

## Anfrage

der Abgeordneten Amrita Enzinger Msc.

gemäß 39 Abs. 2 LGO 2001

an Landesrat Mag. Karl Wilfing

betreffend **Müllverbrennungsanlage Zistersdorf**

Landtag von Niederösterreich

Landtagsdirektion

Eing.: 20.04.2017

Ltg. - **1434/A-5/244-2017**

~~-Ausschuss~~

Die Müllverbrennungsanlage Zistersdorf wurde 1999 erstmals bewilligt, 2009 folgte die Inbetriebnahme. Im ursprünglichen Genehmigungsbescheid wurde die Transportquote von 70% Bahnlieferung bezüglich Abfalllieferung festgelegt. Mittlerweile wurde diese Quote in verschiedenen Bescheiden auf 30% gesenkt, was eine massive Erhöhung des LKW-Verkehrs und somit eine erhöhte Belastung für AnrainerInnen zur Folge hat. Zusätzlich wurde auch die Kapazität erhöht und die Abfallmenge, die verbrannt werden darf von 130 000 t auf 162 500 t angehoben.

In dem für die Inbetriebnahme erforderlichen Genehmigungsbescheid, war die Anlieferung von 70% der Abfallmenge per Bahn Voraussetzung dafür, dass die Umweltschutzbehörde keine Einwände hatte. Ebenso unabdingbare Voraussetzung der im Logistikkonzept des Projektes vorgesehenen Verkehrsaufteilung war die Betriebsfähigkeit und Benutzbarkeit der eisenbahnlichen Zulieferungsstrecke, sonst wäre ein konsensmäßiger Betrieb der Anlage nicht möglich gewesen. Der dazugehörige Bahnhof wurde extra ausgebaut.

Daher stellt die gefertigte Abgeordnete folgende

### Anfrage

1. Welche der im ursprünglichen UVP-Verfahren beteiligten Parteien wurden von den nachfolgenden, mittels Bescheid bewilligten Änderungen informiert bzw. mit welcher Begründung wurden Parteien nicht informiert?
2. Da die Transportquote von 70% der Müllanlieferung per Bahn wesentliche Voraussetzung für die Bewilligung der Inbetriebnahme der Anlage war, sehen Sie die Abänderung der Quote auf 30% als wesentliche Änderung bzw. die Änderung mit erheblichen unmittelbaren Auswirkungen auf Menschen, Tiere, Luft und Umwelt verbunden?

3. Es sei in diesem Zusammenhang darauf hingewiesen, dass die Auflage der 70%-igen Bahnquote im UVP Genehmigungsbescheid nicht vom Fachgutachter für das Kapitel XIII (Luftreinhaltung), sondern von den Fachgutachtern für die Kapitel X (Umwelthygiene/Lärm) und XVIII (Verkehrsplanung) stammte. Inwieweit kann eine luftreinhaltetechnische Stellungnahme für die Einzelfallprüfung im gegenständlichen Fall überhaupt relevant sein und wieso kann eine solche die aus Gründen der Umwelthygiene bzw. Verkehrsplanung erteilten Auflagen "aushebeln"?
4. Hätte es bei den wesentlichen Veränderungen, die in den Folgebescheiden bewilligt wurden nicht neuerliche Fachgutachten zur Umwelthygiene und Verkehrsplanung geben müssen?
5. Gibt es Pläne, den erhöhten, massiven LKW-Verkehr im Sinne einer annehmbaren Lösung für AnrainerInnen wieder einzudämmen? Wenn ja, welche? Wenn nein, warum nicht?
6. Wie lauten die drei Änderungsbescheide aus den Jahren 2010, 2011/2 und 2013?