eine Veränderung von 1 dB typischerweise als irrelevant eingestuft wird, die ÖAL Richtlinie Nummer 3, Blatt 1, in denen für Gebiete mit geringer Vorbelastung eine Anhebung um bis zu 3 dB als zumutbar einstuft und auch sonst keine Überschreitung von Grenzwerten festgestellt wurde, ist auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Vorhaben im Bereich der Lärmschutztechnik iSd § 3 Abs.

2 UVP-G 2000 nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.

3.4.6.7. Das Vorhaben ist an einem Standort innerhalb eines bestehenden Gewerbegebiets situiert und vermeidet zusätzliche Flächeninanspruchnahme. Es besteht Widmungskonformität, und die Gemeinde war in die Flächenwidmung eingebunden.

Das Schutzgut Wasser (Grund- und Oberflächenwasser) ist durch das Projekt nicht gefährdet. Das Schutzgut Natur/Biodiversität wurde ebenfalls geprüft. Das Areal ist bereits anthropogen geprägt und weist keine wertvollen Biotope auf. Die Projektwerberin plant dennoch biodiversitätsfördernde Maßnahmen (Nistkästen, Grünflächen mit heimischen Pflanzen), um das Umfeld ökologisch aufzuwerten.

Die geologischen und geotechnischen Verhältnisse wurden untersucht (geotechnisches Gutachten vom 23.03.2023). Der Baugrund ist tragfähig und erfordert keine außergewöhnlichen Maßnahmen. Kontaminierte Altlasten sind nicht bekannt. Im Hinblick auf die Bodeneigenschaften wurden keine ökologisch sensiblen Besonderheiten (Moor, Torf) festgestellt.

3.4.6.8. Im Ergebnis wäre daher auf Grund einer Kumulierung der ermittelten Auswirkungen aus dem Bereich der Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik der bestehenden Vorhaben mit dem geplanten Vorhaben nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen. Auch die Schutzgüter Wasser und Boden wären nicht merklich vom Vorhaben betroffen.

3.4.6.9. Zum Beweisantrag medizinischer Sachverständiger

Das Ermittlungsverfahren hat ergeben, dass die ermittelten Daten aus den Bereichen der Luftreinhaltetechnik und Lärmschutztechnik deutlich unterhalb einschlägiger Schwellen liegen und die Veränderungen als irrelevant einzustufen sind und daher nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt. Gegengutachten wurden nicht vorgelegt, sondern lediglich unsubstantiiert behauptet, dass "die Zusatzbelastungen sehr wohl über der Irrelevanzschwelle" liegen würden. Dieses Vorbringen ist nicht geeignet, um den gutachterlichen Ausführungen auf gleicher fachlicher Ebene entgegen zu treten. Im Verfahren hat sich auch sonst kein Anhaltspunkt ergeben, einen medizinischen Sachverständigen beizuziehen.

3.4.6.10. Im Ergebnis stünde aufgrund des Ergebnisses der Einzelfallprüfung daher 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 sei. Die Beschwerde wäre daher in diesem Fall als unbegründet abzuweisen gewesen.

3.5. Ergebnis

Im Ergebnis geht das erkennende Gericht davon aus, dass der Schwellenwert gemäß Anhang I Z 19 lit. b UVP-G 2000 durch Kumulation mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang nicht erfüllt ist und somit eine Einzelfallprüfung nicht durchzuführen wäre (vgl. Punkt 1.1.2.17.).

Da keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist, war dem Antrag auf Feststellung, dass das geplante Vorhaben einen Tatbestand des Anhang 1 UVP-G 2000 erfüllt und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist Folge zu geben.

Die Beschwerde war daher im Ergebnis als unbegründet abzuweisen.

Zu B) Zulässigkeit der Revision:

Gemäß § 25a Abs. 1 VwGG hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig, weil die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Im vorliegenden Fall fehlt es an einer Rechtsprechung, wie bestehende Straßen und Eisenbahnstrecken als Vorhaben iSd UVP-G 2000, konkret Straßen gemäß Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000, bei denen als Neubauvorhaben auf eine Strecke und einen JDTV abgestellt wird, Eisenbahnen iSd Anhang I Z 10 UVP-G 2000, bei denen als Neubauvorhaben auf eine Strecke abgestellt wird im Rahmen der Kumulation gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 mit Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu berücksichtigen sind, deren Schwellenwerte mit einem Flächenmaß in ha angegeben sind. Insbesondere fehlt es an einer Rechtsprechung mit welcher Breite die Fläche derartiger Vorhaben berechnet werden soll. Es fehlt auch an einer Rechtsprechung wie Anlagen zur Herstellung von Papier, Pappe oder Karton gemäß Anhang 1 Z 61 UVP-G 2000, bei denen auf eine Produktionskapazität von t/d bzw. t/a abgestellt wird, im Rahmen der Kumulation gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 mit Vorhaben iSd UVP-G 2000 zu berücksichtigen sind, deren Schwellenwerte mit einem Flächenmaß in ha angegeben sind. Zudem fehlt es an einer Rechtsprechung, wie "stillgelegte" oder nicht mehr "betriebene" Vorhaben zu berücksichtigen sind, insbesondere wenn für einen Teil der Anlage bereits eine Nachnutzung erfolgt ist, die kein Vorhaben iSd UVP-G 2000 darstellt (vgl.

Ausführungen unter Punkt 3.4.3.5.5, Nachnutzung durch ein Unternehmen, dass Dienstleistungen aus dem Bereich der Buchhaltung anbietet).

Diese Rechtsfrage hat insofern grundsätzliche Bedeutung, da bei der Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 in einer Vielzahl der Fälle zu prüfen ist, ob Vorhaben zu kumulieren sind, deren Schwellenwerte in unterschiedlichen Maßeinheiten angegeben sind. Eine überwiegende Anzahl der Vorhaben werden zudem durch eine Straße erschlossen.

Die Revision war daher zuzulassen.

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 Anwaltpflicht.

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 02.04.2026

Mag. Rosemarie HALBARTH-KRAWARIK

(Richterin)