



## Tiroler Umweltschwaft

Amt der Tiroler Landesregierung  
Abteilung Umweltschutz  
Rechtliche Angelegenheiten

**Mag. Patrick Dreher BA**

Telefon 0512/508-3497  
Fax 0512/508-743495  
landesumweltschwalt@tirol.gv.at

per Email

UID: ATU36970505

---

**Anton Specht Autounternehmung und Reisebüro GmbH, Reutte;  
Bodenaushubdeponie am Fernpass, Biberwier – Verfahren nach § 37 AWG 2002;  
Beschwerde des Landesumweltschwalt**

Geschäftszahl – bei Antworten bitte angeben

LUA-0-8.1/73/3-2019  
Innsbruck, 03.10.2019

Sehr geehrter Herr XXX XXXX,  
sehr geehrte Damen und Herren,

mit Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 06.09.2019, Geschäftszahl U-ABF-6/97/64-2019, beim Landesumweltschwalt eingelangt am 09.09.2019, wurde der Anton Specht Autounternehmung und Reisebüro GmbH die abfall- und naturschutzrechtliche Bewilligung für die Errichtung und den Betrieb der Bodenaushubdeponie Fernpass auf dem Gst. Nr. 1925/1, KG Biberwier (am Fernpass), mit einer Gesamtkapazität von 412.000 m<sup>3</sup> auf einer Gesamtfläche von 39.710 m<sup>2</sup> für einen Zeitraum von 20 Jahren, erteilt.

Gegen diesen Bescheid erhebt der Landesumweltschwalt binnen offener Frist nachstehende

### **Beschwerde**

an das Landesverwaltungsgericht. Der Bescheid wird wegen Mangelhaftigkeit und Rechtswidrigkeit vollinhaltlich mit folgender Begründung angefochten:

#### **I. Präambel**

Der Landesumweltschwalt erkennt die Notwendigkeit an, Bodenaushub von Bauprojekten zu deponieren. Vorzugsweise sollte der Bodenaushub an Ort und Stelle bleiben und in anderer Form „wiederverwertet“

werden. Wenn dies nicht möglich ist, kann an unbedenklichen Standorten eine Deponierung nach einem durchgeführten Behördenverfahren und bei Vorliegen einer entsprechenden Bewilligung erfolgen.

Wesentlich ist dabei für den Landesumweltanwalt, dass einerseits möglichst geringe Beeinträchtigungen der Schutzgüter iSd TNSchG 2005 erfolgen, andererseits möglichst kurze Fahrtstrecken mit dem Bodenaushub erfolgen.

Im gegenständlichen Fall gibt es nach Ansicht des Landesumweltanwaltes zahlreiche Gründe, warum eine Deponie mit einer derart großen Kubatur von 412.000 m<sup>3</sup> auf einer Gesamtfläche von 39.710 m<sup>2</sup> an diesem Standort nicht bewilligungsfähig sein kann.

Der Fernpass ist seit jeher eine wesentliche Verbindung zweier Regionen Tirols und wird entsprechend stark genutzt. Er übt eine Torfunktion aus, die durch naturnahe Wälder mit ständigem Bergausblick führt. Durch die vorliegende Bewilligung wird der Fernpass über Jahrzehnte durch künstlich angelegte Manipulationsflächen überprägt werden. Außerdem kommt es in diesem Zeitraum zu Lebensraumverlusten für viele Arten, zu unnötigen zusätzlichen Emissionen, zu einer untragbaren Immissions-Situation für die Bewohner der betroffenen Regionen und zu einer weiteren Verkehrsbelastung auf der ohnehin als Nadelöhr bekannten Strecke.

## **II. Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit**

Der angefochtene Bescheid wurde dem Landesumweltanwalt am 09.09.2019 auf elektronischem Wege zugestellt. Die gegen den erstinstanzlichen Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung erhobene Beschwerde ist daher rechtzeitig und zulässig.

## **III. Mangelhaftigkeit des erstinstanzlichen Verfahrens**

Der angefochtene Bescheid ist aus mehreren Gründen mangelhaft und die Bewilligung wäre daher zu versagen gewesen.

### **1. Fehlendes öffentliches Interesse**

#### **a. Beeinträchtigung der Schutzgüter des Naturschutzes**

Laut den Ausführungen des naturkundlichen Amtssachverständigen wird es während der Dauer des Deponiebetriebes – also 20 Jahren – zu durchgängig starken Beeinträchtigungen für alle Schutzgüter des Naturschutzgesetzes kommen. Diese starken Beeinträchtigungen werden aber auch nach Beendigung der Deponiearbeiten und während der Zeit der anschließenden Rekultivierung noch aufrecht bleiben, für mehrere Jahrzehnte.

Die Lebensgemeinschaften von Pflanzen und Tieren sowie der Naturhaushalt werden über einen Zeitraum von 20 Jahren – „vorübergehend stark beeinträchtigt“. Dabei werden gänzlich und teilweise geschützte Arten auf einer Fläche größer als 5 Fußballfelder überschüttet. Die Beeinträchtigungen durch Lärm und Unruhe der Fernpassstraße dringen bisher in eine Tiefe von ca. 80 bis 120 m in den angrenzenden Wald vor. Durch die Deponie werden *auf einer Länge von 550 m und einer Tiefe von zumindest 80 bis 120 m mehrere Hektar Wald zusätzlich durch Störwirkungen der Deponie zumindest mittelmäßig stark belastet*. Bis zum Aufkommen des rekultivierten Waldes werden diese Störungen vorliegen, d.h. über *einen Zeitraum von 20 Jahren plus ca. 100 Jahre*.

Starke Beeinträchtigungen kommen für die im Bereich des Fernpasses bzw. der dortigen Waldlebensräume vorkommenden Vogelarten zu tragen. Während der Deponiearbeiten ist der

Lebensraum gänzlich entzogen, nach dem Ende werde es weitere Jahrzehnte dauern, bis der derzeitige höherstämmige Fichtenwald mit Kiefern wiederhergestellt sein wird.

Die Beeinträchtigungen des Erholungswertes seien für das gegenständliche Gebiet bereits jetzt als mittelmäßig stark einzustufen, da Belastungen durch die B 179 vorliegen. Durch den Deponiebetrieb komme es für dessen Dauer zu starken Beeinträchtigungen.

Die höchsten Beeinträchtigungen werden für das Schutzgut Landschaftsbild eintreten. Die (derzeit noch vorhandene) naturnahe Fläche werde durch die Deponie verändert und sich deutlich von den sie umgebenden, unberührten Wäldern abheben, dies vor allem durch die Veränderung der Geländeverhältnisse und der vorkommenden Vegetation. Der naturkundliche Amtssachverständige kommt zum Ergebnis, dass die Beeinträchtigungen für die Dauer des Deponiebetriebes stark sein werden, anschließend zwar reversibel, aber nicht auf ein geringes Ausmaß absenkbar. Es werden dauerhaft Beeinträchtigungen in einem mittleren Ausmaß bestehen bleiben.

#### b. Öffentliches Interesse und Interessenabwägung

Diesen insgesamt starken, teilweise dauerhaft bestehenden Beeinträchtigungen stellt die Behörde das festgestellte öffentliche Interesse gegenüber. Dies liege darin, die Ablagerung der genehmigten Abfallarten zu ermöglichen, die *Großteils im Gebiet Zwischentoren bzw. im Reuttener Talkessel anfallen, unter bestmöglicher Vermeidung von Emissions- und Immissionsbelästigungen für Anrainer*, was jedenfalls im öffentlichen Interesse stehe. Da der Deponiebetrieb auf 20 Jahre angelegt ist, sei daher davon auszugehen, dass die Verwirklichung des Projekts im öffentlichen Interesse liege.

Nähere Ausführungen zu diesem öffentlichen Interesse stellt die Behörde nicht an. Die Mangelhaftigkeit dieser Feststellung ergibt sich unter anderem aus folgenden Überlegungen:

- Welche Bauvorhaben sind geplant oder in Aussicht, die eine Kubatur von 412.000 m<sup>3</sup> an Bodenaushub hervorbringen werden?

Die Deponierung der genehmigten Abfallarten soll über einen Zeitraum von 20 Jahren erfolgen. Betrachtet man die Bevölkerungszahlen und –entwicklung des Planungsverbandes „Reutte und Umgebung“<sup>1</sup> und „Zwischentoren“<sup>2</sup>, so kommt man zum Ergebnis, dass 18.175 (Reutte und Umgebung) und 6.262 (Zwischentoren), insgesamt sohin 24.437 Personen in diesen Planungsverbänden im Jahr 2018 als Einwohner gemeldet waren. Beiden Planungsverbänden ist gemein, dass die Anzahl der Einwohner leicht schwankt, aber grundsätzlich leicht ansteigt und die Anzahl der Gebäude ebenfalls zunimmt. Dies entspricht generell dem Trend in Tirol, dass immer mehr Flächen verbaut werden.

Da in den nächsten beiden Jahrzehnten nicht mit einer explosionsartigen Zunahme der Bevölkerung zu rechnen ist, stellt sich die Frage, woher der Bodenaushub in der genehmigten Kubatur kommen soll. Es können jedenfalls keine Bauprojekte sein, die aus der Errichtung von Wohnobjekten stammen, die definitiv im öffentlichen Interesse liegen würden.

---

<sup>1</sup> Regionsprofil Planungsverband 2 Reutte und Umgebung, Statistik 2018,

<https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik->

[budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat\\_profile/Planungsverbaende/PV\\_Reutte\\_und\\_Umgebung.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat_profile/Planungsverbaende/PV_Reutte_und_Umgebung.pdf)

<sup>2</sup> Regionsprofil Planungsverband 4 Zwischentoren, Statistik 2018, <https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik->

[budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat\\_profile/Planungsverbaende/PV\\_Zwischentoren.pdf](https://www.tirol.gv.at/fileadmin/themen/statistik-budget/statistik/downloads/Regionsprofile/Stat_profile/Planungsverbaende/PV_Zwischentoren.pdf)

Dem Trend der letzten Jahre folgend, wurden alleine in Tirol in den letzten beiden Jahren 100 Bodenaushubdeponien bewilligt. Das gegenständliche Vorhaben scheint den Zweck zu verfolgen, „vorsorglich“ eine Deponiemöglichkeit für Bodenaushub aus einer allfälligen Umfahrung oder einem Tunnelprojekt zu schaffen, die zu einer Entlastung der Verkehrssituation auf dem Fernpass führen würde. Der naturkundliche Amtssachverständige hat diesbezüglich bereits Ausführungen getätigt, wonach die Beeinträchtigungen für die Interessen des Naturschutzes natürlich dann auch ansteigen würden, da eine verkehrsmäßige Entlastung des Fernpasses die Auswirkungen des Deponiebetriebes und der Anlieferungen der LKWs verstärken würde.

Der Deponiestandort auf dem Fernpass macht lediglich Sinn, wenn man davon ausgeht, dass dort ein entsprechend großes Bauvorhaben umgesetzt wird. Ansonsten führt dieser Standort nur zu einem unnötigen Eingriff in eine naturnahe Landschaft und einer Mehrbelastung durch Emissionen, wie im Folgenden näher ausgeführt wird.

- Warum stellt es die „bestmögliche Vermeidung von Emissions- und Immissionsbelästigungen für Anrainer“ dar, wenn Bodenaushub nicht an Ort und Stelle verwertet, sondern auf den Fernpass verfrachtet wird?

Die Straßendistanz zwischen Reutte und dem Fernpass beträgt ca. 27 km. Dem Landesumweltanwalt erschließt sich nicht, welche Vorteile die Anrainer einer Gemeinde haben, wenn beispielsweise von einem Bauprojekt in Reutte Bodenaushub auf den Fernpass verfrachtet wird. Die LKWs oder sonstigen Kraftfahrzeuge müssen dafür über die B 179 durch kleinere und größere Ortschaften fahren und erzeugen dort Emissionen, die auf die Anrainer der Gemeinden direkt oder indirekt einwirken. Dadurch werden pro Anlieferung knapp 60 km durch LKWs in einem ohnehin stark belasteten Gebiet zusätzlich zurückgelegt.

Eine Feststellung zu diesem Aspekt hat die Behörde nicht getroffen.

- Gibt es überhaupt einen Bedarf für eine derart große Deponie, oder sind bereits genügend Kapazitäten für anfallenden Bodenaushub vorhanden?

Zu diesem Aspekt wurden seitens der Behörde keinerlei Ermittlungen angestellt. Mit Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 21.09.2017, U-ABF-6/79/61-2017, wurde eine Bodenaushubdeponie in der Gemeinde Ehrwald genehmigt, mit einer Gesamtkubatur von 670.000 m<sup>3</sup> für die exakt selben Abfallarten (Bodenaushub), die nun im beschwerdegegenständlichen Bescheid auch genehmigt werden.

Mit Bescheid des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 14.06.2018, U-ABF-6/25/194-2018, wurde der Betreiberin einer Deponie in Breitenwang die Verlängerung des Einbringungszeitraumes des Inertstoffkompartiments bis zum 30.04.2034, sowie die kubaturmäßige Erweiterung des bestehenden Inertstoffkompartiments um 195.000 m<sup>3</sup> bewilligt. Die genehmigten Abfallarten entsprechen wiederum denen des beschwerdegegenständlichen Bescheides (Bodenaushub).

Somit besteht direkt bei Reutte eine Bodenaushubdeponie mit einer Kapazität von 195.000 m<sup>3</sup> und in Ehrwald eine Deponie mit einer Kapazität von 670.000 m<sup>3</sup>. Diese beiden Deponien invalideren die Feststellungen der Behörde zum öffentlichen Interesse in der gegenständlichen Sache komplett.

Die Ablagerung von Bodenaushub, der im Gebiet Zwischentoren bzw. im Reuttener Talkessel anfällt, kann mit diesen genehmigten Kapazitäten gewährleistet werden, ohne eine zusätzliche Deponie auf dem Fernpass zu errichten, die weit außerhalb der Gebiete liegt, wo das zu deponierende Material anfällt und anschließend noch über große Distanzen transportiert werden muss. Die bestmögliche Vermeidung von Emissions- und Immissionsbelästigungen für Anrainer wird erreicht, wenn die bestehenden Deponien genutzt werden. Da *die Beseitigungen in einer der am nächstgelegenen geeigneten Anlagen für Abfälle*

anzustreben ist, hätte die Behörde die Bewilligung für die beschwerdegegenständliche Deponie somit nicht erteilen dürfen.

Zusammengefasst liegt das festgestellte öffentliche Interesse der Behörde nach Ansicht des Landesumweltanwaltes nicht vor. Es gibt keinen Bedarf in der näheren oder weiteren Umgebung des Fernpasses, der die Errichtung einer derart großen Deponie rechtfertigen würde. Die Lösung am Fernpass ist denkbar schlecht, da zusätzliche LKW-Kilometer vorprogrammiert sind, die sich auch zwangsläufig negativ auf die stark belastete Transitstrecke auswirken. Abschließend gibt es bereits genehmigte Deponien, die eine Alternative darstellen, die die zuvor genannten Nachteile nicht aufweisen.

Da also nach Ansicht des Landesumweltanwaltes kein öffentliches Interesse vorliegt, das es vermag, die Beeinträchtigungen der Schutzgüter des Naturschutzes zu überwiegen, wäre die Genehmigung zu versagen gewesen.

## **2. Unzureichende Feststellungen zum Bereich Verkehr**

Der verkehrstechnische Amtssachverständige kommt in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass die durchschnittliche LKW-Frequenz bei 1 LKW/h liege, an Spitzentagen (15-20 Tage pro Jahr, 3-4 Tage im Monat) komme es zu einer durchschnittlichen Belastung von 3-4 LKW/h.

Aus Sicht des Landesumweltanwaltes fehlt hier ein lebensnaher Bezug zur konkreten Verkehrssituation am Fernpass. Betrachtet man die Tageshöchstwerte an den verschiedenen Zählstellen an der B 179 (siehe <https://apps.tirol.gv.at/verkehrsinformation/web/html/vde.html>), so liegen die Tageshöchstwerte durch die Monate hindurch zwischen 25.000 und 30.000 KFZ in 24 Stunden. Besonders stark ist dieser Verkehr immer an Samstagen, da hier klassischerweise der Urlauberschichtwechsel stattfindet und die größten Belastungen am Fernpass zustande kommen.

Die Betriebszeiten der Deponie sind an Werktagen zwischen 06:00 und 19:00 Uhr, samstags zwischen 06:00 und 13:00 Uhr, wobei die Anlieferung frühestens mit 07:00 Uhr beginnen soll.

Um die Verkehrssituation umfassend bewerten und berücksichtigen zu können, wäre es nötig gewesen, dass von der Behörde an den verkehrstechnischen Amtssachverständigen Fragen dahingehend gestellt worden wären, wie sich die Situation konkret an den reise- und damit verkehrsintensivsten Samstagen darstellt. Insbesondere im Hinblick darauf, dass an solchen Tagen die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bereits aufgrund des Urlauberschichtwechsels nicht mehr gegeben ist und welche Auswirkungen zusätzliche LKW- oder sonstige KFZ-Fahrten auf diese Situation ausüben werden.

## **3. Unklare Ausführungen im Bereich Emissionen und Immissionen**

Aus emissions- und immissionstechnischer Sicht sind einige Fragen offen, die einer erneuten Beurteilung bedürfen.

Zwischen einer erteilten Nebenbestimmung und der damit zusammenhängenden emissionstechnischen Beurteilung ergibt sich eine Diskrepanz. Während in den Feststellungen aus emissionstechnischer Sicht für die Beurteilung von diffusen Staubemissionen *eine regelmäßige Reinigung des befestigten Wegabschnittes* vorausgesetzt wird, lautet die Nebenbestimmung b. 1. aus emissionstechnischer Sicht, dass der Ausfahrtsbereich (Abrollstrecke nach der Reifenwaschanlage) bei Verschmutzung mittels Kehrfahrzeug zu reinigen sei, *an Spitzenanlieferungstagen ist ein Kehrfahrzeug unmittelbar verfügbar zu halten (...).*

Da diese Nebenbestimmung für erforderlich erachtet wurde kann davon ausgegangen werden, dass ein Kehrfahrzeug nicht projektsgegenständlich ist und somit einer Vorschreibung bedurfte. Hier liegt ein Widerspruch zwischen zugrunde gelegter Bewertung im Gutachten (regelmäßige Reinigung wird vorausgesetzt) und der Nebenbestimmung, wonach ein Kehrfahrzeug nur an Spitzenanlieferungstagen zur Verfügung zu halten ist, vor. Den allgemeinen Denkgesetzen folgend ist der Weg zur Staubminderung entweder regelmäßig zu reinigen, oder nur an Tagen mit hoher Belastung. Einander widersprechende Vorgaben entsprechen nicht den Anforderungen eines gesetzmäßigen Bescheides.

Hinsichtlich der Immissionssituation wurden Ausführungen zu Feinstaub (PM10), Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) und Staubbiederschlag vorgenommen.

Bei den Berechnungen zur zusätzlichen Belastung durch PM10 kommt der Amtssachverständige zum Ergebnis, dass die Zusatzbelastungen im irrelevanten Bereich lägen, es sei mit einer Wahrscheinlichkeit von 97,5 % davon auszugehen, dass bei den nächstgelegenen Wohnnachbarn weniger als 25 Tagesgrenzwertüberschreitungen auftreten würden.

Die Ziele des Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) sind der dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, ihrer Lebensgemeinschaften, Lebensräume und deren Wechselbeziehungen sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen sowie der Schutz des Menschen vor unzumutbar belästigenden Luftschadstoffen; sowie die vorsorgliche Verringerung der Immission von Luftschadstoffen.

Aus Sicht des Landesumweltschutzes sollte jedes Vorhaben, das Auswirkungen auf die Luftqualität hat, an diesen Zielen ausgerichtet werden. Die prognostizierten PM10-Tagesgrenzwertüberschreitungen von weniger als 25 stehen nicht mit den Zielen im Einklang, vor diesen Überschreitungen zu schützen und sie vorsorglich zu verringern.

Als Vorbelastung für NO<sub>2</sub> wird ein Jahresmittelwert von 23 µg/m<sup>3</sup> angeführt, wobei auf Grund der vergleichsweise zu PM10 geringeren Emissionen davon ausgegangen werden könne, dass die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen unterhalb der PM10-Zusatzbelastungen liegen würden. Daher können Überschreitungen der Grenzwertvorgaben gemäß IG-L für NO<sub>2</sub> durch den Deponiebetrieb ausgeschlossen werden.

Die Ausführungen des Amtssachverständigen zu NO<sub>2</sub> sind insofern nicht nachvollziehbar, da nicht dargelegt wird, warum die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen mit PM10-Zusatzbelastungen in Verhältnis zueinander gesetzt werden. Außerdem wird nicht nachvollziehbar dargelegt, wie hoch die NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen durch die eingesetzten Baumaschinen tatsächlich sind. Die Anlieferungen sollen mittels 3 Achs- und 4 Achs-LKW erfolgen, es werden 4 Baumaschinen für den Deponiebetrieb eingesetzt (2 Raupenbagger, Raupe und Radlader). Diese werden allesamt mit Dieselmotoren betrieben, die bekanntermaßen die größten Ausstöße von NO<sub>2</sub> produzieren (im Verhältnis zu anderen Motoren- und Antriebsarten).

Der Grenzwert des IG-L für NO<sub>2</sub> liegt bei einem Jahresmittelwert von 30 µg/m<sup>3</sup>, die Vorbelastung am Standort des Vorhabens liegt bei 23 µg/m<sup>3</sup>. Der Spielraum zwischen Vorbelastung und Grenzwert ist bereits sehr gering, es sind aus Sicht des Landesumweltschutzes genaueste und verständliche Ausführungen anzustellen, um darzulegen, dass es zu keiner Beeinträchtigung der Gesundheit von Menschen, Tier- und Pflanzenbestand durch den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> kommt.

Bei Staubbiederschlag seien zwar relevante Zusatzbelastungen modelliert, es sei aber auf Grund einer geringen Vorbelastung von der Einhaltung der Grenzwertvorgaben des IG-L auszugehen. Auf Basis einer Vorbelastung von 100 mg/m<sup>2</sup>\*Tag und einer Zusatzbelastung von maximal 48 mg/m<sup>2</sup>\*Tag ergebe sich eine Gesamtbelastung von 148 mg/m<sup>2</sup>\*Tag, damit sei der Depositionsgrenzwert von 210 mg/m<sup>2</sup>\*Tag aber deutlich unterschritten.

Stellt man wiederum Überlegungen nach allgemeinen Denkgesetzen an, so stellt man die Zahlen zunächst in Verhältnis zueinander. Die Steigerung von 100 auf 148 ist eine Zunahme von 48 %. Die bestehende Belastung entspricht einem Wert von 48 % (100 von 210) des Grenzwertes. Die Steigerung der Belastung auf 148 sind dann bereits 70 % des Grenzwertes und können somit keinesfalls mehr als irrelevant betrachtet werden.

Wohlgemerkt stellen all diese Werte Durchschnittswerte dar, es erfolgt keine Differenzierung zwischen „Durchschnittstag“ und „Spitzentag“. Wird ein Spitzenanlieferungstag auf einen Spitzenverkehrstag treffen, so dürfte es zu massiven Grenzwertüberschreitungen kommen. Insofern sind die Ausführungen des Sachverständigen nicht nachvollziehbar, insbesondere warum aufgrund der zu erwartenden Zusatzbelastungen trotzdem keine Einwände gegen das Projekt bestehen.

#### **4. Berücksichtigung aller KFZ, nicht nur LKW**

Dem Landesumweltanwalt wurden im Laufe dieses Jahres bereits zahlreiche Beschwerden übermittelt, in denen sich Anrainer darüber beschwerten, dass Deponiebetreiber auch außerhalb der bewilligten Zeiten Anlieferungen zu Deponien tätigen. Sie umgehen die projektgemäßen Angaben und vorgeschriebenen Nebenbestimmungen, wonach die Anlieferung mittels LKW nur zu bestimmten Zeiten erfolgen darf, indem Anlieferungen mittels Traktor-Zugmaschinen und Anhängern vorgenommen werden. Dies zu jeder Uhrzeit und an jedem Tag der Woche, unabhängig von Werk- und Feiertagen.

Da dies einen Missstand darstellt, der unbedingt unterbunden werden sollte, muss der beschwerdegegenständliche Bescheid zusätzlich dahingehend abgeändert werden, dass die Anlieferung aller Kraftfahrzeuge auf die genehmigten Zeiten beschränkt wird. Alternativ kann eine Nebenbestimmung eingefügt werden, wonach die Anlieferung mit anderen Fahrzeugen als LKWs verboten ist.

#### **IV. Aus den genannten Gründen stellt der Landesumweltanwalt daher folgende**

##### **Anträge:**

Das Landesverwaltungsgericht möge

1. dieser Beschwerde Folge geben, den Bescheid beheben und die naturschutzrechtliche Bewilligung versagen,

*in eventu*

2. die Angelegenheit gemäß § 28 Abs. 3 VwGVG zur Ergänzung des maßgeblichen Sachverhaltes und zur Erlassung eines neuen Bescheides an die zuständige Behörde zurückverweisen,

*in eventu*

3. das erstinstanzliche Ermittlungsverfahren entsprechend ergänzen und in der Sache entscheiden.

Mit freundlichen Grüßen

Der Landesumweltanwalt:

(Mag. Johannes Kostenzer)