



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):

W113 2320415-1/72E

(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. Katharina DAVID über die Beschwerden von 1. Peter MEIERHOFER, 2. Rudolf BRANDL, 3. Wolfgang FEIGL, 4. Mag. Anna FRIEDERICI, 5. Karin KALA, 6. Christian RAUSCH und 7. Kerstin VASICEK, diese vertreten durch RA Mag. Wolfram Schachinger, 8. Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien, vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH, 9. Mag. Christoph WAGNER und 10. Mag. Georg WAGNER gegen den Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung vom 12.08.2025, Zl. WST1-UF-240/005-2025, betreffend die Feststellung, dass für das Vorhaben „Logistikpark Gerasdorf“ der CTP Gamma GmbH, vertreten durch DSC Doralt Seist Csoklich Rechtsanwälte GmbH, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung, zu Recht:

A)

Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

B)

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

Entscheidungsgründe:

I. Verfahrensgang:

Die Bezirkshauptmannschaft Korneuburg hat mit Schreiben vom 27.08.2024 und Ergänzung vom 11.09.2024 den Antrag gestellt, die Niederösterreichische Landesregierung (im Folgenden: belangte Behörde) möge gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 feststellen, ob das Vorhaben „Logistikpark Gerasdorf“ der CTP Gamma GmbH (im Folgenden: Projektwerberin), vertreten durch DSC Doralt Seist Csoklich Rechtsanwälte GmbH, in der Gemeinde Gerasdorf bei Wien einen Tatbestand im Sinn des § 3 und § 3a iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und daher der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Mit erstem Feststellungsbescheid der belangten Behörde vom 22.10.2024, Zl. WST1-UF-240/001-2024, wurde festgestellt, dass das gegenständliche Vorhaben keinen Tatbestand im Sinn des § 3 oder § 3a UVP-G 2000 iVm Anhang 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und damit nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Dagegen wurden Beschwerden erhoben. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts (im Folgenden: BVwG) vom 28.03.2025, W113 2303815-1/20E, wurde der Bescheid behoben und die Angelegenheit zur Erlassung eines neuen Bescheides an die belangte Behörde zurückverwiesen.

Mit zweitem Feststellungsbescheid der belangten Behörde vom 12.08.2025, Zl. WST1-UF-240/005-2025, wurde erneut festgestellt, dass das gegenständliche Vorhaben nicht der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

Dagegen wurden Beschwerden erhoben von:

Peter Meierhofer, Böcklingstraße 94/25, 1020 Wien,
Rudolf Brandl, Schiffmühlenstraße 99/5/22, 1220 Wien,
Wolfgang Feigl, Ceralegasse 6/12/1, 1100 Wien,
Mag. Anna Friederici, Schüttaustraße 53/5, 1220 Wien,
Karin Kala, Alte Leopoldauer Schleife 1/Parz 6, 1210 Wien,
Christian Rausch, Wasserburgergasse 1-3/13/4, 1090 Wien und
Kerstin Vasicek, Alte Leopoldauer Schleife 1/Parz 5, 1210 Wien,

diese vertreten durch RA Mag. Wolfram Schachinger

Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien, Kirchengasse 2, 2201 Gerasdorf bei Wien,

diese vertreten durch Haslinger/Nagele Rechtsanwälte GmbH,

Josef WAGNER, Siebenbürgerstraße 28-48/5/2, 1220 Wien,

Mag. Christoph WAGNER, Obstgartenweg 5, Haus 3, 1220 Wien und

Mag. Georg WAGNER, Handelskai 300A/1/16, 1020 Wien.

Mit Schreiben vom 01.10.2025 wurden die Beschwerden der Projektwerberin mitgeteilt und eine Stellungnahmefrist eingeräumt.

Mit Schreiben vom 08.10.2025 gab die Projektwerberin eine Stellungnahme zu den Beschwerden ab.

Mit Schreiben vom 28.10.2025 wurde die Projektwerberin erneut um Stellungnahme zu Punkt 5 der Stellungnahme des Josef Wagner ersucht. Mit Schriftsatz vom 05.11.2025 gab die Projektwerberin eine Stellungnahme dazu ab.

Mit Beschluss des BVwG vom 12.11.2025 wurden nichtamtliche Sachverständige aus den Fachbereichen Verkehr und Luftreinhaltung bestellt.

Mit Schriftsatz vom 12.02.2026 (korrigiert mit Schreiben vom 18.03.2026) übermittelte die Projektwerberin nach Aufforderung vom Gericht ergänzende Projektunterlagen.

Die in Frage kommenden Behörden wurden vom Gericht ersucht Auskunft über kumulierende Vorhaben im räumlichen Zusammenhang zu geben. In der Folge übermittelten manche Behörden eine Leermeldung, andere berichteten über konkrete Vorhaben; dies Infos wurden den Sachverständigen übermittelt.

Mit 07.04.2026 übermittelten die Sachverständigen ihre Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr und Luftreinhaltung. Diese wurden den Verfahrensparteien zur Kenntnis gebracht.

Am 04.05.2026 fand am Bundesverwaltungsgericht eine mündliche Verhandlung statt, in der die Sach- und Rechtslage unter Beiziehung der Sachverständigen erörtert wurde.

Mit Schriftsatz vom 08.06.2026 gab die Projektwerberin eine Konkretisierung des Projektantrages bekannt, indem sie die Stellplatzanzahl auf 231 PKW-Stellplätzen und 53 LKW-Docks festlegte. In einem legte sie aktualisierte verkehrstechnische und schadstofftechnische Unterlagen vor. Mit 27.06.2026 legte die Projektwerberin erneut die schadstofftechnischen Unterlagen vor.

Am 15.06.2026 teilte der Neuntbeschwerdeführer mit, dass sein Vater, der Beschwerdeführer Josef Wagner verstorben ist.

Mit den Gutachten vom 15. und 19.06.2026 aus den Fachbereiche Verkehr und Luftreinhaltung wurden die aktualisierten Unterlagen beurteilt.

Am 02.07.2026 fand eine weitere mündliche Verhandlung statt, in der die Sach- und Rechtslage unter Beiziehung der Sachverständigen erörtert wurde.

Am 03.07.2026 teilte die Projektwerberin mit, dass sie die Antragskonkretisierung der BH Korneuburg zur Kenntnis gebracht hat.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen und Beweiswürdigung:

1.1. Allgemeines

1.1.1. Feststellungen

Bei den Beschwerdeführern handelt es sich um Nachbarn des Vorhabens, die vom Vorhaben potentiell in ihren subjektiv-öffentlichen Rechten verletzt werden könnten und um eine Standortgemeinde.

Herr Josef Wagner, der ebenfalls Beschwerde erhoben hat, ist im laufenden Beschwerdeverfahren verstorben. Die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer (Söhne des Verstorbenen) treten in die Beschwerdedeposition des Josef Wagner ein.

Die Beschwerden wurden innerhalb der vierwöchigen Beschwerdefrist erhoben.

1.1.2. Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu Pkt. 1.1.1. ergeben sich aus den von der belangten Behörde vorgelegten Verfahrensakten und aus den im Beschwerdeverfahren eingeholten Stellungnahmen und der Beschwerdeverhandlung.

Die Nachbareigenschaft der Beschwerdeführer ergibt sich aus deren Wohnadressen, die nahe dem Vorhaben gelegen sind oder aus den Ausführungen der Rechtsvertretung der Beschwerdeführer, die nicht bestritten wurden. Darin wird schlüssig und glaubhaft dargelegt, dass den als Nachbarn auftretenden Beschwerdeführern die Nachbareigenschaft zukommt.

Die Feststellungen zu Herrn Josef Wagner ergeben sich aus den Angaben des Zehntbeschwerdeführers in der Beschwerdeverhandlung vom 02.07.2026 (vgl. VH-Schrift vom 02.07.2026, S. 3).

Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerden ist auszuführen, dass die Beschwerden zwischen 03.09.2025 und 15.09.2025 bei der Behörde eingebracht wurden. Die Kundmachung des Feststellungsbescheides im Internet erfolgte am 19.08.2025. Diese Feststellungen ergeben sich aus dem Verfahrensakt.

1.2. Vorhaben

1.2.1. Feststellungen

Die Projektwerberin plant das Neuvorhaben „Logistikpark Gerasdorf“, welches sich über die Bundesländer Niederösterreich und Wien erstreckt, wobei der weitaus größere Vorhabensteil in Niederösterreich situiert ist. Geplant ist die Errichtung eines Gewerbe-/Logistikparks in Form von zwei Hallen, einem Gebäude für eine Sprinkleranlage sowie Flächen im Außenbereich für Parkplätze, Fahr- und Gehwegen sowie Grünflächen, mit einer Gesamtfläche von 95.661 m², sohin 9,5661 ha, auf den derzeitigen Grundstücken GSt. Nr. 722/1, 725/2, 726/1, 729/2, 729/3, 730/1, 733/2, 734/1, 737/2, 725/3 und 721/3 (zukünftig auf dem zusammengelegten Grundstück GSt. Nr. 737/2) alle KG Gerasdorf, in der Gemeinde Gerasdorf bei Wien. Die Hallen sollen im Bestand an verschiedene Betreiber vermietet werden. Das Vorhaben auf Niederösterreichischer Seite liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000.

Vorhabensbestandteil ist zudem eine projektimmanente bereits von der zuständigen Baubehörde am 24.04.2023 bewilligte Lärmschutzwand auf dem GSt. der ÖBB Infrastruktur AG Nr. 2519/1, KG 01613 Leopoldau, somit auf Wiener Stadtgebiet. Sie ist in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben situiert und nimmt eine Fläche von etwa 80 m² in Anspruch. Dieser Vorhabensteil liegt in einem Schutzgebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft – Stickstoffdioxid).

Mit dem Vorhaben sind keine Rodungen verbunden.

Eine Umgehung dahingehend, dass ein größeres Vorhaben geplant wäre, liegt gegenständlich nicht vor. Der Logistikpark soll in der beantragten Größe verwirklicht werden und hat die Projektwerberin weder weitere Grundstücke im Umkreis erworben noch ist geplant, das Vorhaben auf einer größeren Fläche zu errichten.

1.2.2. Beweiswürdigung

Diese Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus den Projektunterlagen, dem Verwaltungsakt und dem Bescheid und wurden nicht substantiiert in Zweifel gezogen.

Die Feststellung zur Umgehung ergibt sich aus dem Verfahrensakt und wurde von den Beschwerdeführern nicht bestritten.

Dass die Lärmschutzwand in einem Schutzgebiet der Kategorie D (Stickstoffdioxid) liegt, ergibt sich aus deren Lage im 21. Wiener Gemeindebezirk und somit im Stadtgebiet von Wien gemäß § 1 Abs. 2 Zi. 7 lit. a der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019.

1.3. Einreichung Projektanträge

1.3.1. Feststellungen

Für das gegenständliche Vorhaben stellte die Projektwerberin bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft am 01.06.2021 einen Antrag auf Baubewilligung und gewerberechtliche Generalgenehmigung. Diese Genehmigungsverfahren sind nach wie vor anhängig (KOW2-BO-2110/001 und KOW2-BA-2152/001).

1.3.2. Beweiswürdigung

Laut Auskunft der zuständigen Bezirkshauptmannschaft vom 14.02.2025 im Erstbeschwerdeverfahren, welches mit einer Zurückverweisung endete, waren die genannten Verfahren zum gegenständlichen Vorhaben nach wie vor anhängig (vgl. OZ 10 des Verfahrensaktes W113 2303815-1). Dies wurde von den Beschwerdeführern nicht bestritten und ergibt sich aus dem Verfahrensakt der Bezirkshauptmannschaft.

Zum Einwand der Achtbeschwerdeführerin, dass eine wesentliche Voraussetzung für die Zulässigkeit der genannten Genehmigungsanträge fehlte, nämlich der Grundstückszusammenlegungsbescheid, führte die Projektwerberin im Erstbeschwerdeverfahren nachvollziehbar aus, dass den Genehmigungsanträgen der erforderliche Grundstückszusammenlegungsbescheid beigelegt war. Dieser lief jedoch aufgrund der langen Verfahrensdauer ab, weshalb letztlich ein neuer Grundstückszusammenlegungsbescheid eingeholt wurde (vgl. W113 2303815-1/20E vom 28.03.2025, S. 7).

Dem Einwand der Achtbeschwerdeführerin, dass die erwähnten Genehmigungsanträge mit Bescheid vom 02.01.2024, Zln. KOW2-BA-2152/001 und KOW2-BO-2110/001, von der Bezirkshauptmannschaft abgewiesen wurden, ist entgegenzuhalten, dass diese abweisenden Bescheide niemals in Rechtskraft erwachsen sind. Nach einer Beschwerde dagegen wurden die abweisenden Bescheide im Rahmen einer Beschwerdeentscheidung vom 27.02.2024 von der Bezirkshauptmannschaft behoben. Nach einem Vorlageantrag behob das Landesverwaltungsgericht Niederösterreich wiederum mit Beschluss vom 04.07.2024, Zl. LVwG-AV-412/001-2024 und LVwG-AV-413/001-2014, die Beschwerdeentscheidung und verwies die Angelegenheit zur neuerlichen Entscheidung an die Bezirkshauptmannschaft zurück, womit die Genehmigungsanträge erneut unerledigt sind.

1.4. Kumulierende Vorhaben

1.4.1. Feststellungen

Im räumlichen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben befinden sich mehrere bestehende Vorhaben, die Stickstoffdioxide emittieren und somit potenziell geeignet sind, gemeinsam mit dem gegenständlichen Vorhaben zu kumulierenden Auswirkungen auf das Schutzgut Luft zu führen. Diese erreichen gemeinsam den Schwellenwert von 25 ha.

Zudem ist im Nahbereich des Vorhabens eine Erweiterung der Betriebsanlage K. Ludwig Gesellschaft m.b.H. (Möbelfachgeschäft) gewerberechtlich genehmigt, aber noch nicht errichtet.

Die von Beschwerdeführern erwähnten Abbauvorhaben LEO II und LEO III waren zwar als UVP-Feststellungsverfahren bei der Landesregierung NÖ anhängig, wurden aber zurückgezogen, weshalb keine offenen Verfahren anhängig sind. Das Abbauvorhaben EVA I wurde von der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg im Jahr 2021 genehmigt und gilt als Bestandsvorhaben; mit dem Abbau wurde bereits begonnen.

1.4.2. Beweiswürdigung

Diese Feststellungen ergeben sich bereits aus dem angefochtenen Bescheid unter Punkt 10.6 der rechtlichen Würdigung: *„Im gegenständlichen Fall ist festzuhalten, dass sich in unmittelbarer Nähe ein Gleiskörper der ÖBB, ein Verschubbahnhof, Deponien, gewerbliche Betriebe, Gemeindestraßen, die B 8 Wagramer Straße und die B 8a, als Zubringer zur S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, die Bahnstation „Leopoldau“, S-Bahn-Linien (S 1, S 2 und S 7) die U-Bahn-Linie U1 befinden, die auf dasselbe Schutzgut einwirken, und sich die Auswirkungen dieser Vorhaben überlagern und diese Vorhaben mit dem gegenständlichen Vorhaben*

zusammen den in Z 2 lit d des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 festgelegten Schwellenwert überschreiten.“

Diese Vorgehensweise einer pauschalen Feststellung, dass der Schwellenwert iSd Anhangs 1 UVP-G 2000 erreicht ist und deswegen in eine Einzelfallprüfung eingetreten wird, begegnet keinen grundsätzlichen Bedenken und wurde auch nicht bestritten.

Der Vollständigkeit halber und damit auch kumulierende Vorhaben berücksichtigt werden, die noch nicht bestehen, sondern nur genehmigt sind oder mit vollständigem Antrag früher als das ggst. Vorhaben zur Genehmigung bei einer Behörde eingereicht wurden, wurden die zuständigen Behörden im verwaltungsgerichtlichen Verfahren darüber befragt. Dabei konnte ein weiteres Vorhaben, nämlich die Erweiterung der Betriebsanlage K. Ludwig Gesellschaft m.b.H. (Möbelfachgeschäft) identifiziert werden, welches für den Fachbereich Verkehr relevant und zu berücksichtigen war.

Die Feststellungen zu den Abbauvorhaben LEO II, LEO III und EVA I ergeben sich aus einer Rückmeldung der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg (vgl. OZ 69).

1.5. Pkw-Stellplätze und Lkw-Ladedocks

1.5.1. Feststellungen

Im Einreichprojekt waren zunächst eine Maximalzahl von 133 Pkw-Stellplätze und 74 LKW-Docks vorgesehen, wobei die genaue Anzahl erst im weiteren Verlauf konkretisiert werden sollte, da zu diesem Zeitpunkt noch keine Informationen darüber vorlagen, welche Firmen sich im Logistikpark einmieten werden. Eine aktualisierte Fassung vom 10.02.2026 beschrieb 357 Pkw-Stellplätze und 27 Lkw-Ladedocks. Da sich der Vorhabensantrag weiterhin auf die ersten angegebenen Stellplatzanzahlen bezog, wurde die Projektwerberin vom Gericht aufgefordert eine Konkretisierung vorzunehmen oder die Projektunterlagen entsprechend anzupassen. Mit Schriftsatz vom 08.06.2026 konkretisierte die Projektwerberin die Stellplatzanzahl mit 231 Pkw-Stellplätzen und 54 Lkw-Ladedocks und legte aktualisierte Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr vom 21.05.2026 und Luftschadstoffe vom 11.02.2022, Rev. 05.06.2026, vor. Diese Projektkonkretisierung wurde mit 03.07.2026 bei der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg eingebracht.

Das Vorhaben wurde damit konkretisiert, aber nicht in seinem Wesen verändert. Die Anzahl an Fahrbewegungen (DTV) von 952, unterteilt in LKW (396) und PKW (526) sowie Shuttle-Busse (30) blieb trotz konkretisierter Stellplatzanzahl unverändert, weshalb sich weder

verkehrstechnisch noch immissionstechnisch Änderungen ergaben. Mit der Konkretisierung werden weder mehr noch andere Flächen in Anspruch genommen.

1.5.2. Beweiswürdigung

Das Vorbringen in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026, dass in Wahrheit eine Projektergänzung eingebracht worden sei, nach der 357 Pkw-Stellplätze und nur mehr 27 Lkw-Docks geplant seien, entsprach nicht den Tatsachen. Die Projektwerberin hielt ihren Antrag auf Verwirklichung von 133 Pkw-Stellplätze und 74 Lkw-Docks zunächst aufrecht (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 5). Die Beschwerdeführer haben aber in den Beschwerden und der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026 zurecht darauf hingewiesen, dass die Projektunterlagen, nämlich das Verkehrsgutachten 10.02.2026, Rev. 13.03.2026, und das Schadstoffgutachten vom 11.02.2022, Rev. 10.02.2026, von anderen Stellplatzzahlen ausgegangen sind.

Dies war insofern relevant, da andere Stellplatzzahlen ein immissionstechnisch anderes Szenario darstellen könnten, weshalb nicht auszuschließen war, dass die vorhabensbedingten Immissionen unterschätzt wurden. Da sich der Vorhabensantrag nicht mit den Projektunterlagen deckte was die Stellplatzanzahl betraf, wurde die Projektwerberin vom Gericht aufgefordert eine Konkretisierung vorzunehmen oder die Projektunterlagen entsprechend anzupassen.

Mit Schriftsatz vom 08.06.2026 konkretisierte die Projektwerberin schließlich die Stellplatzanzahl mit 231 Pkw-Stellplätzen und 54 Lkw-Ladedocks und legte aktualisierte Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr vom 21.05.2026 und Luftschadstoffe vom 11.02.2022, Rev. 05.06.2026, vor. Aus OZ 71 ergibt sich schließlich, dass die Konkretisierung der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg mitgeteilt wurde.

Dass es sich bei dieser Projektkonkretisierung um keine Änderung handelte, die das Wesen des Projektes ändert bzw. zu mehr oder anderen Belastungen führt, ergibt sich aus folgenden Tatsachen: Es werden weder mehr noch andere Grundstücke in Anspruch genommen. Die Anzahl an Fahrbewegungen (DTV) von 952 bleibt, wie festgestellt, trotz konkretisierter Stellplatzanzahl unverändert.

Dies ergibt sich aus einem Vergleich des schadstofftechnischen Projekts vom 11.02.2022, Rev. 27.04.2022, das dem verfahrenseinleitenden UVP-Feststellungsantrag der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg zu Grunde lag, mit jenem Projekt vom 11.02.2022, Rev. 17.03.2025, das im UVP-Feststellungsverfahren vor der belangten Behörde vorgelegt wurde

und mit dem nunmehr aktualisierten Projekt vom 11.02.2022, Rev. 05.06.2026. Weiters ergibt sich dies aus einem Vergleich des ursprünglichen Verkehrsgutachtens der Projektwerberin vom 17.09.2021 mit dem aktualisierten Verkehrsgutachten vom 21.05.2026.

Es ergeben sich weder verkehrstechnisch noch immissionstechnisch Änderungen. Die beiden Sachverständigen für Verkehr und Luftreinhaltung bestätigten, dass sich für ihre Fachbereiche keine Änderungen durch die Konkretisierung der Stellplatzanzahl ergeben (vgl. VH-Schrift vom 02.07.2026, S. 6).

1.6. Fachbereich Verkehr

1.6.1. Verkehrstechnische Unterlagen der Projektwerberin

Feststellungen

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

Beweiswürdigung

Diese Feststellung ergibt sich zunächst aus dem Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 20.03.2026, S. 12. Dieser beurteilte die Projektunterlagen im Behördenverfahren sowie das Verkehrsgutachten der Traffix Verkehrsplanung GmbH vom 10.02.2026 als plausibel und nachvollziehbar; der Stand der Technik wurde bei der Aufbereitung und Prüfung bzw. Beurteilung eingehalten. Das Zusatzverkehrsaufkommen des Vorhabens wurde schlüssig ermittelt und es erfolgten Leistungsfähigkeitsberechnungen des unmittelbaren Anbindungsknotens an das öffentliche Straßengut sowie des nächstgelegenen Knotenpunktes mit Anbindung an das höherrangige Landesstraßennetz. Bei den Berechnungen wurde für beide Knotenpunkte eine ausreichende Leistungsfähigkeit festgestellt.

Mit einem aktualisierten Verkehrsgutachten vom 21.05.2026 konkretisierte die Projektwerberin die Stellplatzanzahl mit 231 Pkw-Stellplätzen und 54 Lkw-Ladedocks. Dazu erstattete der verkehrstechnische Sachverständige erneut ein schriftliches Gutachten vom 15.06.2026, welches in der Beschwerdeverhandlung am 02.07.2026 erörtert wurde. Er führte nachvollziehbar an, dass sich durch die Fixierung der Stellplatzaufteilung keine Änderungen des Projektverkehrsaufkommens und der Maximalanzahl von Zu- und Abfahrten sowie folglich

der verkehrstechnischen Berechnungen ergeben, weshalb sein Gutachten vom 20.03.2026 unverändert weitergilt.

Zum Untersuchungsraum, der von der Projektwerberin nach Auftrag durch das Gericht im aktualisierten Verkehrsgutachten gewählt wurde, führte der verkehrstechnische Sachverständige aus: *„Es wird angemerkt, dass das Verkehrsaufkommen bzw. der Fachbereich Verkehr für sich kein Schutzgut gem. § 1 Z 1 UVP-G 2000 darstellt, sondern als Grundlage und Eingangsparameter für andere Fachbereiche zur Beurteilung deren Auswirkung auf die Umwelt dient. Das schutzgutbezogene Untersuchungsgebiet wird daher variieren und kann für den Fachbereich Verkehr nicht eindeutig zugeordnet werden. Aus vergleichbaren Projekten und Verfahren kann gesagt werden, dass sich der Untersuchungsraum im Verkehr üblicherweise bis zur Eingliederung in das hochrangige Straßennetz, zumeist das Bundesstraßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) oder Landesstraßennetz mit großer überregionaler Bedeutung (hochfrequentierte Landesstraßen B), erstreckt. Auf das gegenständliche Vorhaben bezogen erstreckt sich der für den Verkehr maßgebende Untersuchungsraum bis zur Eingliederung in die B 8 Wagramer Straße bzw. B 8a Wiener Nordrandstraße als überregionale Erschließungsstraßen sowie als Zubringer zum nächstgelegenen Bundesstraßennetz der S 1 bzw. S 2 bei den Anschlussstellen „Angerner Straße“ oder „Hermann-Gebauer-Straße“. Bis inklusive dem Anbindungsknoten an das hochrangige Straßennetz wurden ausreichende Leistungsfähigkeiten in allen untersuchten Planfällen sowie eine ausreichende und größtenteils gute Verkehrsqualität nachgewiesen.“*

Der Untersuchungsraum wurde somit nachvollziehbar gewählt und gab es dazu keine Einwendungen.

In der Beschwerde der Neunt- bis Zehntbeschwerdeführer wird moniert, dass die Verkehrsdaten veraltet seien. Dazu gab der verkehrstechnische Sachverständige im Gutachten vom 20.03.2026 auf S. 14 an:

„Im Zuge der ursprünglichen Verkehrsuntersuchung der Traffix Verkehrsplanung GmbH wurde eine Verkehrszählung der Alten Leopoldauer Schleife im Jahr 2021, dem Jahr der Erstellung der Verkehrsuntersuchung, durchgeführt. Weiters wurde auf Daten von Dauerzählstellen der Bundesländer Wien und Niederösterreich zurückgegriffen, welche für das Jahr 2018 vorlagen. Vom Büro Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH wurden bei den Leistungsfähigkeitsberechnungen der VLSA-Kreuzung Zähldaten aus dem Jahr 2017 verwendet, welche mit einer Verkehrssteigerung von + 0,5 % pro Jahr auf das Prognosejahr hochgerechnet wurden. Hier ist zu erwähnen, dass die Verkehrsdaten aufgrund der

Bearbeitungs- und Erhebungszeiträume als ausreichend aktuell anzusehen waren. Die letzte Veröffentlichung von Daten aus Dauerzählstellen des Landes Niederösterreich erfolgte im Jahr 2019, aufgrund Covid-19 pandemiebedingter Verfälschungen wurden in den Jahren 2020 bis 2023 nur eingeschränkt nutzbare Daten erhoben bzw. herausgegeben. Seither nähern sich die zwischenzeitlich größtenteils abgesunkenen Verkehrszahlen wieder den Werten aus 2019 an bzw. fallen nunmehr wieder leicht höher aus.

Im Zuge der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung der Traffix Verkehrsplanung GmbH wurde eine aktuelle Verkehrszählung im Jahr 2026 durchgeführt sowie die Daten der Dauerzählstelle bis zum Jahr 2024 angegeben.

Aus verkehrstechnischer Sicht sind die vorliegenden Verkehrsdaten somit als ausreichend aktuell und als geeignete Grundlage für die verkehrstechnischen Berechnungen zum jeweiligen Bearbeitungszeitraum anzusehen.“

Bereits die ursprünglich verwendeten Daten wurden vom Sachverständigen als ausreichend aktuell beurteilt. Damit und durch die aktualisierten Verkehrsdaten ergeben sich für das Gericht keine Zweifel, dass die verwendeten Daten ausreichend aktuell sind.

1.6.2. Geplante Verkehrsbewegungen

Feststellungen

Es sind pro Tag 952 Fahrten von mehrspurigen Kfz geplant, die Betriebszeiten der Anlage sollen Montag bis Samstag von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr mit zusätzlichen Pkw Fahrbewegungen zwischen 05:00 Uhr und 06:00 Uhr sowie zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr stattfinden.

Beweiswürdigung

Die Feststellungen zu den geplanten Verkehrsbewegungen ergeben sich aus den Projektunterlagen (vgl. auch Pkt. 1.5.) und einer Stellungnahme der Projektwerberin vom 05.11.2025 (OZ 9). Grundsätzlich sieht das Gericht keinen Anlass, die Angaben der Projektwerberin zu den Fahrbewegungen in Frage zu stellen und wurden die verkehrsbezogenen Daten vom Sachverständigen bereits als nachvollziehbar beurteilt. Nach den schlüssigen Angaben des Sachverständigen deckt sich die Ermittlung der Fahrten im Mitarbeiter-, Kunden- und Lieferverkehr mit der Realität. Die Anzahl der Fahrten wird zum Großteil von innerbetrieblichen Abläufen und logistischen Erfordernissen bestimmt. Die Anzahl der zur Verfügung stehenden Stellplätze spielt, im Unterschied zu z.B. Einzelhandelsunternehmen, eine untergeordnete Rolle. Eine reduzierte Anzahl der

Laderampen bzw. Docks bewirkt zweifelsohne längere Aufenthaltszeiten bzw. geringere Abfertigungsfrequenzen, diese logistische Erschwernis hat jedoch auf die Anzahl und Zusammensetzung des Verkehrs keine Auswirkungen (vgl. VH-Schrift vom 02.07.2026, S. 7).

Die Achtbeschwerdeführerin bringt mit der Beilage 1 zur Beschwerde vor, dass das Projekt mehr Verkehr verursachen würde als angegeben. Dazu gab der verkehrstechnische Sachverständige im Gutachten vom 20.03.2026 auf S. 15 an:

„Die Berechnung der Verkehrserzeugung basiert auf einem Nutzungskonzept der Projektwerberin. Die Anzahl der geplanten Lkw-Ladedocks und Pkw-Stellplätze spielt dabei nur eine untergeordnete Rolle und kann nicht allein aufgrund dieser Parameter aufgezeigt bzw. unterstellt werden, dass das geplante Vorhaben einen anderen Verwendungszweck aufweisen wird und ein entsprechend anderes (höheres oder auch niedrigeres) Verkehrsaufkommen verursacht. Die Projektwerberin gibt im Verkehrsgutachten einen berechneten Wert von 952 Kfz/24h am Querschnitt an, welcher knapp unter dem maximal zulässigen Verkehrsaufkommen für die Projektliegenschaft von 957 Kfz/24h gem. NÖ Raumordnungsgesetz liegt (max. 100 Kfz-Fahrten pro ha Baulandfläche). Die Projektwerberin ist zur Einhaltung der maximal zulässigen Fahrtenmengen gem. NÖ Raumordnungsgesetz bzw. Betriebsanlagenbewilligung verpflichtet, andernfalls ist mit behördenseitigen Reaktionen (Verwaltungsstrafen) zu rechnen bzw. ist bei Bedarf um Umwidmung anzusuchen. Sollte im Zuge der Spezialgenehmigungen ein höheres Verkehrsaufkommen als im gegenständlichen Verfahren abgeschätzt bzw. zulässig für den Betriebsablauf erforderlich sein, so ist um Umwidmung auf ein verkehrsbeschränktes Betriebsgebiet inkl. Angabe der maximalen Fahrtenanzahl anzusuchen. Im Umwidmungsverfahren wären abermals diverse Fachgutachten (u.a. Verkehr, Lärm, etc.) einzuholen und wird die Situation neu bewertet und haben Anrainer abermals Parteistellung.

Folglich ist es unerheblich, ob das projektierte Fahrtenaufkommen zu hoch oder zu niedrig angesetzt ist, ohne weitere Maßnahmen und Untersuchungen ist kein höheres Verkehrsaufkommen zulässig und ist die Projektwerberin zur Einhaltung verpflichtet.“

Auch nach den Ausführungen der Projektwerberin in der Beschwerdeverhandlung wird von der Richtigkeit ihrer Angaben ausgegangen und erübrigt sich der Einwand der Achtbeschwerdeführerin (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 7, wo die Projektwerberin bestätigt, dass das Projekt 952 Kfz/24h vorsieht).

Der Einwand des Josef Wagner auf S. 8 seiner Beschwerde, dass mit höheren Immissionen zu rechnen sei, wenn es zu einer Verschiebung von Lkw-Docks zu Pkw-Stellplätzen kommt, hält

einer Beurteilung durch den verkehrstechnischen Sachverständigen nicht Stand. Dieser gibt auf S. 14-15 seines Gutachtens vom 20.03.2026 an:

„Hinsichtlich der Projektedaten gleichen sich die Verkehrsuntersuchungen der Traffix Verkehrsplanung GmbH bei den Flächenangaben, im Altstand wurde die Errichtung von 124 Pkw-Stellplätzen und 74 Lkw-Ladedocks angegeben, die aktualisierte Fassung beschreibt 357 Pkw-Stellplätze und 27 Lkw-Ladedocks. Bereits in der ursprünglichen Version wurde angemerkt, dass der Nutzungsmix und die Mitarbeiteranzahl im Sinne einer Generalgenehmigung noch nicht detailliert bekannt seien und bei Bedarf auf der Fläche von 3 Lkw-Ladedocks 14 Pkw-Stellplätze markiert werden können. Die Projektwerberin hat sich offenbar in der ursprünglichen Fassung mehrere Optionen vorbehalten und nunmehr das Betriebskonzept dahingehend abgeändert, dass den Mitarbeitern ausreichend Pkw-Stellplätze zur Verfügung stehen und die Lkw-Ladedocks auf ein notwendiges Minimum reduziert.

Die Berechnung der Verkehrserzeugung durch das geplante Vorhaben ist in beiden Fassungen ident. Beim Vorgehen nach Dr. Bosserhoff sind vorwiegend die Flächenangaben für die Berechnungsansätze zur Abschätzung der Mitarbeiter- und Kundenanzahl relevant, wodurch sich aufgrund der gleichbleibenden Eingangsparameter keine Änderungen ergeben. Ebenso blieben die Ansätze zur Wegehäufigkeit, Besetzungsgrad sowie Verkehrsmittelwahl, Güterverkehrsaufkommen und Shuttle-Bus unverändert.

Es ist demnach anzumerken, dass die Berechnung des projektinitiierten Verkehrsaufkommens nicht an die zur Verfügung stehenden Stellplätze angelehnt ist, sondern nach dem Nutzungskonzept und durch die Neuvorlage der Planunterlagen die Stellplatzangaben gem. Nutzungskonzept nachgezogen wurden.“

Auch im Gutachten vom 15.06.2026 weist der verkehrstechnische Sachverständige darauf hin, dass die Dimension der Betriebsflächen sowie die Anzahl der Mitarbeiter und Kunden, welche Einfluss auf die Abschätzung des Projektverkehrsaufkommens haben, durch die Verschiebung der Stellplatzanzahl nicht beeinflusst werden, weshalb sich keine Änderungen des Projektverkehrsaufkommens und folglich der verkehrstechnischen Berechnungen ergeben.

Der Einwand ist somit nicht überzeugend und trat der Beschwerdeführer den Ausführungen des Sachverständigen nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegen. Diese nachvollziehbare Angabe des Sachverständigen gilt umso mehr, als nunmehr eine Bindung der Projektwerberin auf 231 Pkw-Stellplätze und 54 Lkw-Ladedocks erfolgte und die zu erwartende Immissionsbelastung auf dieser Grunde ermittelt wurde.

Zum weiteren Einwand der Erst- bis Siebtbeschwerdeführer in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026, dass die aufgrund der möglicherweise verringerten Lkw-Docks erwarteten 7,3 Ladevorgänge pro Dock pro Tag nicht möglich seien, ohne dass es zu verkehrlichen Problemen außerhalb des Vorhabensareals komme, gab der SV Verkehrstechnik nachvollziehbar an (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 8): *„Zunächst halte ich fest, dass ich mich in meinem GA nicht auf Ladevorgänge beziehe, sondern auf KFZ-Zu- bzw. -abfahrten. Sämtliche Ladevorgänge bzw. die angesprochenen arbeitsrechtlichen Notwendigkeiten liegen nicht in der Sphäre der PW bzw. sind nicht Gegenstand meiner gutachterlichen Beurteilung. Die innerbetriebliche Logistik ist definitiv dem betriebswirtschaftlichen Geschick der PW geschuldet und erscheinen im Mittel sieben Ladevorgänge innerhalb von 16 Stunden Betriebszeit nicht unmöglich.“* Die Errichtung von weniger Lkw-Docks als ursprünglich geplant hat auf die Beurteilung aus dem Fachbereich Verkehrstechnik somit keine Auswirkungen. Die Beschwerdeführer begründen und belegen ihr Vorbringen zudem nicht.

1.6.3. Kumulierende Auswirkungen im Fachbereich Verkehrstechnik

Feststellungen

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

Als zu kumulierendes Vorhaben wurde die bewilligte aber noch nicht umgesetzte Erweiterung der Betriebsanlage K. Ludwig Gesellschaft m.b.H. (Möbelfachgeschäft) identifiziert, welches mit einer Parkplatzerweiterung und mehr Verkehr einhergeht.

Darüber hinaus gibt es bestehende Vorhaben, die auf die Verkehrserzeugung im räumlichen Umfeld des gegenständlichen Vorhabens wirken und im Bestand abgebildet werden.

Beweiswürdigung

Von der Projektwerberin wurde zur Frage nach kumulierenden Vorhaben bekanntgegeben, dass keine schutzgutbezogen in einen räumlichen Zusammenhang zu bringenden Vorhaben vorhanden bzw. zu berücksichtigen sind. Eine Abfrage zu kumulierender Vorhaben durch das Gericht bei den zuständigen Behörden hat ergeben, dass die Erweiterung der Betriebsanlage K. Ludwig Gesellschaft m.b.H. (Möbelfachgeschäft) als kumulierendes Vorhaben berücksichtigt werden muss.

Dieses Vorhaben wurde im Zuge der Berechnungen vom Büro Traffix Verkehrsplanung GmbH nicht berücksichtigt und erfolgten auch im Betriebsbewilligungsverfahren keine Angaben zur Verkehrserzeugung. Der verkehrstechnische Sachverständige hat daher im Befundteil seines Gutachtens vom 20.03.2026 eine grobe Abschätzung zum erwarteten Zusatzverkehrsaufkommen dieses Erweiterungsvorhabens getätigt. Selbst wenn sich diese Verkehrsstärken alle auf nur eine Fahrrelation beschränken und im Zeitbereich der erhobenen Spitzenstunden auftreten würden, bestehen nach den Ausführungen des Sachverständigen auf S. 12 seines Gutachtens an der lichtsignalgeregelten Kreuzung noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven, um auch diese Verkehrsströme abwickeln zu können.

Den entsprechenden Einwendungen, dass kumulierende Vorhaben zu berücksichtigen seien, wird zugestimmt und entsprechende Erhebungen im Beschwerdeverfahren durchgeführt, für den Fachbereich Verkehrstechnik ergaben sich daraus allerdings keine erheblichen negativen Auswirkungen.

Bestehende Vorhaben, die potenziell kumulierende Auswirkungen haben, wurden im Zuge der Erhebung der Ist-Bestand-Situation ausreichend berücksichtigt. Wie bereits unter Pkt. 1.6.1. ausgeführt, wurden Verkehrszählungen 2021 und 2026 durchgeführt und die Daten einer automatischen Zählstelle an der B 8 für den Zeitraum von einem Jahrzehnt herangezogen.

Dazu wurden für den Fachbereich Verkehrstechnik keine Einwendungen mehr vorgebracht.

1.7. Fachbereich Luftreinhaltung

1.7.1. Luftreinhalte-technische Unterlagen der Projektwerberin

Feststellungen

Die Angaben im Luftschadstoffgutachten der Projektwerberin vom 11.02.2022, Rev. 05.06.2026 (im Folgenden: Luftschadstoffgutachten) und die Abgrenzung des Untersuchungsraums im Projekt erweisen sich als plausibel und dem Stand der Technik entsprechend.

Beweiswürdigung

Diese Feststellung ergibt sich zunächst aus der Nachforderung von Unterlagen durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 03.12.2025 (OZ 17 und 18), die Übermittlung der aktualisierten Unterlagen durch die Projektwerberin und schließlich dem Gutachten des

Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 19.06.2026, in welchem dieser die Vollständigkeit und Plausibilität der Unterlagen bestätigt.

Der Untersuchungsraum wurde nach den Angaben des Sachverständigen auf S. 26 des Gutachtens groß genug gewählt und erweisen sich die für die Abgrenzung herangezogenen Kriterien als schlüssig, nachvollziehbar und dem Stand der Technik entsprechend: Es wird im Luftschadstoffgutachten die Zusatzbelastung für den JMW NO_x zwar nur bis zur VLSA-Kreuzung Wagramer Straße/Wiener Nordrandstraße dargestellt, was aufgrund der Tatsache, dass sich danach die Verkehrsströme aufteilen, aber als ausreichend bewertet wird. Insbesondere der Verkehrsstrom über die B 8 Nordrandstraße ist weiter von schutzgutrelevanten Aufpunkten entfernt und/oder fließt in Tieflage zum nächstgelegenen Kreisverkehr, wo es zu weiteren Verzweigungen auf die Hermann-Gebauer-Straße und S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße kommt.

Innerhalb des Untersuchungsraums wurden, so der Sachverständige weiter, auf Basis von flächenhaft dargestellten, vorhabenbedingten Zusatzimmissionen diskrete Beurteilungspunkte definiert, an denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentrationen durch das Vorhaben bezogen auf den Beurteilungszeitraum der Grenzwerte auftreten. Diese sind in Bezug auf die zu bewertenden Schutzgüter als repräsentativ und in Zusammenschau mit den flächenhaften Ausbreitungskarten als ausreichend für eine abschließende luftreinhaltetechnische Beurteilung zu werten.

1.6.2. Bewertung der Vorbelastung und der Emissions- und Immissionsmodellierung

Feststellungen

Die verwendete Methode zur Bewertung der Vorbelastung ist nach Ergänzungen durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung plausibel und schlüssig.

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

Beweiswürdigung

Nach den Angaben des Sachverständigen für Luftreinhaltung in seinem Gutachten vom 19.06.2016, S. 26-27, wurde die Vorbelastung für die Luftschadstoffe NO_x/NO₂, Benzol, CO, PM₁₀ und PM_{2,5} für verkehrснаhe Immissionspunkte synthetisch als Summe aus Hintergrundbelastung und dem verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung dargestellt, was nach den Erfahrungen des Sachverständigen wesentlich genauer ist als die

alleinige Verwendung von Messergebnissen von repräsentativen Vergleichsmessstellen für den gesamten Untersuchungsraum.

Allerdings, so der Sachverständige erklärend in seinem Gutachten vom 04.04.2026, wurde die Hintergrundbelastung für die Leitsubstanz NO₂ zunächst zu niedrig gewählt, weshalb er Anpassungen an die realen Verhältnisse vorgenommen hat. Die gewählte Messstelle Groß-Enzersdorf II war nach seinen Angaben nicht repräsentativ für den Vorhabensstandort, was einige Beschwerdeführer zu Recht monierten.

Es ist nach den Angaben des Sachverständigen zwar grundsätzlich für die gegenständliche Fragestellung unerheblich in welchem Bundesland eine Messstelle zur Bestimmung der Hintergrund- bzw. Vorbelastung situiert ist. Das entscheidende Kriterium für das Heranziehen einer oder mehrerer Messstellen ist deren schadstoffbezogene Repräsentativität für die lokale bzw. regionale Charakterisierung eines Untersuchungsraums.

Da die Feinstaubbelastung in Ostösterreich eine vergleichsweise hohe Homogenität aufweist und keine spezifisch hohen Emissionen von Feinstaub, CO und Benzol im Untersuchungsraum auftreten, ist für eine Hintergrund- bzw. Vorbelastungsschätzung dieser Luftschadstoffe ein Heranziehen der Messstelle Groß-Enzersdorf vertretbar.

Für die Leitsubstanz NO₂ ist jedoch die Messstelle Kaiserebersdorf des Wiener Luftmessnetzes repräsentativ, um die Hintergrundbelastung sowie die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben im Untersuchungsraum abzubilden, da diese durch vergleichbare anthropogene Elemente wie Ackerland, Autobahn, Buntmetallindustrie, Stadtrand, Wohngebiet, Industrie- und Gewerbegebiet sowie im Nahbereich durch eine wenig befahrene Innerorts-Straße geprägt ist. NO₂-Belastungen treten in der Regel lokal begrenzt auf, weshalb für diesen Schadstoff eine deutlich höhere Hintergrundbelastung von der Messstelle Kaiserebersdorf abgeleitet wurde.

Die zunächst durch den Sachverständigen und dann im aktualisierten Schadstoffgutachten der Projektwerberin vom 11.02.2022, Rev. 05.06.2026, ermittelte Hintergrundbelastung ist zusammenfassend repräsentativ für die entsprechenden Bereiche des Untersuchungsraums. Die Einwendung der Erst- bis Siebtbeschwerdeführer in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026, dass die Messstelle in Kaiserebersdorf in einem der ganz wenigen Bereiche in Wien liege, die nicht als belastetes Gebiet Luft für Stickstoffdioxid ausgewiesen seien (anders als der Bereich des Vorhabens), hält einer fachlichen Überprüfung nicht stand: Nach den schlüssigen Angaben des Sachverständigen für Luftreinhaltung ist die Nichtausweisung der Messstelle Kaiserebersdorf nicht von Bedeutung, denn wenn man sich die Immissionswerte

für Stickoxide an anderen Messstellen in Wien ansieht, welche in einem belasteten Gebiet situiert sind (Stadlau, Kendlerstraße, AKH, etc.), dann erkennt man, dass diese teilweise deutlich niedrigere Immissionswerte aufweisen (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 9-10). Dem wurde nicht mehr entgegengetreten.

Die Schlüssigkeit und Vollständigkeit der Emissions- und Immissionsmodellierung ergeben sich aus dem Gutachten des Sachverständigen vom 19.06.2026 auf S. 27 und wurden nicht bestritten.

1.6.3. Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Luft

Feststellungen

Die in Anlage 1a IG-L festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Jahresmittelwerte von NO₂ und Feinstaub der Fraktionsgrößen PM₁₀ werden am meistbelasteten Beurteilungspunkt eingehalten. Der in Anlage 1a IG-L festgelegte Immissionsgrenzwert für den maximalen NO₂-Halbstundenmittelwert wird am meistbelasteten Immissionspunkt eingehalten. Aufgrund des empirischen Zusammenhangs der Überschreitungshäufigkeit des PM₁₀ TMW mit dem PM₁₀ JMW ist die Einhaltung der höchstzulässigen Anzahl von 25 Überschreitungstagen zu erwarten.

Aufgrund der Vorbelastung an Luftschadstoffen im Untersuchungsraum und der modellierten Zusatzbelastungen für die Leitsubstanzen NO₂ und PM₁₀ ist für die übrigen im IG-L geregelten Luftschadstoffe zu schließen, dass die Grenzwerte gem. Anlagen 1 und 2 des IG-L im Untersuchungsraum nicht überschritten werden.

Es ist zu erwarten, dass das Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert der Luftschadstoffe gemäß Anlage 1 IG-L an den meisten Immissionspunkten zur Beurteilung der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit überschritten wird.

Die relativen Zunahmen für das maximale Ausmaß an Immissionszusatzbelastungen für den JMW NO₂ und den JMW PM₁₀ liegen unter den gesetzlich geregelten Messunsicherheiten von NO₂ bzw. NO_x plus/minus 15 % und für PM₁₀ plus/minus 25 % bezogen auf den jeweiligen Grenzwert im IG-L für ortsfeste Messungen gemäß IG-L-MKV.

Aufgrund der Unterschreitung der Grenzwerte für die Jahresmittelwerte und der Einhaltung der in Anlage 4 IG-L-MKV 2012 festgelegten Datenqualitätsziele für ortsfeste Messungen ist mit keiner wesentlichen Änderung der natürlichen Zusammensetzung des Schutzgutes Luft im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

Das (luft-)belastete Gebiet Wien (Stickstoffdioxid) wird weder durch das gegenständliche Vorhaben alleine noch durch kumulierende Auswirkungen des Vorhabens mit anderen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang erheblich beeinträchtigt.

Beweiswürdigung

Diese Feststellungen ergeben sich aus dem Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung vom 19.06.2026 ab S. 28 und wurden nicht bestritten.

Die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer monieren auf S. 7-10 ihrer Beschwerde, dass sich aus dem aktuellen schadstofftechnischen Gutachten der Projektwerberin eine Überschreitung der Irrelevanzschwelle bei Stickstoffdioxid ergebe und dies vom Gutachter für Luftreinhaltung im behördlichen Verfahren nicht berücksichtigt worden sei.

Das Vorbringen der Beschwerdeführer ist nach den schlüssigen Angaben des Sachverständigen korrekt, da das Irrelevanzkriterium von 1 % für den Jahresmittelwert von NO₂ an den meisten Immissionspunkten zur Beurteilung der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit überschritten wird. Dieser Umstand wurde im Gutachten des Sachverständigen bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sowie das Schutzgut Luft berücksichtigt. Der Sachverständige kam nach seiner Beurteilung dennoch zum Schluss, dass durch das Vorhaben mit keiner wesentliche Änderung der natürlichen Zusammensetzung des Schutzgutes Luft im belasteten Gebiet Luft in Wien und darüber hinaus im Vorhabensumfeld zu rechnen ist.

Dem Einwand des Erstbeschwerdeführers in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026, dass die Irrelevanzgrenze möglicherweise überschritten sei, da die Fahrzeuge im Bereich der Ausfahrt des Vorhabens Richtung Kreuzung Wagramer Straße und umgekehrt beschleunigen und wieder abbremsen, ist entgegenzuhalten, dass der Sachverständige für Luftreinhaltung bereits bestätigt hat, dass die Irrelevanzgrenze überschritten wird. Der Sachverständige merkte ergänzend an, dass es an den entsprechenden Immissionspunkten in der Nähe zum Ausfahrtsbereich des gegenständlichen Vorhabens bereits zu relevanten Zusatzbelastungen kommt, wie sich aus dem Gutachten ergibt. Auf Grund der Entfernung vom vorher genannten Kreuzungsbereich zu den repräsentativen Immissionspunkten, welche zur Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die menschliche Gesundheit sowie auf das Schutzgut Luft herangezogen wurden, hat dies keine beurteilungsrelevanten Auswirkungen. Die derzeit gültigen Grenzwerte werden in jedem Fall eingehalten und werden auch höhere relevante Zusatzbelastungen in Folge eines diskontinuierlichen Fahrverhaltens (Stop and Go) zu keiner

Überschreitung der gesetzlichen Grenzwerte führen (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 10-11).

Dieser Einwand wurde in der Beschwerdeverhandlung vom 02.07.2026 bekräftigt und noch einmal die Verkehrssituation vor Ort beschrieben, wo bereits reger Fahrzeugverkehr herrscht und es aufgrund einer Ampel immer wieder zum Abbremsen bzw. Beschleunigen von Fahrzeugen kommt (vgl. VH-Schrift 02.07.2026, S. 10-11). Der Sachverständige für Luftreinhaltung gab dazu nachvollziehbar begründet an, dass im Projektverfahren Verkehrsemissionen durch das Handbuch der Emissionsfaktoren bestimmt werden, welches u.a. Straßentypen, Geschwindigkeitslimits, Umgebungstypen sowie Verkehrsdichtestufen berücksichtigt. Dies wurde auch in den vorliegenden Unterlagen nach dem Stand der Technik angewendet. Sollte es durch die Situation vor Ort zu höheren Emissionen kommen, ist dennoch vollkommen ausgeschlossen, dass Grenzwertverletzungen stattfinden, insbesondere beim maximalen Halbstundenwert für NO₂.

Dagegen wurden keine Einwendungen mehr vorgebracht.

1.6.4. Ermittlung kumulierender Auswirkungen

Feststellungen

Für die Kumulierung ist eine sich verstärkende Überlagerung von relevanten Immissionen im Untersuchungsraum relevant sind gegenständlich die Betriebs- und Abfallbehandlungsanlagen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens. Die resultierenden Auswirkungen dieser Anlagen werden gegenständlich durch die angepasste Hintergrundbelastung, aber auch durch den verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung mitberücksichtigt.

Es ist zwar methodisch möglich, die resultierenden Auswirkungen anlagenbezogen zu erheben und aus der Vorbelastung fiktiv zu extrahieren. Da jedoch bereits durch das beantragte Vorhaben das Irrelevanzkriterium überschritten wird, werden ohnehin die entsprechenden Prüfschritte durchgeführt und hat ein methodisches Abweichen somit keinen Einfluss auf die abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch und das Schutzgut Luft.

Beweiswürdigung

Die Erst- bis Siebtbeschwerdeführer bringen auf S. 7-8, die Achtbeschwerdeführerin auf S. 8, Josef Wagner auf S. 5 sowie die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer auf S. 10 ihrer

Beschwerden vor, dass die Vorgehensweise der belangten Behörde zur Ermittlung der kumulierenden Auswirkungen methodisch unrichtig gewesen sei. Es hätten vielmehr die Genehmigungen der potenziell zu kumulierenden Vorhaben erhoben und die daraus resultierenden Auswirkungen erhoben werden müssen.

Der Erst- und die Achtbeschwerdeführerin, bestätigt von den meisten anderen Beschwerdeführern, brachten in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026 zudem vor, es sei beim Ist-Bestand der genehmigte maximale Konsens nicht berücksichtigt worden. Zunächst sei bei bestehenden Vorhaben von deren theoretischen Maximallast bzw. deren vollen Genehmigungsumfang auszugehen, um die Vorbelastung zu ermitteln. Die Zusatzbelastung durch das Projekt selbst sei unabhängig von dieser Vorbelastung und werde alleine durch die Projektwerberin durch Festlegung ihrer Projektparameter im Ergebnis definiert. Mit Nichten gehe in einer relevanten Zusatzbelastung die Vorbelastung auf bzw. könne schon denklogisch keinesfalls von einer projektinduzierten Zusatzbelastung auf die bestehende Ist-Belastung geschlossen werden.

Bereits im Gutachten des luftreinhaltetechnischen Sachverständigen der Behörde vom 03.07.2025 führte dieser zusammengefasst aus, dass eine Aussage über die Auswirkungen der betrieblichen Aktivitäten in den Gewerbegebieten mit vertretbarem Aufwand im Zuge einer Grobprüfung nicht machbar sei und begründete dies näher: Beziehe man den Begriff „artgleicher Vorhaben“ auch auf Vorhaben, die im engeren und weiteren Sinne mit der Freisetzung von typischen Luftschadstoffen (NO_x, PM, CO, PAK, Benzol) in Verbindung stünden, so seien gebietstypische Auswirkungen von Luftschadstoffen aus Verkehr sowie Gebäude- und Raumheizungen bereits in den Immissionsmessungen enthalten. Eine Kumulation des gegenständlichen Projekts mit bestehenden Anlagen könne daher nur durch eine Gesamtbetrachtung aus der Beurteilung des Istzustandes (Messungen) und der projektbedingten Zusatzbelastung abgeleitet werden. Die Grundbelastung sei anhand von Messungen einer repräsentativen Luftgütemessstelle ermittelt worden. Eine zusätzliche Messung der lokalen Situation im Untersuchungsraum sei nicht durchgeführt worden.

Zu berücksichtigen sei nach Ansicht des behördlichen Sachverständigen, dass eine einzelne Messung stets nur die zum Messzeitpunkt vorherrschende Situation abbilde. Ohne detaillierte Kenntnisse über die Betriebsführung sämtlicher Gewerbebetriebe im Umfeld des Vorhabens sowie des Rangierbahnhofs könnten keine belastbaren Aussagen über einen konsensgemäßen Betrieb dieser Anlagen getroffen werden. Soll eine Kumulierung mit sämtlichen Vorhaben innerhalb des Untersuchungsgebietes berücksichtigt werden, könne diese Fragestellung aufgrund fehlender Datengrundlagen laut Sachverständigem nicht quantitativ beantwortet

werden. Eine derartige Untersuchung wäre insbesondere im Rahmen einer Grobprüfung nicht durchführbar. Hierfür müssten sämtliche Vorhaben in den Bereichen Betriebe, Gewerbe, Verkehr und Wohnbau sowie deren räumliche Auswirkungen auf die Luftschadstoffbelastung quantitativ bekannt sein. Dies möge für einzelne Großprojekte den Genehmigungsbehörden vorliegen, gelte jedoch nicht für die Vielzahl kleinerer Vorhaben. Für diese würden im Rahmen der Genehmigungsverfahren in der Regel keine detaillierten Untersuchungen zur vorhabensbezogenen Luftschadstoffbelastung durchgeführt.

Unter der hypothetischen Annahme, dass die Emissionsdaten aller Vorhaben in der Region vollständig vorlägen, wäre die Durchführung einer großräumigen Ausbreitungsrechnung erforderlich. Dabei müssten sämtliche vorhabensbedingten Emissionen gemeinsam berücksichtigt werden. Solche Untersuchungen würden üblicherweise im Rahmen von Immissionskatastern größerer urbaner Räume durchgeführt und erforderten in der Regel mehrjährige Bearbeitungszeiträume.

Der Sachverständige für Luftreinhaltung gab in seinem Gutachten vom 19.06.2026 auf S. 34-35 an: *„Eine Kumulierung liegt dann vor, wenn es zu einer sich verstärkenden Überlagerung von relevanten Immissionen im Untersuchungsraum kommt. Es wären daher die durch Emissionen der in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben an den Überlagerungspunkten entstehenden Immissionen zu addieren.“*

Der Untersuchungsraum umfasst einen lokal und regional beeinflussten Raum, dessen Abgrenzung für Zwecke der UVP bei stark verkehrserregenden Vorhaben etwa mit der Anbindung an ein übergeordnetes Straßennetz erfolgen kann. Im Luftschadstoffgutachten (TUL, 2026) wird der Untersuchungsraum bis zur VLSA-Kreuzung Wagramer Straße # Wiener Nordrandstraße dargestellt, da es bei weiter entfernten schutzgutrelevanten Aufpunkten zu keinen sich verstärkenden Überlagerungen von relevanten Immissionen kommt. Damit kommen streng genommen nur die Betriebs- und Abfallbehandlungsanlagen im unmittelbaren Umfeld des Vorhabens für eine Kumulierung in Frage.

Die resultierenden Auswirkungen dieser Betriebs- und Abfallbehandlungsanlagen werden im gegenständlichen Gutachten durch die angepasste Hintergrundbelastung, aber auch durch den verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung mitberücksichtigt.

Es ist zwar methodisch möglich, die resultierenden Auswirkungen anlagenbezogen zu erheben und aus der Vorbelastung fiktiv zu extrahieren, um in weiterer Folge zu prüfen, ob die kumulierte Zusatzbelastung für den JMW NO₂ über dem Irrelevanzkriterium von einem Prozent für den Jahresmittelwert von NO₂ liegt. Da jedoch bereits durch das beantragte Vorhaben

dieses Irrelevanzkriterium überschritten wird, werden ohnehin die entsprechenden Prüfschritte durchgeführt. Ein methodisches Abweichen hat somit keinen Einfluss auf die abschließende Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch sowie das Schutzgut Luft.“

In der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026 ergänzte der Sachverständige (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 12): Die zu kumulierenden Vorhaben sind nicht nur durch eine entsprechende Anpassung der Hintergrundbelastung, sondern auch durch den Planfall Null berücksichtigt worden, welcher in die Vorbelastung miteinfließt. In der Beschwerdeverhandlung vom 02.07.2026 erklärte der Sachverständige (vgl. VH-Schrift vom 02.07.2026, S. 7-9): „Aus dem Leitfaden UVP und IG-L lässt sich ableiten, dass eine Kumulierung dann vorliegt, wenn es zu einer verstärkenden Überlagerung von Immissionen kommt. Es sind daher jene Immissionen zu addieren, welche an den sogenannten Überlagerungspunkten im Untersuchungsraum bestehen. Diese sind im Wesentlichen die angrenzenden Bereiche zum Vorhaben und vor allem der Bereich Kreuzung Hofstättenweg # Alte Leopoldauer Schleife bis zur VLSA geregelten Kreuzung Wagramer Straße # Kreuzung Wiener Nordrandstraße. Liegt die so kumulierte Belastung (Summe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierender Vorhaben einschließlich des beantragten Vorhabens) über den jeweiligen zu anwendenden Irrelevanzkriterium, so ist entweder eine schutzgutbezogene Einzelfallprüfung nach Spalte 3 oder eine sonstige Einzelfallprüfung nach UVP-G vorzunehmen. Nachdem durch das Vorhaben ohnehin schon relevante Zusatzbelastungen im Zufahrtsbereich über die Alte Leopoldauer Schleife vorliegen, entsprach der weitere Prüfweg einer schutzgutbezogenen Einzelfallprüfung nach Spalte 3.

Um die Höhe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierenden Vorhaben abschätzen zu können, liefert der verkehrsbedingte Anteil an der Vorbelastung im Untersuchungsraum eine gute Orientierung, da diese jedenfalls diese Immissionsbeiträge beinhaltet. Dieser Anteil ist auch im Gutachten der Bescheidwerberin in Tabelle 5.3 ausgewiesen. Das bedeutet, wir kennen in der Größenordnung jenen Anteil der so zu kumulierenden Belastung und es wurde auch jener Prüfweg beschritten, den der Leitfaden UVP und IG-L vorgibt.“

Im Expertenpapier des Landes Salzburg „Kumulation und UVP“ aus 2009 geht man bei der Betrachtung kumulativer Auswirkungen verkehrsbedingter Luftschadstoffe im Rahmen von Einzelfallprüfungen gemäß UVP-G 2000 davon aus, dass bestehende zu kumulierende Vorhaben als Bestandteil der Vorbelastung berücksichtigt werden. Im Leitfaden „UVP & IG-L“ des Umweltbundesamtes aus 2020, der die gängige Vorgehensweise bei der Ermittlung von Verkehrsimmission beschreibt, wird auf S. 62 ausgeführt: „Liegt die so kumulierte Belastung (Summe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierender Vorhaben einschließlich des

beantragten) über dem jeweiligen anzuwendenden Irrelevanzkriterium, so sollte im Folgenden wie in Kap. 7.2.2 bzw. 7.2.3 beschrieben vorgegangen werden.“ Die genannten Kapitel beschreiben die Einzelfallprüfungen im Fall des Erreichens der jeweiligen Schwellenwerte in Spalte 3 oder nach § 3a UVP-G 2000.

Zum Einwand, dass mit der vorgenommenen Methode nicht die rechtlich mögliche maximale Immissionsbelastung berücksichtigt worden sei, gab der Sachverständige in der Verhandlung am 02.07.2026 an: Der Untersuchungsraum, in dem die Kumulation durchzuführen ist, beinhaltet den angrenzenden Bereich des Vorhabens sowie den Zu- und Abfahrtweg zum höherrangigen Straßennetz, welcher durch die Kreuzung Wagramer Straße/Nordrandstraße gekennzeichnet ist. In diesem befinden sich weitere Gewerbebetriebe bzw. Abfallbehandlungsanlagen. Ihm sind die genehmigten Kapazitäten, sofern diese überhaupt jemals bescheidmäßig festgelegt wurden, nicht bekannt. Jedoch ist jedenfalls feststellbar, dass aufgrund des Wesens jeder einzelnen Anlage im Untersuchungsraum auch bei voller theoretischer Ausschöpfung von Kapazitäten kein zu kumulierender Immissionsbeitrag entstehen würde, der zum heutigen Zeitpunkt eine Grenzwertüberschreitung nach sich ziehen würde. Somit ist festzustellen, dass es auch bei einer hypothetischen Kapazitätsbetrachtung zu keiner erheblichen Verschlechterung der Luftqualität im Untersuchungsraum kommen würde. Zudem sind für die Abschätzung der Vorbelastung langjährige Messreihen berücksichtigt worden.

Zur Frage des Zehntbeschwerdeführers, ob die Betriebserweiterung „Möbel Ludwig“ hier berücksichtigt worden sei, gab der Sachverständige schlüssig an, dass das Projekt nicht Teil seiner Beurteilung war, da es einerseits außerhalb des – für den Fachbereich Luftreinhaltung relevanten – Untersuchungsraums liegt und auch keine relevanten Zusatzbelastungen durch das antragsgegenständliche Vorhaben auf jene Straßenzüge hat, welche durch die Betriebserweiterung des „Möbel Ludwig“ entstehen können (vgl. VH-Schrift vom 04.05.2026, S. 11). Anzumerken ist hier, dass der Untersuchungsraum im Fachbereich Verkehrstechnik ein anderer ist als jener im Fachbereich Luftreinhaltung, weshalb den plausiblen Angaben des Sachverständigen gefolgt werden kann.

Die Beschwerdeführer vermögen mit ihrem Vorbringen, dass die angewandte Methode, die resultierenden Auswirkungen der zu kumulierenden Anlagen durch die angepasste Hintergrundbelastung, aber auch durch den verkehrsbedingten Anteil (Bestand) der Vorbelastung mitzuberechnen, die überzeugenden fachlichen Ausführungen der Sachverständigen für Luftreinhaltung des Behördenverfahrens und des Beschwerdeverfahrens nicht zu entkräften. Nach Ansicht des Verwaltungsgerichts steht

unbestritten fest, dass das (luft-)belastete Gebiet Wien (Stickstoffdioxid) weder durch das gegenständliche Vorhaben alleine noch durch kumulierende Auswirkungen des Vorhabens mit anderen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang erheblich beeinträchtigt wird.

Diesen Ausführungen wurde auf fachlicher Ebene nicht entgegengetreten. Im Übrigen ist dazu auf die rechtlichen Ausführungen zu verweisen.

2. Rechtliche Beurteilung:

2.1. Zuständigkeit und Beschwerdelegitimation

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

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

Bei den Beschwerdeführern handelt es sich um Nachbarn des Vorhabens und eine Standortgemeinde und somit Parteien gemäß § 19 Abs. 1 Z. 1 und 5 UVP-G 2000. In die Beschwerderechtsposition des zwischenzeitlich verstorbenen Josef Wagner treten seine (erbberechtigten) Söhne, die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer, ein.

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

2.2. Rechtsgrundlagen

Das Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000), StF BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 26/2023, lautet auszugsweise:

„Begriffsbestimmungen

§ 2. (1) [...]

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen

Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

[...]“

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung

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

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

[...]

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes

und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhangs 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhangs 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhangs 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Bei Vorhaben der Z 18 lit. f, 19 lit. d, 19 lit. f und 21 lit. c des Anhangs 1 hat sich diese Prüfung darauf zu beschränken, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

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

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen einschließlich des Bodens, der Fläche, des Wassers und der biologischen Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds,

Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),

3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhangs 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Bei Vorhaben der Z 18 lit. f, 19 lit. d, 19 lit. f und 21 lit. c des Anhangs 1 ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf die Schutzgüter Fläche und Boden maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

[...]

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des 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 Prüfungsumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung unter Verweis auf die in Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin

geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

[...]

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

[...]“

„Behörden und Zuständigkeit

§ 39. [...]

(4) Für die Verfahren nach dem ersten, zweiten und dritten Abschnitt richtet sich die örtliche Zuständigkeit nach der Lage des Vorhabens. Erstreckt sich ein Vorhaben über mehrere Bundesländer, so ist für das Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 die Behörde jenes Landes örtlich zuständig, in dem sich der Hauptteil des Vorhabens befindet. Die Behörden und Organe (§ 3 Abs. 7) des anderen von der Lage des Vorhabens berührten Bundeslandes haben im Verfahren nach § 3 Abs. 7 Parteistellung und die mitwirkenden Behörden und das

wasserwirtschaftliche Planungsorgan der berührten Bundesländer sind vor der Entscheidung zu hören.“

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

„[...]

[...]			
Z 18		a) Industrie- oder Gewerbeparks ³⁾ mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha; b) Neuerschließung für Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschoßfläche von mehr als 150 000 m²;	c) Industrie- oder Gewerbeparks ³⁾ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha. Bei lit. b ist § 3 Abs. 2 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 5 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazität bzw. Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist.
Z 19		a) Einkaufszentren ⁴⁾ mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;	b) Einkaufszentren ⁴⁾ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha oder mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge. Bei lit. a und b ist § 3a Abs. 5 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von 25% des Schwellenwertes nicht erreichen muss. Bei Z 19 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. b andere Vorhaben mit bis zu 25 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben.
[...]			

[...]

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

[...]

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

[...]“

Anhang 1 zum UVP-G 2000 lautet auszugsweise in der Fassung der UVP-G-Novelle 2023, BGBl. I Nr. 26/2023:

„[...]

[...]			
Z 18		a) Industrie- oder Gewerbeparks ³⁾ mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha; b) Neuerschließung für Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 15 ha und einer Bruttogeschoßfläche von mehr als 150 000 m²;	c) Industrie- oder Gewerbeparks ³⁾ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha; d) Neuerschließung für Städtebauvorhaben mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 3,75 ha und einer Bruttogeschoßfläche von mehr als 37 500 m² nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a; e) Bauvorhaben in UNESCO-Welterbestätten (Kernzone) mit einer Gesamthöhe^{3a)} von mindestens 35 m und einer Bruttogeschoßfläche von mindestens 10 000 m², darunter sind auch Umbauten erfasst, sofern diese in einer Höhe von mindestens 35 m und mit einer neuen Bruttogeschoßfläche von

			mindestens 5 000 m² erfolgen; f) Neuerrichtung von Industrie- oder Gewerbeparks³⁾ mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 10 ha nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a. Bei lit. b, d, e und f ist § 3 Abs. 2 nicht anzuwenden.
Z 19		a) Einkaufszentren⁴⁾ mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge; b) Logistikzentren^{4.1)} mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha;	c) Einkaufszentren⁴⁾ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha oder mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge; d) Neuerrichtung von Einkaufszentren⁴⁾ mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a; e) Logistikzentren^{4.1)} in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, D oder E mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha; f) Neuerrichtung von Logistikzentren^{4.1)} mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a. 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. § 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.
[...]			

[...]

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

^{3a)} Die Gesamthöhe eines Gebäudes ist der vertikale Abstand zwischen dem tiefsten Punkt der Geländeverschneidung (natürliches Gelände) mit den Außenwandflächen und der höchsten Stelle des Gebäudes, wobei kleinvolumige Bauteile, wie Rauchfänge, Rohraufsätze u. dgl., unberücksichtigt bleiben.

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

[...]

^{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.

[...]“

Die für die UVP-G-Novelle 2023 maßgebliche Übergangsbestimmung § 46 Abs. 29 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

„Durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 26/2023 neu gefasste oder eingefügte Bestimmungen treten mit XX. Monat 20XX in Kraft. Abweichend gilt für das Inkrafttreten der näher bezeichneten durch das genannte Bundesgesetz neu gefassten oder eingefügten Bestimmungen sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage Folgendes:

[...]

4. Auf Vorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren anhängig ist, sind die

neugefassten oder eingefügten Änderungen im Anhang 1 sowie die Änderungen des § 3 Abs. 4a, Abs. 5 vorletzten Satz, Abs. 6 nicht anzuwenden, sofern nicht der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens beantragt.“

Die Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, lautet:

„Auf Grund des § 3 Abs. 10 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 80/2018, wird verordnet:

Belastete Gebiete

§ 1. (1) Die in Abs. 2 genannten Gebiete sind Schutzgebiete der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft).

(2) Die Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2018, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern

1. [...]

[...]

7. Wien:

a) das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Josefsdorf, Kahlenbergerdorf, Kaiserebersdorf Herrschaft, Landjägermeisteramt und Salmannsdorf (Stickstoffdioxid),

b) im Stadtgebiet von Wien die Katastralgemeinden Innere Stadt, Leopoldstadt, Landstraße, Wieden, Margareten, Mariahilf, Neubau, Josefstadt, Alsergrund, Brigittenau (PM10).“

Die Richtlinie 2011/92/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Dezember 2011 über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. L 26 vom 28.01.2012, S. 1–21, (kurz: UVP-RL) lautet auszugsweise:

„Artikel 4

(1) Projekte des Anhangs I werden vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 4 einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen.

(2) Bei Projekten des Anhangs II bestimmen die Mitgliedstaaten vorbehaltlich des Artikels 2 Absatz 4, ob das Projekt einer Prüfung gemäß den Artikeln 5 bis 10 unterzogen werden muss. Die Mitgliedstaaten treffen diese Entscheidung anhand

a) einer Einzelfalluntersuchung

oder

b) der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien.

Die Mitgliedstaaten können entscheiden, beide unter den Buchstaben a und b genannten Verfahren anzuwenden.

(3) Bei der Einzelfalluntersuchung oder der Festlegung von Schwellenwerten bzw. Kriterien im Sinne des Absatzes 2 sind die relevanten Auswahlkriterien des Anhangs III zu berücksichtigen.

(4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die gemäß Absatz 2 getroffenen Entscheidungen der zuständigen Behörden der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden.“

„ANHANG II

IN ARTIKEL 4 ABSATZ 2 GENANNT PROJEKTE

[...]

10. INFRASTRUKTURPROJEKTE

a) Anlage von Industriezonen;

b) Städtebauprojekte, einschließlich der Errichtung von Einkaufszentren und Parkplätzen;

c) [...]“

2.3. Rechtliche Würdigung

2.3.1. Zuständigkeit der belangten Behörde

Die Projektwerberin plant ein Neuvorhaben, welches auf dem Gebiet der Bundesländer Niederösterreich und Wien errichtet werden soll.

Gemäß § 39 UVP-G 2000 ist für das Verfahren gemäß § 3 Abs. 7 leg. cit. die Behörde jenes Landes örtlich zuständig, in dem sich der Hauptteil des Vorhabens befindet, wenn sich ein Vorhaben über mehrere Bundesländer erstreckt. Die Behörden und Organe (§ 3 Abs. 7 leg. cit.) des anderen von der Lage des Vorhabens berührten Bundeslandes haben im Verfahren Parteistellung und die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan der berührten Bundesländer sind vor der Entscheidung zu hören.

Der Hauptteil des gegenständlichen Vorhabens liegt unbestritten im Bundesland Niederösterreich, woraus vorliegend die Zuständigkeit der belangten Behörde resultiert. Die nach § 39 Abs. 4 iVm § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 zu konsultierenden Behörden wurden im behördlichen Verfahren beigezogen. Zudem wurden die mitwirkenden Behörden Wiens und das Wasserwirtschaftliche Planungsorgan der Gemeinde Wien gehört. Dies ergibt sich aus dem Bescheid und dem Verfahrensakt. Wenn die Neunt- bis Zehntbeschwerdeführer monieren, dass aus dem Akt nicht ersichtlich sei, ob die entsprechenden Parteienghäre tatsächlich zugestellt wurden, ist ihnen entgegenzuhalten, dass ein solches Vorbringen zum einen tatsachenwidrig ist und zum anderen keine Verletzung ihrer subjektiv öffentlichen Rechte aufzeigt.

2.3.2. Allgemeines zur UVP-Pflicht des Vorhabens

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

Die Projektwerberin plant die Errichtung eines Gewerbe-/Logistikparks als Neuvorhaben, womit grundsätzlich die Z 18 und Z 19 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 für eine UVP-Pflicht in Betracht kommen können. Die belangte Behörde prüfte zudem die Z 21 und Z 46 leg. cit., die, wie die belangte Behörde richtig erkannte, im vorliegenden Fall nicht erfüllt werden.

2.3.3. Übergangsbestimmung in § 46 Abs. 29 Z 4 UVP-G 2000

Da es u.a. bei den Z 18 und Z 19 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 durch die UVP-G-Novelle 2023, BGBl. I Nr. 26/2023, zu maßgeblichen Änderungen kam, war vorweg zu klären, ob diese Novelle auf das gegenständliche Vorhaben auf Grund der diesbezüglichen Übergangsbestimmung bereits anwendbar ist. Die – hier relevanten – Änderungen bestehen

im Anhang 1 zum UVP-G 2000 aus der Schaffung von eigenen Logistikzentrum-Tatbeständen sowie der Herabsetzung der Schwellenwerte für Industrie- und Gewerbeparks und der Schaffung eines Tatbestands für Industrie- und Gewerbeparks auf unversiegelten Flächen in der Spalte 3 des Anhangs 1 UVP-G 2000.

Gemäß der Übergangsbestimmung in § 46 Abs. 29 Z 4 UVP-G 2000 sind die Änderungen des Anhangs 1 leg. cit. auf Vorhaben nicht anwendbar, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle am 23.03.2023 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren anhängig war, sofern nicht die Projektwerberin bei der Landesregierung die Durchführung der UVP und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens beantragt.

Wie sich aus den Feststellungen in Pkt. 1.3.1. ergibt, hat die Projektwerberin am 01.06.2021 eine bau- und gewerberechtliche Genehmigung beantragt und sind diese Genehmigungsverfahren nach wie vor bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft anhängig. Nachdem die Projektwerberin bei der Landesregierung auch keine Durchführung der UVP und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens beantragt hat, greift die zitierte Übergangsbestimmung und die Änderungen des Anhangs 1 UVP-G 2000 sind nicht anwendbar. Für die Beurteilung einer UVP-Pflicht oder einer Pflicht zur Durchführung einer Einzelfallprüfung ist daher Anhang 1 UVP-G 2000 in der Fassung BGBl. I Nr. 80/2018 (vor der UVP-G-Novelle 2023) anwendbar.

Die Achtbeschwerdeführerin sowie die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer wenden nun ein, dass die Übergangsbestimmung nur für vollständige Einreichungen bei einer Materienbehörde zur Anwendung kommen könne. Sofern aber dem Antrag wesentliche Voraussetzungen fehlten, die bereits zu einer Abweisung unmittelbar nach Antragstellung führen hätten müssen, könne dies nicht zur Privilegierung führen. Eine solche Voraussetzung der gewerberechtlichen Betriebsanlagengenehmigung/des ausreichenden Brandschutzkonzeptes/des positiven brandschutztechnischen Gutachtens sei konkret die Zusammenlegung von Grundstücken; der Grundvereinigungsbescheid sei aber ungültig.

Mängel schriftlicher Anbringen, wie dies durch einen fehlenden Grundstückszusammenlegungsbescheid der Fall sein könnte, ändern nichts an deren Anhängigkeit, solange ihretwegen keine Zurückweisung des Anbringens erfolgt, was gegenständlich nicht geschehen ist. Zudem ergibt sich aus den Feststellungen, dass (mittlerweile wieder) ein aufrechter Grundstückszusammenlegungsbescheid vorliegt (vgl. auch die Entscheidung des Landesverwaltungsgerichts Niederösterreich vom 04.07.2022,

LVwG-AV-412/001-2024 und LVwG-AV-413/0001-2024, S. 38 zu finden im Behördenakt Teil III S. 568 in OZ 1 des Gerichtsaktes). Dem setzten die Beschwerdeführer nichts entgegen.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshof stehen der Anwendung der Übergangsbestimmung nur Projektänderungen im Sinne eines „aliud“ entgegen. Kommt es zu einer solchen wesentlichen Projektänderung, liegt ein neues Vorhaben vor und ist der Zeitpunkt der Projektänderung für die Beurteilung maßgeblich, seit wann ein Verfahren bereits anhängig ist (VwGH 21.03.2007, 2006/05/0172; 23.10.2007, 2006/06/0343; 15.09.2005, 2003/07/0025). Im gegenständlichen Fall ist nicht ersichtlich, dass es zu einer solchen wesentlichen Projektänderung (nach dem 23.03.2023) gekommen ist.

Die Beschwerdeführer behaupten, dass die Konkretisierung der Stellplatzanzahl zu einem „aliud“ führe, begründen dies aber nicht näher. Wie sich im Folgenden zeigt, liegen sie damit nicht richtig.

Wie sich aus den Feststellungen zu Pkt. 1.5. und 1.6. ergibt, war in den Projektunterlagen zunächst eine Maximalzahl von 133 Pkw-Stellplätzen und 74 Lkw-Docks vorgesehen, wobei die genaue Anzahl erst im weiteren Verlauf konkretisiert werden sollte, da zu diesem Zeitpunkt – dem Wesen eines solchen Vorhabens entsprechend – noch keine Informationen darüber vorlagen, welche Firmen sich im Logistikpark einmieten werden. Mit Schriftsatz vom 08.06.2026 und in der Beschwerdeverhandlung am 02.07.2026 konkretisierte die Projektwerberin die Stellplatzanzahl mit 231 Pkw-Stellplätzen und 54 Lkw-Ladedocks, was sowohl in den aktualisierten Projektunterlagen als auch in den aktualisierten Gutachten der Sachverständigen für Verkehr und Luftreinhaltung berücksichtigt wurde. Diese Projektkonkretisierung wurde mit 03.07.2026 auch bei der Bezirkshauptmannschaft Korneuburg eingebracht.

Die Frage, ob ein bestimmtes Bauvorhaben ein „aliud“ darstellt oder nicht bzw. ob eine Projektmodifikation die Sache ihrem Wesen (Charakter) nach ändert, unterliegt grundsätzlich der einzelfallbezogenen Beurteilung des Verwaltungsgerichtes (vgl. VwGH 29.05.2024, Ra 2024/06/0065; 24.05.2012, 2010/07/0172). Eine wesentliche Änderung liegt etwa dann vor, wenn eine wesentlich verschiedene technische Ausführung, eine geänderte Trassenführung oder eine nicht bloß geringfügige Änderung der Lage oder Größe erfolgt (vgl. VwGH 24.06.2009, 2007/05/0101; 22.10.2008, 2007/06/0092; 27.05.2008, 2007/05/0138).

Das Vorhaben wurde durch die Änderung der Stellplatzanzahl konkretisiert, aber weder in seinem Wesen verändert noch sonst irgendwie wesentlich verändert. Die Anzahl an Fahrbewegungen (DTV) von 952, unterteilt in Lkw (396) und Pkw (526) sowie Shuttle-Busse

(30) blieb trotz konkretisierter Stellplatzanzahl seit dem gewerberechtlichen Genehmigungsverfahren vor der zuständigen Bezirkshauptmannschaft unverändert, weshalb sich weder verkehrstechnisch noch immissionstechnisch Änderungen ergaben. Zudem werden weder mehr noch andere Grundstücke in Anspruch genommen. Die Änderung ist damit nicht nur auswirkungsneutral, sondern insgesamt nur geringfügig, weshalb ggst. kein „aliud“ vorliegt.

2.3.4. Tatbestand der Z 18 lit. a des Anhangs 1 zum UVP-G 2000

Gemäß Z 18 lit. a des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 (Spalte 2) sind Industrie- oder Gewerbeparks mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha einer UVP zu unterziehen.

Bei Industrie- oder Gewerbeparks handelt es sich nach Fußnote 3 der zitierten Ziffer um Flächen, die von einem Errichter oder Betreiber zum Zweck der gemeinsamen industriellen oder gewerblichen Nutzung durch mehrere Betriebe aufgeschlossen und mit der dafür notwendigen Infrastruktur ausgestattet werden, die in einem räumlichen Naheverhältnis stehen und eine betriebsorganisatorische oder funktionelle Einheit bilden. Gegenständlich wird diese Begriffsdefinition erfüllt, was nicht bestritten wurde.

Das Vorhaben umfasst eine Fläche von 9,5661 ha, womit prima vista die Schwelle von 50 ha der Z 18 lit. a des Anhangs 1 UVP-G 2000 nicht erreicht wird.

Bei Vorhaben des Anhangs 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, ist 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 UVP durchzuführen ist. Eine Einzelfallprüfung entfällt, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwerts aufweist.

Anderes gilt nur, wenn eine Umgehung der UVP-Pflicht, etwa durch Aufsplittung von Maßnahmen, erfolgen soll: In diesem Fall ist eine Einzelfallprüfung durchzuführen. Von einem Vorhaben iSd § 3 Abs. 2 dritter Satz UVP-G 2000, das eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist, ist bei Vorliegen einer Umgehungsabsicht nicht auszugehen (vgl. VwGH 17.05.2024, Ra 2022/04/0014).

25 % des Schwellenwerts von 50 ha nach Z 18 lit. a des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 sind 12,5 ha, womit auch diese Bagatellschwelle gegenständlich nicht erreicht wird. Für das Vorliegen

einer Umgehungsabsicht sind keinerlei Anhaltspunkte ersichtlich und haben auch die Beschwerdeführer nichts Entsprechendes vorgebracht (vgl. Feststellungen Pkt. 1.2.1.).

Dass durch die Festlegung des Schwellenwerts für diesen Tatbestand betreffend Industrie- und Gewerbeparks eine ganze Klasse von Projekten von vornherein von der Pflicht zur Untersuchung ihrer Umweltauswirkungen ausgenommen würde (vgl. EuGH 21.03.2013, Rs. C-244/12, *Salzburger Flughafen*, Rn 31) ist zudem nicht ersichtlich (vgl. VwGH 27.09.2022, Ra 2020/04/0017).

2.3.5. Tatbestand der Z 18 lit. c des Anhanges 1 zum UVP-G 2000

Nach Z 18 lit. c (Spalte 3) des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 sind weiters Industrie- oder Gewerbeparks in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 25 ha nach einer schutzgutbezogenen Einzelfallprüfung allenfalls UVP-pflichtig. Das Vorhaben liegt (teilweise) in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D gemäß § 1 Abs. 2 Zi. 7 lit. a der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft, Stickstoffdioxid) 2019. Der Schwellenwert von 25 ha wird durch das gegenständliche Vorhaben mit knapp 10 ha nicht erreicht.

Schutzgutbezogene Kumulationsprüfung in der Spalte 3

Bei Vorhaben des Anhangs 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, ist aber 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 UVP 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 entfällt, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwerts aufweist. Das Vorhaben übersteigt mit knapp 10 ha die 25 %-Schwelle von 6,25 ha, weshalb gegenständlich zu prüfen ist, ob das Vorhaben gemeinsam mit anderen Vorhaben den Schwellenwert von 25 ha erreicht, die insofern schutzgutbezogen im räumlichen Zusammenhang mit dem zu prüfenden Vorhaben stehen, als Wechselwirkungen

ihrer Auswirkungen mit den Auswirkungen des zu prüfenden Vorhabens auf das Schutzgut Luft im für die Umwelt erheblichen Ausmaß nicht von vornherein ausgeschlossen werden können.

Das Verwaltungsgericht geht somit davon aus, dass die Prüfung schutzgutbezogen iSd § 3 Abs. 2 iVm § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 stattzufinden hat. Diese Ansicht wird durch eine Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs in einem ähnlich gelagerten Fall betreffend die Errichtung eines Bau- und Gartenfachmarktes in Fürstenfeld vom 11.05.2017, Ra 2017/04/0006, bestätigt: Der VwGH führte dort im Rahmen der Vorgeschichte aus, dass das (Neu)vorhaben keine Schwellenwerte der Spalten 2 und 3 des Anhangs 1 UVP-G 2000 erreicht, jedoch eine Kapazität von mehr als 25 % des Schwellenwertes nach Anhang 1 Z 19 lit. b Spalte 3 UVP-G 2000 aufweist und in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D liegt. Die Behörde hat eine Kumulierungsprüfung nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000, jedoch ausschließlich bezogen auf das Schutzgebiet „Luft“ durchgeführt, wie sich auch aus dem zugrundeliegenden Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom 15.03.2016, Zl. ABT13-11.10-407/2016-16, ergibt.

Der Verwaltungsgerichtshof führte in seinen Erwägungen auszugsweise aus: *„Die Behörde hat festgestellt, dass das Vorhaben die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a Spalte 2 und lit. b Spalte 3 und Z 21 lit. a Spalte 2 und lit. b Spalte 3 UVP-G 2000 nicht überschreitet. Ausgehend davon, dass das Vorhaben eine Kapazität von mehr als 25% des Schwellenwertes nach Anhang 1 Z 19 lit. b Spalte 3 UVP-G 2000 aufweise, ging die Behörde von der Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung in schutzwürdigen Gebieten (also nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000) aus.“* Der Gerichtshof unterscheidet in der Folge zwar zwischen den Einzelfallprüfungen nach § 3 Abs. 2 bzw. Abs. 4 UVP-G 2000: *„Nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 sind die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben auf die Umwelt zu beurteilen, während nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bloß die mögliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, zu beurteilen ist (vgl. das hg. Erkenntnis vom 17. Dezember 2015, 2012/05/0153).“*

Im Ergebnis bestätigt der Verwaltungsgerichtshof aber die auf das Schutzgebiet der Kategorie D beschränkte (Kumulations-)Prüfung durch die Behörde: *„§ 3 Abs. 4 erster Satz UVP-G 2000 bestimmt nämlich ausdrücklich, dass die Behörde im Wege der Einzelfallprüfung zu entscheiden hat, ob zu erwarten ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. [...] Daher besteht die Auffassung der Behörde zu Recht, bei einer Einzelfallprüfung in einem schutzwürdigen Gebiet nach § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 habe keine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, sondern eine auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes (hier der Kategorie D) bezogene Prüfung zu erfolgen.“*

In einer früheren Entscheidung vom 15.12.2015, 2012/05/0153, hat der Verwaltungsgerichtshof zu einer Biomasse-Kraftwärmekoppelungs-Anlage in Vösendorf hingegen in einer ebenfalls ähnlichen Sachverhaltskonstellation (Spalte 3-Schwellenwert nicht erreicht, aber in einem Schutzgebiet der Kategorie D, und über 25 %; somit Kumulationsprüfung) ausgesprochen, dass nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben auf die Umwelt zu beurteilen sind und nicht bloß die mögliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde (vgl. dazu § 3 Abs. 4 UVP-G 2000).

Aufgrund dieser Judikaturdivergenz hinsichtlich des Umfangs der bei Vorhaben in Schutzgebieten vorzunehmenden Kumulationsprüfung in der Spalte 3 wird gegenständlich die ordentliche Revision zugelassen; das Verwaltungsgericht schließt sich dennoch der jüngeren Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofs an (wie im Übrigen auch die Erst- bis Siebtbeschwerdeführer, vgl. Beschwerde S. 7; vgl. auch BVwG 15.11.2024, W270 2214075-1/123E *Halbenrain Intensivtierhaltung*; 02.05.2017, W104 2135697-1/28E *Modemark Röther mVa* US 21.12.2009, US 7A/2009/20-11 *St. Veit/Vogau*), da das Verständnis, das der älteren Entscheidung zugrunde liegt, zu einem teleologisch und systematisch sinnwidrigen Ergebnis führt. § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 sieht zwar keine Einschränkung auf eine schutzgebietsbezogene Betrachtung und § 3 Abs. 4 leg. cit. wiederum keine Kumulationsprüfung vor (diese findet man für Neuvorhaben nur in § 3 Abs. 2 leg. cit.). Der Zweck der Spalte 3 des Anhangs 1 UVP-G 2000 liegt aber nicht in einer Erweiterung des Prüfungsumfangs, sondern in einer Absenkung der Schwellenwerte für jene Vorhaben, die in besonders sensiblen Gebieten liegen. Der Gesetzgeber wollte damit sicherstellen, dass bereits kleinere Eingriffe im Schutzgebiet einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden können – jedoch nur insoweit, als das Schutzgebiet betroffen ist. Eine Kumulationsprüfung, die über diesen sachlichen Zusammenhang hinausgeht und sämtliche Umweltauswirkungen einbezieht, widerspricht daher dem spezifischen Schutzzweck der Bestimmungen betreffend die Spalte 3.

Gegenständlich ist somit eine schutzgutbezogene Kumulationsprüfung hinsichtlich der Z 18 lit. c des Anhangs 1 UVP-G 2000 durchzuführen.

Kumulationsprüfung im Allgemeinen

Im Rahmen der Einzelfallprüfung ist gemäß § 3 Abs. 2 erster Satz UVP G 2000 festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine UVP für das geplante Vorhaben durchzuführen ist (vgl. ausführlich BVwG 14.11.2024, W118 2237586-1).

Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden.

Dass eben nicht nur gleichartige Vorhaben im Rahmen der Kumulierung zu berücksichtigen sind, wie es der Wortlaut der Bestimmung vermuten lässt, ergibt sich aus einer Entwicklung der Rechtsprechung durch den EuGH und VwGH. Die Einzelfallprüfung ist nicht auf betreffend das zu prüfende Vorhaben und nach dem maßgeblichen Tatbestand des Anhangs 1 zum UVP-G 2000 gleichartige Projekte einzuschränken. 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 (vgl. VwGH 21.12.2023, Ra 2023/04/0109 mWH).

In der Rechtssache *Fishing* sprach der Verwaltungsgerichtshof schließlich aus, dass seine bisherige Rechtsprechung mit der Auffassung des Bundesverwaltungsgerichtes, wonach Vorhaben mit im Wesentlichen gleichen Umweltauswirkungen wie das beantragte Vorhaben deshalb nicht zu kumulieren seien, weil die Schwellenwerte der einschlägigen Tatbestände des Anhangs 1 UVP-G 2000 in unterschiedlichen Maßeinheiten angegeben sind, nicht in Einklang steht. Die Angabe der Schwellenwerte in unterschiedlichen Maßeinheiten stellt nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofs kein Hindernis für eine Kumulation dar; vielmehr sind Vorhaben bei der Schwellenwertprüfung einzubeziehen, wenn entweder durch Ermittlung eines zusätzlichen Faktors ein auf die Maßeinheit des maßgeblichen Schwellenwertes umrechenbarer Wert gebildet werden kann oder eine unmittelbare Umrechnung der jeweiligen Maßeinheiten möglich ist (vgl. VwGH 29.08.2024, Ra 2022/07/0025).

Die Frage, was wie umgerechnet werden kann, ist bei vielen Tatbeständen des Anhangs 1 des UVP-G 2000 nicht leicht zu beantworten und stellt die Vollzugspraxis vor enorme Herausforderungen. Hier zeigt das Rundschreiben UVP-G 2000 des BMK, Stand März 2025, GZ: 2025-0.211.876, S. 43 einen gangbaren Weg auf: *„Immer möglich ist die Umrechnung der in Anhang 1 verwendeten Maßeinheiten in die Prozent des Schwellenwertes als zusammenrechenbare Maßeinheit, wie in Anhang 1 Z 43 bei der Intensivtierhaltung.“*

Kumulationsprüfung im vorliegenden Fall

Auf den vorliegenden Fall übertragen bedeutet dies, dass für die im ersten Prüfschritt zu beurteilende Frage, ob der Schwellenwert der Z 18 lit. c des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 gemeinsam mit anderen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang erreicht wird, jene Vorhaben zu berücksichtigen sind, die geeignet sind, Auswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet zu entfalten. Konkret handelt es sich, wie bereits dargestellt, um ein Schutzgebiet der Kategorie D, nämlich ein belastetes Gebiet Luft im 21. Wiener Gemeindebezirk und somit im Stadtgebiet von Wien gemäß § 1 Abs. 2 Zi. 7 lit. a der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, welches ausgewiesen wurde, da der Luftschadstoff Stickstoffdioxid wiederholt oder auf längere Zeit überschritten wurde.

Als zu kumulierende Vorhaben kommen somit insbesondere Vorhabentypen des Anhangs 1 UVP-G 2000 in Betracht, die geeignet sind zur Stickstoffdioxidbelastung des Schutzgebiets beizutragen, was insbesondere bei Vorhaben der Fall sein wird, die Verkehr induzieren.

Ein räumlicher Zusammenhang mehrerer Eingriffe ist dann anzunehmen, wenn durch die verschiedenen Eingriffe Überlagerungen von Umweltauswirkungen als kumulativer und additiver Effekte zu erwarten sind. Entscheidend ist dabei jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden, wobei der räumliche Zusammenhang schutzgutbezogen zu beurteilen ist (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON2.00, Rz. 45 zu § 2 mit Verweis auf VwGH 16.05.2018, Ra 2016/04/0027). Hierbei ist eine Abgrenzung des Untersuchungsraums im jeweiligen Fachbereich vorzunehmen. Insgesamt haben die Sachverständigen aus den Fachbereichen Luftreinhaltung und Verkehr im Beschwerdeverfahren nachvollziehbar und unwidersprochen dargelegt, dass die Abgrenzung der Untersuchungsräume fachlich korrekt erfolgt ist.

Die belangte Behörde ging in diesem Zusammenhang davon aus, dass der Schwellenwert der Z 18 lit. c des Anhanges 1 UVP-G 2000 von 25 ha jedenfalls erreicht wird, da sich in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben ein Gleiskörper der ÖBB, ein Vershubbahnhof, Deponien, gewerbliche Betriebe, Gemeindestraßen, die B 8 Wagramer Straße und die B 8a, als Zubringer zur S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, die Bahnstation „Leopoldau“, S-Bahn-Linien (S 1, S 2 und S 7) die U-Bahn-Linie U1 befinden, die auf dasselbe Schutzgut einwirken, und sich die Auswirkungen dieser Vorhaben überlagern (vgl. Bescheid, S. 51). Diese Ausführungen wurden nicht in Beschwerde gezogen und ist ihnen nicht entgegenzutreten. Im Übrigen ist nicht zu

erkennen, womit die Beschwerdeführer durch diese Vorgehensweise beschwert würden; die Projektwerberin ist dem nicht entgegengetreten.

Ist die Kapazitätsschwelle bzw. das Kriterium gemeinsam erfüllt, ist die Rechtsfolge die Durchführung einer Einzelfallprüfung. In diesem zweiten Schritt ist im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung von Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Dabei sind nach § 3 Abs. 2 vierter Satz UVP-G 2000 im Rahmen der Einzelfallprüfung die Kriterien des § 3 Abs. 4 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 (bzw. des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 UVP-G 2000 in der hier anzuwendenden Fassung BGBl. I Nr. 80/2018) heranzuziehen und sind die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben auf die Umwelt zu beurteilen (vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012). Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist gemäß § 3 Abs. 5 UVP-G 2000 die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Es war somit in eine Einzelfallprüfung einzutreten und zu prüfen, ob das belastete Gebiet Luft (hier: Stickstoffdioxid) auf dem Gebiet von Wien durch kumulierende Auswirkungen erheblich beeinträchtigt wird.

Zur Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt holte die belangte Behörde Gutachten der Fachbereiche Verkehrstechnik und Luftreinhaltung ein. Diese Gutachten wurden im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ergänzt und in den Beschwerdeverhandlungen 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 das Schutzgut Luft zu rechnen ist:

Der Sachverständige für Verkehr erläuterte in seinen Gutachten nachvollziehbar, dass die Projektunterlagen dem Stand der Technik entsprechen und für eine Beurteilung ausreichen. Für den Fachbereich Verkehr ist mit keinen erheblichen negativen Auswirkungen zu rechnen. Einwende in diesem Fachbereich blieben auf der Sachverhaltsebene, weshalb hier auf die Feststellungen und die Beweiswürdigung zum Fachbereich Verkehr zu verweisen ist. Im Weiteren bildet dieser Fachbereich eine Grundlage für die Beurteilung der Immissionsbelastung im Fachbereich Luftreinhaltung.

Wie sich aus den Feststellungen ergibt, kam der Sachverständige für Luftreinhaltung zum Ergebnis, dass die – durch das Vorhaben verursachten – maximalen Immissionszusatzbelastungen für die Jahresmittelwerte von NO₂ weitgehend über den Irrelevanzschwellen des von der Judikatur anerkannten Schwellenwertkonzeptes liegen. Die

in Anlage 1a IG-L festgelegten Immissionsgrenzwerte für die Jahresmittelwerte von NO₂ und Feinstaub der Fraktionsgröße PM₁₀ sowie der in Anlage 1a IG-L festgelegte Immissionsgrenzwert für den maximalen Halbstundenmittelwert von NO₂ werden jedoch am meistbelasteten Beurteilungspunkt eingehalten. Aufgrund der Unterschreitung der Grenzwerte für die Jahresmittelwerte und der Einhaltung der in Anlage 4 IG-L-MKV 2012 festgelegten Datenqualitätsziele für ortsfeste Messungen ist mit keiner wesentlichen Änderung der natürlichen Zusammensetzung des Schutzgutes Luft im Untersuchungsgebiet zu rechnen. Diese Feststellung gilt für das Schutzgebiet Luft in Wien, auf das sich die vorliegende Prüfung zu fokussieren hat, aber darüber hinaus auch für das Vorhabensgebiet in Niederösterreich, also insbesondere die Stadtgemeinde Gerasdorf.

Für die Ermittlung der Immissionsbelastung wurde die Hintergrundbelastung aus Messdaten der Messstelle Kaiserebersdorf des Wiener Luftmessnetzes abgeleitet. Diese Messdaten sind nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen geeignet, um die Hintergrundbelastung sowie die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben im Untersuchungsraum abzubilden.

Die Beschwerdeführer sind dem nicht nur nicht entgegengetreten, sie haben nicht einmal begründet behauptet, dass durch das Vorhaben gemeinsam mit anderen Vorhaben mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf das Schutgut Luft zu rechnen ist.

Beschwerdevorbringen zur Kumulationsprüfung

Die Erst- bis Siebtbeschwerdeführer wenden in diesem Zusammenhang ein, dass die Zweigliedrigkeit der Kumulationsprüfung von der belangten Behörde missachtet worden sei. Zuerst sei zu prüfen, ob das Vorhaben mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehe und dieser sei immer im Verhältnis des Vorhabens zu jedem einzelnen allenfalls zu kumulieren Vorhaben zu prüfen. Es sei daher denklogisch notwendig die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben gesondert zu betrachten. Bei der Beurteilung der Auswirkungen sei zudem lediglich die Bestandssituation mittels Heranziehung von Messstellen und nicht der genehmigte Konsens der einzelnen Vorhaben herangezogen worden und könnte dies zu einer Unterschätzung der tatsächlich möglichen Belastungen führen.

Vorweg ist festzuhalten, dass eine Einzelfallprüfung im Rahmen einer Grobbeurteilung („überschlägige Vorausschau mit begrenzter Prüfungstiefe“; vgl. N. Raschauer, RdU-UT 2009, 14 [17] mwN.) hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer

Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation eines Vorhabens durchzuführen ist (vgl. VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON2.00 § 3 Rz 47 mwN.). Dies entspricht auch den gesetzlichen Vorgaben des § 3 Abs. 7 UVP-G 2000, wonach sich die Behörde bei der Einzelfallprüfung hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken hat (vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012; 23.02.2022, 2009/06/0107).

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

Bei der Beurteilung von kumulierenden Auswirkungen bei Luftschadstoffen, die in der Regel durch Verkehr verursacht werden, birgt diese Methodik zum einen ein hohes Risiko unseriöser Berechnungsergebnisse (vgl. *Schmelz/Schwarzer* UVP-G-ON2.00 § 3 Rz 46). Zum anderen ist der damit verbundene Ermittlungsaufwand, bevor Berechnungen durchgeführt werden können, nicht mit einer Grobprüfung in Einklang zu bringen (vgl. dazu auch die Ausführungen zu den fachlichen Aspekten unter Pkt. 1.6.4.).

Insgesamt ist nicht zu erkennen, dass die von den Sachverständigen für Verkehr und Luftreinhaltung gewählte – übliche – Vorgehensweise bei der Beurteilung der Immissionsbelastung nach dem Leitfaden „UVP und IG-L“ nicht geeignet ist, die kumulierenden Immissionsbelastungen im Sinn einer Grobprüfung hinsichtlich der Wahrscheinlichkeit und Plausibilität negativer Umweltauswirkungen unter Berücksichtigung der konkreten Situation eines Vorhabens korrekt zu ermitteln (vgl. auch BVwG 02.04.2026, W281 2317976-1, wo der behördliche Gutachter bei der Beurteilung der Luftschadstoffe ebenso vorgeht).

Der Sachverständige für Luftreinhaltung führte zur gewählten Prüfmethode nachvollziehbar aus, dass eine Kumulierung dann vorliegt, wenn es zu einer verstärkenden Überlagerung von Immissionen kommt. Es sind jene Immissionen zu addieren, welche an den sogenannten

Überlagerungspunkten im Untersuchungsraum bestehen. Diese sind im Wesentlichen die angrenzenden Bereiche zum Vorhaben und vor allem der Bereich Kreuzung Hofstättenweg/Alte Leopoldauer Schleife bis zur Kreuzung Wagramer Straße/Wiener Nordrandstraße. Liegt die Summe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierende Vorhaben einschließlich des beantragten Vorhabens über dem Irrelevanzkriterium, so ist eine schutzgutbezogene Einzelfallprüfung nach Spalte 3 vorzunehmen. Nachdem durch das Vorhaben ohnehin schon relevante Zusatzbelastungen im Zufahrtsbereich über die Alte Leopoldauer Schleife vorliegen, entsprach der weitere Prüfweg einer schutzgutbezogenen Einzelfallprüfung nach Spalte 3, wie es der Leitfaden „UVP & IG-L“ dem Stand der Technik entsprechend vorsieht. Um die Höhe der Immissionsbeiträge aller zu kumulierenden Vorhaben abschätzen zu können, liefert der verkehrsbedingte Anteil an der Vorbelastung im Untersuchungsraum eine gute Orientierung, da diese jedenfalls diese Immissionsbeiträge beinhaltet. Das bedeutet, in der Größenordnung ist jener Anteil der so zu kumulierenden Belastung bekannt und es wurde auch jener Prüfweg beschritten, den der Leitfaden „UVP und IG-L“ vorgibt.

Für die Abschätzung der Vorbelastung (in der die zu kumulierenden Vorhaben enthalten sind und zu der in der Folge das ggst. beantragte Vorhaben hinzugerechnet wird) mittels repräsentativer Messstellen wurden zudem langjährige Messreihen berücksichtigt. Bereits deswegen ist keine Gefahr zu erkennen, dass die tatsächlich mögliche Situation unterschätzt wird. Zudem führte der Sachverständige für Luftreinhaltung dazu nachvollziehbar aus, wie sich aus den Feststellungen in Pkt. 1.6.4. ergibt, dass aufgrund des Wesens jeder einzelnen (zu kumulierenden) Anlage im Untersuchungsraum auch bei voller theoretischer Ausschöpfung von Kapazitäten jedenfalls kein zu kumulierender Immissionsbeitrag entstehen würde, der zum heutigen Zeitpunkt eine Grenzwertüberschreitung nach sich ziehen würde. Auch bei einer hypothetischen Kapazitätsbetrachtung würde es zu keiner erheblichen Verschlechterung der Luftqualität im Untersuchungsraum kommen.

Richtig ist, dass gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 bei der Beurteilung umweltrelevanter Auswirkungen im Rahmen einer Einzelfallprüfung nicht nur bestehende oder genehmigte, sondern auch Vorhaben zu berücksichtigen sind, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Ein solches (Möbelhauserweiterungs-)Vorhaben wurde im verwaltungsgerichtlichen Verfahren ermittelt und bei der Beurteilung im Fachbereich Verkehr berücksichtigt. Andere relevante Vorhaben dieser Art wurden nicht identifiziert und wurde dem nicht substantiiert entgegengetreten.

Generell ist zu den Einwendungen der Beschwerdeführer festzuhalten, dass diese diesbezüglich behauptend bleiben, ohne in irgendeiner Form auf die Aussagen der im Behörden- und Beschwerdeverfahren beigezogenen Sachverständigen konkret einzugehen. Damit werden deren Gutachten nicht nur nicht auf gleicher fachlicher Ebene, sondern überhaupt nicht in Frage gestellt, und es werden weder methodische Fehler noch eine Unschlüssigkeit dieser Gutachten noch ein Widerspruch zu den Denkgesetzen und Erfahrungen des Lebens aufgezeigt. Auch die Relevanz des behaupteten „methodischen Mangels“ wird in keiner Weise dargelegt. Dass, wie die Beschwerdeführer dies vermeinen, jedes dieser „anderen Vorhaben“ einzeln mit dem zu beurteilenden Vorhaben kumuliert werden müsste, ist dem Gesetz schließlich nicht zu entnehmen. Nach der klaren gesetzlichen Anordnung ist eine UVP dann durchzuführen, wenn das zu beurteilende Vorhaben durch kumulative und additive Effekte gemeinsam mit den „anderen Vorhaben“ erhebliche Umweltauswirkungen haben wird, ohne dass es entscheidend darauf ankäme, exakt welches der „anderen Vorhaben“ in Kumulation mit dem zu beurteilenden Vorhaben für die erheblichen Umweltauswirkungen verantwortlich ist (vgl. BVwG 10.11.2025, W248 2314247-1/15E).

2.3.6. Beschwerdevorbringen Logistikzentrum-Tatbestand aufgrund UVP-RL anwendbar

Die Achtbeschwerdeführerin sowie die Neunt- und Zehntbeschwerdeführer wenden ein, das Vorhaben falle unter den mit der UVP-G-Novelle 2023 eingefügten Logistikzentrum-Tatbestand (Z 19 Anhang 1 zum UVP-G 2000), da ein richtlinienwidriger Zustand perpetuiert worden sei und die Übergangsbestimmung somit unangewendet zu bleiben habe. Zu hinterfragen ist daher, ob die Tatbestände des Logistikzentrums, konkret Z 19 lit. b, e und f des Anhangs 1 zum UVP-G 2000, schon bisher auf Grund der UVP-RL im UVP-G 2000 enthalten hätten sein müssen.

Wie oben ausgeführt, ist die Übergangsbestimmung des § 46 Abs. 29 Z 4 UVP-G 2000 grundsätzlich anwendbar und die neuen Logistikzentrum-Tatbestände auf den vorliegenden Fall nicht anwendbar. Allerdings sind auch Übergangsbestimmungen unionsrechtskonform zu interpretieren bzw. gilt auch hier der unionsrechtliche Anwendungsvorrang. Wenn daher die Übergangsbestimmung danach differenziert, ob ein Vorhaben erstmals unter den Anwendungsbereich des UVP-G fällt, so ist dabei auch zu prüfen, ob das Vorhaben bei unionsrechtskonformer Anwendung nicht bereits bisher unter den Tatbestand fiel (vgl. BVwG 14.11.2024, W118 2237586-1/61Z, *Baurestmassendeponie Fischen*).

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 lauten auszugsweise:

„Zu Z 105, 109 und 114 (Anhang 1 Z 18 lit. f, Z 19 lit. d und f sowie Z 21 lit. c):

Zusätzlich sollen Neuversiegelungen für Industrie- und Gewerbeparks, Logistikzentren (siehe dazu unten), Einkaufszentren und Parkplätze „auf der grünen Wiese“ strenger als bisher erfasst werden. Hierzu soll in den Z 18, 19 und 20 jeweils ein neuer Tatbestand in Spalte 3 eingeführt werden, iVm der Bestimmung des § 3 Abs. 4a. Erhebliche Auswirkungen sind unter Umständen zu erwarten, wenn es zu einem relevanten Verlust an hochwertigen Böden kommt oder wenn Flächen, die für den Hochwasserrückhalt oder Hochwasserabfluss erforderlich sind, in relevantem Ausmaß beansprucht werden. Auch Auswirkungen auf das Raumgefüge und auf Lebensraumvernetzungen (Barrierewirkung) sind zu berücksichtigen. Das BMK plant in diesem Zusammenhang weiterführende Hilfestellungen für Projektwerber/innen und Behörden. Mit diesen neuen Literae werden Neuvorhaben, die mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen einhergehen, ab einer gewissen Größenordnung einer Einzelfallprüfung hinsichtlich UVP-Pflicht unterworfen. In dieser Prüfung sind erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter Fläche und Boden abzuklären (vgl. § 3 Abs. 4a). In der Einzelfallprüfung können projektintegrierte Maßnahmen wie z. B. Entsiegelungen und naturnahe Gestaltung berücksichtigt werden. Erweiterungsprojekte sowie die Anwendung der Kumulierungsbestimmung werden durch diesen Spezialtatbestand nicht erfasst, dies würde sich aufgrund der mehrfach anzuwendenden Tatbestände als zu aufwändig gestalten.

Z 21 lit. c): Dieser neu aufgenommene Tatbestand soll alle neuen Parkplatzvorhaben auf Freiflächen erfassen, die 1 ha oder mehr an bisher unversiegelter Fläche für die Parkplatzfläche beanspruchen und ist nicht auf das Kriterium der öffentlichen Zugänglichkeit (siehe dazu Fußnote 4a zu Z 21) der Parkflächen eingeschränkt. Damit fallen unter diese Litera auch Neuerrichtungen von Freiflächen-Parkplätzen, die nur einem von vorneherein eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind (z. B. Parkplätze in Zusammenhang mit Wohn- oder Geschäftsbauten, Parkplätze für Mitarbeiter/innen, Parkplätze für den betriebseigenen Fuhrpark). Durch das Wort Errichtung wird (wie bei den anderen lit. in dieser Ziffer) klargestellt, dass nur die (bauliche) Errichtung von Parkplätzen, jedoch nicht die einfache Nutzung von Wiesen oder sonstigen Flächen erfasst ist. Zur Berechnung des Flächenausmaßes ist die gesamte unversiegelte Fläche für die Herstellung der Stellplätze für Kraftfahrzeuge und das Zufahren zu diesen heranzuziehen, ausgenommen sind öffentliche Verkehrsflächen.

Als Versiegelung gilt die Abdeckung oder Unterbauung des Bodens mit einer weitgehend wasserundurchlässigen Schicht, wodurch folgende Veränderungen eintreten: Der Boden wird auf seine Trägerfunktion reduziert. Er verliert seine Produktionsfunktion und darüber hinaus auch viele andere wichtige Funktionen, wie zum Beispiel die Fähigkeit Wasser zu speichern (erhöhtes Hochwasserrisiko) oder zu verdunsten (Hitzeeffekte) und Schadstoffe zu filtern, zu binden oder abzubauen. Im Umkehrschluss sind unversiegelte Flächen nicht überbaut oder mit Asphalt o.ä. bedeckt; d.h. sie haben eine durchwurzelbare Bodenschicht. Die Anwendung der Kumulierungsbestimmung wird für lit. c) aus Praktikabilitätsgründen ausgeschlossen, da Parkplatzflächen in der Vorhabenumgebung an vielen Standorte in hohem Ausmaß zu finden sein werden und dies die Flächenberechnung extrem aufwändig gestalten würde. Zu beachten ist jedoch, dass für unter dieser Ziffer geprüfte Projekte meist auch andere Tatbestände anwendbar sind (Logistikzentren, Einkaufszentren, Freizeitparks etc.), bei welchen die Kumulationsbestimmung dann jedenfalls zu prüfen ist.

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.

[...]“

Die UVP-RL sieht in Anhang II Z 10 lit. a den Tatbestand „Anlage von Industriezonen“ vor. In den Leitlinien der Europäischen Kommission „Die Auslegung der Definitionen der in den Anhängen I und II der UVP-Richtlinie aufgeführten Projektkategorien“ aus 2024 (kurz: Screening-Leitfaden der EK) findet sich zu diesem Tatbestand auf S. 64 ff. exklusive Fußnoten Folgendes:

„Anhang II Nummer 10 Infrastrukturprojekte

a) Anlage von Industriezonen;

Diese Projektkategorie wird von den Mitgliedstaaten in der Regel unterschiedlich ausgelegt. Gleichwohl müssen diese Auslegungen mit dem Ziel der UVP-Richtlinie, insbesondere mit ihrem ausgedehnten Anwendungsbereich und ihrem weitreichenden Zweck, übereinstimmen.

In dem Bericht der Kommission aus dem Jahr 2003 wird darauf hingewiesen, dass die Mitgliedstaaten keine konkreten Projektarten festgelegt haben, die in den Anwendungsbereich dieser Projektkategorie fallen. Viele Mitgliedstaaten haben es vorgezogen, im Hinblick auf die Beurteilung von Projekten zur Anlage von Industriezonen die Projektgröße festzulegen (z. B. Flächenbedarf in Hektar). Die von den Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Informationen machen außerdem deutlich, dass zwischen ihnen kein echter Konsens in Bezug auf die Verwendung des Begriffs „Industriezone“ besteht. Einige Mitgliedstaaten beispielsweise verwenden bei der Definition dieser Projektkategorie den Begriff „Industrie- und Gewerbeparks“. Als kennzeichnend für solche „Parks“ können die folgenden Merkmale angesehen werden: Es handelt sich um von einem Projektträger erschlossene Gebiete, die über die erforderliche Infrastruktur für eine gemeinsame gewerbliche oder wirtschaftliche Nutzung durch mehrere Unternehmen verfügen, die durch räumliche Nähe gekennzeichnet sind und eine operationelle oder funktionale Einheit bilden. Aus diesen Gründen ist es fast unmöglich, eine umfassende Liste der potenziell unter diese Kategorie fallenden Projektarten aufzustellen. Generell können unter diese Kategorie alle Arten von Projekten fallen, die mit Hightech-Unternehmen, Lagerhaltung und Handel sowie mit Vertriebs-/Transportunternehmen in Zusammenhang stehen.

Fasst man die von einigen Mitgliedstaaten zur Verfügung gestellten Informationen⁷¹ zusammen, zeichnen sich jedoch einige gemeinsame Merkmale ab, die zur Beschreibung dieser Projektkategorie verwendet werden können. So kann unter der Anlage von Industriezonen die Bebauung (Erschließung) einer bestimmten Fläche für die gewerbliche oder die gemeinsame gewerbliche und wirtschaftliche Nutzung einschließlich Bereitstellung der dazu erforderlichen Infrastruktur verstanden werden. Der Begriff „Infrastruktur“ wird weit ausgelegt und umfasst unter anderem Straßen, Strom und andere Versorgungseinrichtungen, die das Wachstum von Industrie und Gewerbe fördern sollen.

Bei der Anlage von Industriezonen ist es üblich, dass diese für die gleichzeitige Nutzung durch mehrere benachbarte Unternehmen ausgelegt sind. Diese Unternehmen können mit einer Infrastruktur für die gemeinsame gewerbliche oder wirtschaftliche Nutzung ausgestattet werden.

Bei der Anlage von Industriezonen kann es häufiger als in anderen Bereichen zu den in Abschnitt 1.4 erwähnten möglichen Überschneidungen zwischen der UVP-Richtlinie und der SUP-Richtlinie kommen. Solche Projekte unterliegen zwar Anhang II Nummer 10 Buchstabe a der UVP-Richtlinie, doch fallen Pläne und Programme für die Anlage von Industriezonen unter die SUP-Richtlinie, wenn sie den darin enthaltenen Kriterien entsprechen. So werden zum Beispiel Industriezonen im Rechtssystem eines Mitgliedstaats meist als Bestandteil des Flächennutzungsplans für ein Gebiet angesehen und einer getrennten strategischen Umweltprüfung unterzogen.“

Den Erläuterungen lässt sich per se nicht entnehmen, dass die Aufnahme der Logistikzentrum-Tatbestände deswegen erfolgt ist, weil die UVP-RL diesbezüglich nicht (ausreichend) umgesetzt war. Als Begründung wird angeführt, mit einem Logistikzentrum gingen ähnliche Auswirkungen wie bei Industrie- und Gewerbeparks und Einkaufszentren einher. Große individuelle Einzelvorhaben, wie etwa Logistikzentren, mit denen eine großflächige Neuversiegelung verbunden ist, erfüllten die Tatbestandsmerkmale eines Industrie- und Gewerbeparks jedoch nicht.

Dass Logistikzentren als individuelle Einzelvorhaben mit einem Errichter und einem Betreiber bisher nicht unter den Tatbestand Industrie- und Gewerbeparks subsumiert werden konnten, lag insbesondere an dessen Definition in Fußnote 3 der Z 18 des Anhangs 1 zum UVP-G 2000. Demnach gelten als Industrie- oder Gewerbeparks nur Flächen, die von einem Errichter oder Betreiber zum Zweck der gemeinsamen industriellen oder gewerblichen Nutzung durch mehrere Betriebe aufgeschlossen werden (vgl. BVwG 20.02.2014, W155 2000182-1, *Logistikzentrum Ebergassing*).

Ein Logistikzentrum, das für mehrere Betreiber errichtet wird, konnte auch schon bisher (wie gegenständlich passiert) begrifflich bei der Z 18 leg. cit. eingeordnet werden (solange es den speziellen Tatbestand des Logistikzentrums nicht gab). Dies ergibt sich etwa aus dem Screening-Leitfaden der EK, der ausführt, unter die Kategorie „Industriezone“ können alle Arten von Projekten fallen, die mit Hightech-Unternehmen, Lagerhaltung und Handel sowie mit Vertriebs-/Transportunternehmen in Zusammenhang stehen. Da die Z 18 (Industrie- oder Gewerbepark) eine Umsetzung der „Anlage von Industriezonen“ der UVP-RL ist und es sich bei Logistikdienstleitungen um gewerbliche Tätigkeiten handelt, ist diese Einordnung auch schlüssig.

Die Mitgliedstaaten haben gemäß Art. 4 Abs. 3 UVP-RL bei der Einzelfalluntersuchung oder der Festlegung von Schwellenwerten bzw. Kriterien die relevanten Auswahlkriterien des

Anhang III UVP-RL zu berücksichtigen. Zudem würde ein Mitgliedstaat, der diese Schwellenwerte bzw. Kriterien so festlegte, dass in der Praxis alle Projekte einer bestimmten Art von vornherein von der Pflicht zur Untersuchung ihrer Auswirkungen ausgenommen wären, seinen Wertungsspielraum überschreiten, es sei denn, aufgrund einer Gesamtbeurteilung aller ausgenommenen Projekte wäre davon auszugehen, dass bei ihnen nicht mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. VwGH 29.03.2021, Ro 2020/03/0023, mVa EuGH 28.02.2018, C-117/17, *Comune di Castelbellino*, Rn 38 f, mwN).

Da Logistikzentren mit mehreren Betreibern, wie das gegenständliche, bereits vor der UVP-G-Novelle 2023 berücksichtigt waren und auch die Erläuterungen keinen Anhaltspunkt dafür bieten, geht das Verwaltungsgericht davon aus, dass die Einführung der Logistikzentrum-Tatbestände (Z 19 Anhang 1 UVP-G 2000) nicht dazu diene, einen richtlinienwidrigen Zustand zu beseitigen. Vielmehr lag der Grund der Einführung darin, künftig große individuelle Einzelvorhaben berücksichtigen zu können und den Bodenverbrauch stärker zu reglementieren. Wie bereits oben erwähnt ging auch der Verwaltungsgerichtshof in seiner Entscheidung vom 27.09.2022, Ra 2020/04/0017, nicht davon aus, dass durch die Festlegung des hier maßgeblichen Schwellenwertes in der Z 18 leg. cit. in der hier anzuwendenden Fassung eine ganze Klasse von Projekten von vornherein von der Pflicht zur Untersuchung ihrer Umweltauswirkungen ausgenommen wurde.

Die Übergangsbestimmung, die gemäß § 46 Abs. 29 Z 4 UVP-G 2000 eine Anwendung der neuen Logistikzentrum-Tatbestände auf Vorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der Novelle mit 23.03.2023 ein nach den Verwaltungsvorschriften erforderliches Genehmigungsverfahren anhängig war, ausschließt, hat somit aus unionsrechtlicher Sicht nicht unangewendet zu bleiben. Die Vorlage dieser Frage an den Europäischen Gerichtshof ist aus Sicht des Verwaltungsgerichts nicht angezeigt.

2.3.7. Sonstiges Beschwerdevorbringen der Achtbeschwerdeführerin

Die Achtbeschwerdeführerin bringt vor, dass die Standsicherheit und Trockenheit und somit die Verkehrssicherheit insbesondere der niederrangigen Straße „Hofstättenweg“ durch das Vorhaben gefährdet würde, da es durch das erhöhte Ausmaß an Fahrbewegungen zu Verformungen der Straße komme. Dieser Einwand geht ins Leere. Gegenstand dieses Verfahrens ist ausschließlich die Frage, ob das Vorhaben gemeinsam mit anderen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang zu erheblichen Auswirkungen auf das Schutzgebiet der Kategorie D in Wien führt und einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist. Fragen

wie Auswirkungen auf Verkehrsflächen sind im bzw. in den nachfolgenden Genehmigungsverfahren zu klären.

Gleiches gilt für das Vorbringen, dass Immissionen durch Geruch, Rauch, Erschütterungen und Licht durch die belangte Behörde nicht geprüft worden seien.

Schließlich verfährt auch nicht der Einwand in der Beschwerdeverhandlung vom 04.05.2026, es möge ein Gutachten eines Sachverständigen für Humanmedizin eingeholt werden, da relevante Zusatzbelastungen vorlägen und nicht ausgeschlossen werden könne, dass das Vorhaben erhebliche, schädigende, belästigende oder belastende Auswirkungen auf die Schutzgüter des UVP-G 2000, insbesondere die menschliche Gesundheit haben werde. Die Judikatur halte eindeutig fest, dass nur dann, wenn keine relevanten Zusatzbelastungen gegeben sind, von der Beiziehung eines Humanmediziners abgesehen werden könne (mVa VwGH, 18.05.2016, Ra 2015/04/0053 bzw. 0093).

Das zitierte Judikat geht am konkreten Fall vorbei: Dort wurde im gewerberechtlichen Anlagengenehmigungsverfahren die Beiziehung eines Humanmediziners für nicht erforderlich erachtet, da der der Betriebsanlage zuzurechnende Immissionsanteil (betr. Lärm) deutlich geringer war als die Gesamtimmissionen. Gegenständlich entfaltet das Vorhaben zwar relevante Zusatzbelastungen (betr. Luftschadstoffe). Aufgrund der Unterschreitung der Grenzwerte für die Jahresmittelwerte und der Einhaltung der in Anlage 4 IG-L-MKV 2012 festgelegten Datenqualitätsziele für ortsfeste Messungen ist jedoch nach den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Luftreinhaltung mit keiner wesentlichen Änderung der natürlichen Zusammensetzung des Schutzgutes Luft im Untersuchungsgebiet zu rechnen.

Zudem handelt es sich hier um ein Feststellungsverfahren nach dem UVP-G 2000, das im Rahmen einer Grobprüfung, wie oben unter Hinweis auf die einschlägige Judikatur ausgeführt, durchzuführen ist. Die Einzelfallprüfung beschränkt sich auf die mögliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde. Das bedeutet, dass keine umfassende Prüfung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, sondern eine auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes (hier der Kategorie D) bezogene Prüfung zu erfolgen hat. Weitere Ermittlungen im Hinblick auf weitere Schutzgüter sind bei einer solchen Einzelfallprüfung vom Gesetz nicht gedeckt (vgl. VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061). Das UVP-G 2000, so der Verwaltungsgerichtshof weiter im zitierten Judikat, geht erkennbar davon aus, dass es sich bei der Luft um ein eigenständiges Schutzgut handelt (siehe die in § 1 Abs. 1 Z 1 lit. a bis d UVP-G 2000 genannte Aufzählung der Schutzgüter), sodass eine diesbezügliche

Einzelfallprüfung darauf abzustellen hat, ob das Vorhaben Einfluss auf die Luftqualität haben kann (siehe auch *Ennöckl in Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, UVP-G³, § 3 Rz 21).

Die Beiziehung eines Sachverständigen für Humanmedizin war daher weder fachlich notwendig noch rechtlich geboten.

2.3.8. Sonstiges Beschwerdevorbringen des Josef Wagner (nunmehr Neunt- und Zehntbeschwerdeführer)

Das Vorbringen zum Fachbereich Lärm ist gegenständlich nicht relevant, da es um eine schutzgebietsbezogene Betrachtung (belastetes Gebiet Luft Wien; Stickstoffdioxid) geht.

Zum Vorbringen, das Gericht möge die ordentliche Revision wegen der Bagatellschwelle von 25 % zulassen (vermutlich, da die 25 % gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 in der Z 18 lit. a des Anhangs 1 UVP-G 2000 gegenständlich unterschritten werden), ist auf die in der Sache ergangene zurückverweisende Entscheidung des Gerichts vom 28.03.2025, W113 2303815-1/20E zu verweisen, worin eine ausführliche Auseinandersetzung mit diesem Thema erfolgte. Im Ergebnis wurden keine Anhaltspunkte dafür erkannt, dass Österreich seinen Ermessensspielraum durch die Festlegung einer Bagatellschwelle überschritten hätte.

Der Beschwerdeführer monierte, dass eigentlich mehr Pkw-Stellplätze und weniger Lkw-Docks geplant seien als im Projekt angegeben und dies zu höheren Immissionen führen würde. Dieser Einwand in der Beschwerde ist hinfällig, weil die Stellplatzanzahl zwischenzeitlich konkretisiert wurde und darauf aufbauend neue Projektunterlagen erstellt wurden (vgl. Pkt. 1.5.).

2.3.9. Sonstiges Beschwerdevorbringen der Neunt- und Zehntbeschwerdeführer

Gerügt wird eine fehlende kumulative Gesamtschau der Umweltauswirkungen wie Luft, Verkehr und Lärm (vgl. Beschwerde, S. 3-4). Dem ist entgegenzuhalten, dass eine interdisziplinäre Betrachtung wie etwa das Zusammenwirken von Luftschadstoffen und Lärm gegenständlich gerade nicht gefordert ist, sondern eine schutzgebietsbezogene Prüfung durchzuführen ist, bei der die Beeinträchtigung des Zweckes, für den das Schutzgebiet (Luft Wien; Stickstoffdioxid) ausgewiesen wurde, durch kumulative Auswirkungen untersucht wird.

Gleiches gilt für das Vorbringen betreffend den Fachbereich Lärm und betreffend Belastungen durch PM₁₀, wobei der Sachverständige für Luftreinhaltung auch hinsichtlich der Auswirkungen durch Feinstaub – die ggst. nicht relevant sind, da das Schutzgebiet nur

hinsichtlich Stickstoffdioxid ausgewiesen wurde – zum Ergebnis kann, dass nicht mit erheblichen Auswirkungen zu rechnen ist.

2.3.10. Ergebnis

Auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen des Vorhabens mit anderen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang ist gegenständlich nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf das (luft-)belastete Gebiet Wien zu rechnen und ist daher keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben nach dem UVP-G 2000 durchzuführen.

Zu Spruchpunkt B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig, weil die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Die vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ist in folgendem Punkt als uneinheitlich zu beurteilen:

Hinsichtlich des Umfangs der Kumulationsprüfung nach § 3 Abs. 2 iVm § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bei Vorhaben in schutzwürdigen Gebieten der Spalte 3 besteht eine Divergenz in der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes. Während der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 11.05.2017, Ra 2017/04/0006, *Fürstenfeld*, eine auf den Schutzzweck des betroffenen Schutzgebietes beschränkte Kumulationsprüfung für ausreichend erachtet hat, geht das Erkenntnis vom 15.12.2015, 2012/05/0153, *Vösendorf*, davon aus, dass die Auswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben auf die Umwelt insgesamt zu beurteilen sind.

Diese Uneinheitlichkeit in der Rechtsprechung ist entscheidungsrelevant, da ggst. der jüngeren Rechtsprechung gefolgt wurde und eine auf den Schutzzweck des betroffenen Schutzgebietes beschränkte Kumulationsprüfung durchgeführt wurde.

Darüber hinaus liegt keine Rechtsfrage erheblicher Bedeutung vor. Zu den entscheidungswesentlichen Fragen liegt die in der rechtlichen Beurteilung angeführte einheitliche Rechtsprechung der Höchstgerichte vor, weicht die ggst. Entscheidung nicht von dieser Rechtsprechung ab und liegen auch sonst keine Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfragen vor.

Rechtsmittelbelehrung:

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

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

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,-- 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.

BUNDESV ERWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W113, am 05.07.2026

Mag. Katharina DAVID
(Richter:in)