

**Entscheidende Behörde**

Umweltsenat

**Entscheidungsdatum**

17.03.2008

**Geschäftszahl**

US 5A/2007/13-43

**Kurzbezeichnung**

Vöcklabruck

**Text**

Betrifft: DHP Immobilien-Leasing Gesellschaft m.b.H., Salzburg; Errichtung und Betrieb des Einkaufszentrums „Shopping Center Vöcklabruck“; Genehmigung nach dem UVP-G 2000; Berufung

**Bescheid**

Der Umweltsenat hat durch Mag. Roman Haunold als Vorsitzenden, Dr. Bernhard Wiederin als Berichterstatter und Dr. Philipp Bauer als weiteres Mitglied über die Berufung des Oberösterreichischen Umweltsenats vom 28.6.2007 gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung vom 5.6.2007, AZ. UR-2006- 72/160-WA/RS, mit dem der DHP Immobilien-Leasing Gesellschaft m. b.H. die Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 für die Errichtung und den Betrieb eines neuen Einkaufszentrums auf den Grundstücken Nr. 693/2, 693/3, 693/4, 693/13, 705/3, 721/9, 658 und 693/6, alle EZ 772, Grundbuch 50326

Wagrain, erteilt wurde, zu Recht erkannt:

**Spruch:**

I. Der angefochtene Bescheid wird wie folgt abgeändert:

1. Im Punkt III. – Nebenbestimmungen lautet die Überschrift „A) Auflagen und Bedingungen“,

2. Punkt A) 1.1. lautet:

„Bedingung: Die Projektwerberin hat durch Abschluss eines langfristigen Verkehrsdienstvertrages mit dem Verkehrsunternehmen bzw. dem Verkehrsverbund sicherzustellen, dass die Anbindung des Shopping Center Vöcklabruck durch den öffentlichen Verkehr in Form eines die umliegenden Siedlungsschwerpunkte erschließenden Bussystems mit einem Mindestfahrplanangebot von einem Halbstunden-Takt zu den Betriebszeiten des Einkaufszentrums erfolgt und dass eine sichere und attraktiv erreichbare Haltestelle für das Shopping Center Vöcklabruck geschaffen wird sowie die Stadtbuslinie 5 zu dieser Haltestelle im 15-Minuten-Takt zu führen ist.“

3. Dem Punkt A) 1.3. ist „Bedingung“ voranzustellen.

4. Punkt A) 7.29 lautet:

„Der in der Projektsergänzung unter Einlage 601, Punkt 5.4.2, und Einlage 1501, Punkt 5.6., beschriebene Pumpversuch ist durchzuführen. Als zusätzliches Abbruchkriterium ist eine Absenkung vom Ausgangswasserspiegel im Brunnen Vishay von größer 1,0 m vorzusehen. Die Durchführung des Pumpversuches ist der Behörde (p.A. Amt der Oö. Landesregierung, Umweltrechtsabteilung; nachrichtlich auch an die Abt. Wasserwirtschaft z.H. Herrn DI August Neumüller) etwa 14 Tage vorher schriftlich zur Kenntnis zu bringen. Die Grundwasserspiegellagen sind in den Sonden KB 3 und KB 6 vor, während und nach der

Pumpversuchsdurchführung mittels eines Dataloggers (Messintervall mindestens 15 min) aufzuzeichnen und zu dokumentieren.“

5. Punkt A) 7.30 lautet:

„Das endgültige Maß der Wasserbenutzung wird nach Vorliegen der Pumpversuchsergebnisse festgelegt. Es darf keinesfalls das im Punkt 7.53 vorläufig festgelegte Maß überschreiten. Innerhalb dieses Rahmens darf jene Entnahmemenge nicht überschritten werden, welche während des Pumpversuches, ausgehend vom Ruhewasserspiegel, eine Absenkung des Grundwasserspiegels in der Sonde KB 3 von max. 0,45 m oder in der Sonde KB 6 von 0,30 m bewirkt. Sofern diese Absenkungen beim Pumpversuch erreicht werden, ist die Definition dieser Werte (in l/s bzw. m<sup>3</sup>/d) in den Unterlagen zur Abnahmeprüfung vorzubereiten. Im Rahmen der Abnahmeprüfung wird die Konsenswassermenge von einem Sachverständigen für Hydrologie ziffernmäßig festgelegt.“

II. Im Übrigen wird der Berufung keine Folge gegeben.

III. Die Kostenentscheidung wird einem eigenen Bescheid vorbehalten.

Rechtsgrundlagen:

§ 17 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idgF;

§ 77 Gewerbeordnung 1994 (GewO 1994), BGBl. Nr. 194/1994 idgF in Verbindung mit § 3 und Anlagen 1,2 und 5b Immissionsschutzgesetz Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idgF;

§§ 10, 12, 32, 105 und 111 Wasserrechtsgesetz 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idgF;

§ 1 Abs. 4 Oö. Raumordnungsgesetz, LGBl. Nr. 114/1993 idgF;

§ 30 Abs. 1 Oö. Bautechnikgesetz, LGBl. Nr. 67/1994 idgF;

§§ 5 und 12 Bundesgesetz über den Umweltsenat, BGBl. I Nr. 114/2000 idgF;

§ 66 Abs. 4 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idgF.

Begründung:

1. Verfahrensgang:

1.1. Verfahren in 1. Instanz

1.1.1. Projektsbeschreibung

Die DHP Immobilien-Leasing Gesellschaft m.b.H., Europastraße 3, 5015 Salzburg, vertreten durch die Ferner Hornung & Partner Rechtsanwälte GmbH, Hellbrunner Straße 11, 5020 Salzburg, hat mit Eingabe vom 18.7.2005 um Erteilung der Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) für die Errichtung und den Betrieb eines neuen Einkaufszentrums (inklusive Kino-Center) mit 1.923 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge auf den Grundstücken Nr. 693/2, 693/3, 693/4, 693/13, 705/3, 721/9, 658 und 693/6, alle EZ 772, Grundbuch 50326 Wagrain, angesucht.

Mit Eingabe vom 17.11.2006 wurde das Ansuchen dahingehend eingeschränkt, als das Kino-Center nicht mehr Gegenstand des Projektes ist.

Das Baugrundstück mit einer Fläche von 52.229 m<sup>2</sup> grenzt im Norden an die Landesstraße B1 - Wiener Straße, im Osten an die Vöckla, im Süden an Grünland und im Westen an die Hanfstraße (Gemeindestraße).

Laut Flächenwidmungsplan 4/2001 der Stadtgemeinde Vöcklabruck ist das Baugrundstück als Gebiet für Geschäftsbauten mit einer Gesamtverkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> Betriebsbaugebiet und als Verkehrsfläche gewidmet. Weiters umfasst das Vorhaben eine entlang der Vöckla verlaufende Grünfläche mit der besonderen Widmung Gz 2. Für das Projektsgebiet wurde von der Stadtgemeinde Vöcklabruck der Bebauungsplan Nr. 69 erlassen.

Auf dem Areal befinden sich mehrere Gebäude, in denen derzeit nur noch ein Interspar-Markt untergebracht ist. Zwei Fachmärkte wurden bereits abgesiedelt sowie eine Tankstelle und eine Autowaschanlage stillgelegt. Im Zuge der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens sollen die bestehenden Gebäude schrittweise abgerissen werden. Die Errichtung des neuen Einkaufszentrums soll in zwei Bauetappen erfolgen.

Das geplante Einkaufszentrum besteht aus einem Gebäude mit Verkaufsflächen auf zwei Ebenen für einen Interspar-Markt, Shops sowie für Dienstleistungs- und Gastronomiebetriebe. Weiters ist eine Parkgarage mit insgesamt 1.923 Abstellplätzen auf drei Ebenen vorgesehen.

Die Verkehrsanbindung des geplanten Einkaufszentrums erfolgt teils direkt, teils über die Hanfstraße an die B1 – Wiener Straße. Die Parkebene P-2 ist auf dem bestehenden Niveau des Baugrundstückes und somit ca. 8m unter dem Niveau der B1 geplant. Diese Ebene ist über Rampen von der B1 und einen Kreisverkehr erreichbar. Über Auffahrtsrampen gelangt man auf die Parkebene P-1. Eine Abfahrtsspindel verbindet beide Parkebenen. Der Vorplatz ist über eine Brücke direkt mit der B1 verbunden. Die Ladezone ist vorwiegend an der Südseite angeordnet. Seit Mai 2007 ist das Projektareal durch eine Haltestelle „Interspar“ für den Stadtbus an den öffentlichen Verkehr angeschlossen.

Die Projektunterlagen beinhalten u.a. folgende Flächenangaben:

EKZ-Bruttogeschossfläche	46.850 m <sup>2</sup>
Nutzfläche EKZ GESAMT	33.329 m <sup>2</sup>
EKZ SHOPS	22.364 m <sup>2</sup>
Dienstleistung	1.125 m <sup>2</sup>
Gastronomie	2.083 m <sup>2</sup>
Sonstige	7.750 m <sup>2</sup>
Gesamtverkehrsfläche	10.788 m <sup>2</sup>
davon Mallfläche	5.328 m <sup>2</sup>
Verkaufsfläche	22.028 m <sup>2</sup>

Die Regenwässer werden beim geplanten EKZ getrennt gesammelt. Die Dachflächenwässer werden über Dachgullys gesammelt und über den Regenwasserkanal in die Vöckla eingeleitet. Die Parkwässer der überdachten Flächen werden über Rigole gesammelt und über einen Öl- und Benzinabscheider zu einem Absetzbecken und weiter in ein Sickerbecken geleitet. Die Regenwässer der nicht überdachten Parkflächen und des Ladehofs werden über Rigole oder Einzeleinläufe gesammelt und ebenso der Sickeranlage zugeführt. Bei länger andauernden Regenereignissen höherer Jährlichkeit werden die Parkflächenwässer nach Vollfüllung der Becken in die Vöckla eingeleitet. Absetzbecken und Sickerbecken sollen auf dem GST Nr. 693/4, das im erwähnten Grünzug GZ 2 liegt, situiert werden.

Die Wärmeversorgung des geplanten Einkaufszentrums erfolgt durch den Anschluss an das öffentliche Fernwärmenetz von Vöcklabruck sowie durch die Nutzung des Grundwassers mittels einer Wärmepumpe. Der dafür vorgesehene Horizontalfilterbrunnen soll im südöstlichen Projektgebiet platziert werden. Aus diesem Brunnen wird auch das erforderliche Kühlwasser entnommen. Die erwärmten Kühlwässer werden beim Zusammenfluss mit der Ager in die Vöckla eingeleitet.

#### 1.1.2. Einwendungen des Oö Umweltsenates

Mit Schreiben vom 7.3.2006 legte der Oö Umweltsenat eine Stellungnahme zu diesem Projekt vor, in der er Einwendungen aus den Gesichtspunkten der Raumordnung, des Verkehrs und der Luftreinhaltung erhob. Er beantragte, die Genehmigung zu versagen, in eventu zusätzliche Ermittlungen und Korrekturen hinsichtlich Verkehr und Luftschadstoffen durchzuführen. Nachstehend werden nur die wesentlichen Inhalte dieser umfangreichen Stellungnahme wiedergegeben, da die Argumente in der Berufung wieder vorgebracht wurden.

#### Raumordnung

Das gegenständliche Projekt sei mit den bestehenden raumplanungsrechtlichen Vorschriften nicht zu vereinbaren. An der Ost- und Südostseite des geplanten Einkaufszentrums befinde sich laut Flächenwidmungsplan der Stadt Vöcklabruck gewidmetes Grünland in Form eines Grünzuges, der mit dem Hintergrund des Gewässerschutzes geschaffen worden sei. In diesem Bereich seien neben einer Feuerwehrezufahrt verschiedene Anlagen zur Abwasserbeseitigung und Grundwassergewinnung geplant. Gemäß § 30 Abs. 5 ROG 1994 dürften im Grünland nur Bauten und Anlagen errichtet werden, die nötig seien, um dieses bestimmungsgemäß zu nutzen. Da diese Anlagen ausschließlich der Ver- und Entsorgung des geplanten

Einkaufszentrums dienen und mit diesem eine betriebliche Einheit bildeten, seien sie im Grünland nicht zulässig.

Verkehr:

In der Verkehrsuntersuchung der Umweltverträglichkeitserklärung werde das durch das bestehende Einkaufszentrum verursachte Verkehrsaufkommen zu hoch angegeben. Andererseits sei die Verkehrsprognose hinsichtlich des Verkehrs, der durch das geplante Einkaufszentrum erzeugt werde zu niedrig angesetzt.

Die im Bescheid enthaltenen Auflagen (Pkt. III A 1.1 und 1.3), wonach durch Verträge eine Anbindung des Shopping Centers Vöcklabruck an den öffentlichen Verkehr und die Errichtung sicherer und attraktiver Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr sicherzustellen sind, seien für Dritte nicht verpflichtend. Überdies seien diese Auflagen zu unbestimmt und daher rechtswidrig.

Luftschadstoffimmissionen:

Das geplante Einkaufszentrum führe zu einer massiven Steigerung des Verkehrsaufkommens auf öffentlichen Straßen. Dies sei mit einer äquivalenten Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen verbunden, sodass das Einkaufszentrum maßgeblich zu einer Grenzwertüberschreitung beitrage. Die Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 Abs. 2 lit. a UVP-G 2000 (Vermeidung von Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden) könnte damit nicht erfüllt werden.

In der lufttechnischen Untersuchung der UVE werde für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>) eine zu niedrige Vorbelastung angenommen. Bei Berücksichtigung dieses Umstandes hätte die Immissionsprognose Schadstoffbelastungen ergeben, die mittel- bis langfristig über den Immissionsgrenzwerten (Jahresmittelwert) des IG-L liegen. Dies ergebe auch eine genaue Analyse der Luftschadstoffmessungen, die im Zeitraum vom 26.8. bis 25.11.2005 im Nahbereich der B1 durchgeführt wurden und bei der völlig untypische meteorologische Verhältnisse geherrscht hätten. Im Übrigen bemängelte er auch die Situation bei dieser Messung des Laboratoriums für Umweltanalytik GesmbH (LUA) hinsichtlich Messhöhe und Abschirmung durch eine Hecke.

Auch die in diesem Zeitraum durchgeführten Erhebungen mit einem passiven Messverfahren würden belegen, dass die Luftschadstoffbelastung im Nahbereich der B1 deutlich höher sei, als dies in der Ausbreitungsrechnung der UVE zum Ausdruck komme.

Für das verwendete Ausbreitungsmodell habe der erforderliche Gültigkeitsnachweis nicht erbracht werden können und sei die Fehlerbandbreite eines Prognoseverfahrens nicht berücksichtigt worden.

Weiters bemängelte der Umweltsenat, dass sich die prognostizierte Luftschadstoffimmission nicht auf den Ort der zu erwartenden maximalen Belastung der Schutzgüter (insbesondere Mensch) beziehe. Die „Rechenpunkte“ gemäß Ausbreitungsrechnung lägen immer in einer Entfernung von mindestens 12 – 15 m vom Straßenrand der B1, sodass infolge des steilen Abfalls verkehrsbedingter Luftschadstoffkonzentrationen mit zunehmender Entfernung von der Straße an den „Rechenpunkten“ erheblich niedrigere Luftschadstoffbelastungen ausgewiesen würden.

Eine konkrete Ermittlung und Beurteilung der Luftschadstoffbelastungen im Untersuchungsgebiet hätte nach Meinung des Umweltsenats zum Schluss führen müssen, dass in den straßennahen Wohnbereichen von Vöcklabruck sowohl derzeit als auch zukünftig von zum Teil erheblichen Grenzwertüberschreitungen auszugehen sei. Infolge motortechnischer Verbesserungen sei zwar mittel- bis langfristig ein Absinken sowohl der Schwebstaub- als auch der NO<sub>2</sub>-Werte zu erwarten, durch das vom geplanten Einkaufszentrum ausgehende Verkehrsaufkommen werde dieser positive Effekt aber zu einem wesentlichen Teil wieder konsumiert.

### 1.1.3. Mündliche Verhandlung

In der mündlichen Verhandlung wurden die von den beigezogenen Sachverständigen erstatteten Fachgutachten präsentiert und erörtert.

In der zusammenfassenden Bewertung wurde das Vorhaben unter der Voraussetzung, dass die in der UVE bereits enthaltenen sowie die in den einzelnen Teilgutachten zusätzlich für zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen im weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden, im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau als umweltverträglich eingestuft.

Der Umweltsenat hat in der mündlichen Verhandlung zum Gutachten des Sachverständigen für Bau- und Gewerbetchnik eine ergänzende Stellungnahme zum Thema Feuerwehrezufahrt und Anlagen im gewidmeten Grünzug abgegeben.

Der verkehrstechnische Sachverständige erstattete aufgrund der Einwendungen des Umweltsenates bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls ein ergänzendes Gutachten, in dem er sich mit dem bestehenden und zu erwartenden Verkehrsaufkommen, den verschiedenen Verkehrszählungen sowie der Sicherstellung eines Busangebotes befasste.

Der Umweltsenat wies in seiner Äußerung zu diesem Gutachten daraufhin, bei Verkehrsprognosen bei Einkaufszentren könne nur von einer Bandbreite ausgegangen werden und müsse der obere Wert angesetzt werden. Die vom verkehrstechnischen Sachverständigen geäußerte Kritik, wonach die vom Umweltsenat am 3.3.2006 durchgeführte Verkehrszählung offenbar außerhalb des für die Bemessung der Anlage maßgeblichen Zeitraumes liege, wies der Umweltsenat als unbegründet zurück.

#### 1.1.4. Weitere Verfahrensschritte

Nach der mündlichen Verhandlung legte die Projektwerberin Austauschpläne, die eine Verlegung des Öl- und Fettabscheiders aus der Grünzone beinhalten, vor. Weiters wurde mit Eingabe vom 17.11.2006 der Genehmigungsantrag dahingehend modifiziert, dass die Errichtung eines Kino-Centers nicht mehr geplant ist. Aufgrund der Kritik des Umweltsenates an den lufttechnischen Untersuchungen des Büros Lang Consult in den Einreichunterlagen hat die Projektwerberin ein luftreinhaltetechnisches Gutachten bei der LUA in Auftrag gegeben. Dieses Gutachten vom 6.6.2006 enthält eine Neubewertung der Auswirkungen des Projektes auf das Schutzgut Luft.

Im weiteren Verfahren wurden eine Reihe von Stellungnahmen des Umweltsenates und Gegenäußerungen der Projektwerberin ausgetauscht und von dieser ergänzende Fachgutachten bezüglich Verkehrserzeugung und Luftschadstoffmissionen vorgelegt. Diesbezüglich wird auf die ausführliche Darstellung im angefochtenen Bescheid auf S. 55 – 66 verwiesen.

Hervorzuheben ist der Umstand, dass in einer Stellungnahme der AXIS Ingenieurleistungen (kurz: AXIS) vom 8.9.2006 eine Neuberechnung des Verkehrsaufkommens des geplanten Einkaufszentrums auf der Grundlage einer Verkaufsfläche von 22.028 m<sup>2</sup> vorgenommen wurde. In der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes war das Verkehrsaufkommen mit der laut Flächenwidmungsplan maximal zulässigen Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> berechnet worden. Auf der Grundlage dieser Neuberechnung hat die LUA neue luftreinhaltetechnische Gutachten vom 20.9. und 30.10.2006 sowie vom 29.1., 28.2. und 15.5.2007 erstattet.

Seitens der Behörde wurden nach der mündlichen Verhandlung ergänzende Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 14.4.2006 und des medizinischen Sachverständigen vom 9.3.2007 eingeholt.

#### 1.1.5. Genehmigungsbescheid

Mit Bescheid vom 5.6.2007 hat die Oberösterreichische Landesregierung die Genehmigung für dieses Projekt nach dem UVP-G 2000 unter Auflagen erteilt.

In der ausführlichen Begründung setzte sich die Behörde mit den Gutachten und den Einwendungen des Umweltsenates sowie mit den Argumenten der Projektwerberin auseinander und kam zum Schluss, dass das Vorhaben im Lichte der Gutachten und der Ergebnisse des UVP-Verfahrens die Genehmigungsvoraussetzungen des § 17 UVP-G 2000 und der anzuwendenden materiellrechtlichen Vorschriften erfülle und somit umweltverträglich sei.

Zu den Einwendungen des Umweltsenates hinsichtlich der bau- und raumordnungsrechtlichen Vorschriften wies die erstinstanzliche Behörde daraufhin, dass im Hinblick auf § 1 Abs. 3 Oö BauO 1994 auf die unmittelbar der Wassernutzung dienlichen Anlagen im Grünzug nicht die Bauordnung sondern das Wasserrechtsgesetz 1995 Anwendung finde. Der Rechtsmeinung der Projektwerberin, die oberösterreichische Bauordnung sei aus kompetenzrechtlichen Gründen hier nicht anzuwenden, trat die Behörde mit dem Argument entgegen, dies gelte zwar für die Oö BauO 1994, nicht jedoch für das Oö ROG 1994, da der Aspekt der Raumordnung – im Gegensatz zum Aspekt der baulichen Sicherheit – nicht von der Wasserrechtskompetenz des Bundes mitumfasst sei. Vielmehr sei die Anwendbarkeit des § 30 Abs. 5 Satz 1 ROG 1994 nicht gegeben, weil sich dieser lediglich auf bauliche Anlagen beziehe, die der Oö BauO 1994 unterliegen. Das ergebe sich aus der historischen Entwicklung des § 40 Abs. 5 Oö ROG 1994. Weiters argumentierte die Behörde, die Feuerwehrezufahrt könne

nicht als bauliche Anlage bewertet werden, da es zu keiner Oberflächenversiegelung komme und die Aufbringung von Rasensteinen keine bautechnischen Kenntnisse erfordere.

## 1.2. Berufungsverfahren

### 1.2.1. Berufung und Gegenäußerung

Mit Schreiben vom 28.6.2007 hat der Umweltsenat gegen den Bescheid der Oberösterreichischen Landesregierung rechtzeitig Berufung erhoben. Der Umweltsenat hat der Projektwerberin die Berufung zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit zu einer Stellungnahme eingeräumt. Aus Gründen der besseren Übersichtlichkeit werden im Folgenden zu den einzelnen Beschwerdepunkten die wesentlichen Inhalte der Berufung und der Gegenäußerung vom 13.8.2007 gegenübergestellt.

#### 1.2.1.1. Fehlende Übereinstimmung mit raumordnungsrechtlichen Vorschriften

Umweltsenat:

An der Ost- und Südseite des geplanten Einkaufszentrums befindet sich nach dem Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Vöcklabruck gewidmetes Grünland in Form eines Grünzuges, der mit dem Hintergrund des Gewässerschutzes geschaffen worden sei. Nach der Legende zum Bebauungsplan sei in diesem Grünzug die Errichtung von Bauten unzulässig, ausgenommen befestigte, nicht versiegelte Flächen für erforderliche Zufahrten von Einsatzfahrzeugen.

Auf dieser Grünzugsfläche sollen neben einer Feuerwehrezufahrt verschiedene Anlagen für die Abwasserbeseitigung (Kanäle, Absetzbecken, Sickerbecken etc.) und ein Nutzwasserbrunnen errichtet werden. Diese Anlagenteile würden ausschließlich dem Betrieb des geplanten Einkaufszentrums dienen und nicht der bestimmungsgemäßen land- und forstwirtschaftlichen bzw. auf den Schutz des Grundwassers bezogenen Nutzung des als Grünland gewidmeten Grundstückes.

Nach § 30 Abs. 5 Oö ROG 1994 dürften im Grünland jedoch nur Bauten und Anlagen errichtet werden, die notwendig sind, um dieses bestimmungsgemäß zu nutzen. Die erwähnten Anlagen bildeten mit dem Einkaufszentrum eine betriebliche Einheit und seien untrennbarer Bestandteil der Gesamtanlage Shopping Center Vöcklabruck. Da Einkaufszentren im gewidmeten Grünland nicht errichtet werden dürften, sei auch die Errichtung einer Teilanlage im Grünland nicht zulässig. Im Übrigen sei die rechtshistorische Argumentation der Behörde, § 30 Abs. 5 Oö ROG 1994 beziehe sich nur auf bauliche Anlagen, welche der Oö BauO 1994 unterliegen, keineswegs zwingend. Es sei wohl unstrittig, dass der Raumordnungs- und Baugesetzgeber auch legitimiert sei, Wasserbenutzungsanlagen aus raumordnerischen und baulichen Gesichtspunkten zu regeln. Eine derart enge Interpretation des § 40 Abs. 5 Oö ROG 1994 verbiete sich offensichtlich deshalb, weil dieses Gesetz u.a. auch Verkehrsflächen der Gemeinde, Hafenanlagen oder Ausgrabungsgebiete regle, obwohl auf diese die Oö BauO nicht anzuwenden sei. Eine so enge Auslegung konterkariere die Zielsetzungen und Aufgaben der Raumordnung, da beispielsweise mit einer baulichen Anlage im räumlichen und betrieblichen Zusammenhang stehende Energieerzeugungsanlagen, Abfallbehandlungsanlagen oder Wasserbenutzungsanlagen auch im Grünland zulässig wären. Bei dieser Sichtweise könnten solche (Teil-)Anlagen in das benachbarte Grünland „ausgelagert“ werden.

Weiters sei die Argumentation der Behörde, die Feuerwehrezufahrt sei keine bauliche Anlage, unhaltbar. Feuerwehreinsätze bei großen baulichen Anlagen würden den Einsatz von schwerem Gerät erfordern, was eine definierte Tragfähigkeit und damit einen entsprechenden Aufbau erfordere. Das sei ohne fachtechnische Kenntnisse nicht möglich. Ferner würde die Feuerwehrezufahrt zur Betreuung und Wartung der Kanäle und der Abwasserbeseitigungsanlage verwendet werden. Dies widerspreche dem Bebauungsplan da dieser nur die Nutzung für „erforderliche Zufahrten von Einsatzfahrzeugen“ zulasse.

Projektwerberin:

Im Zuge der UVP sei versucht worden, die aus ökologischer Sicht beste Lösung zu finden. Diese werde durch die flächige Versickerung der Parkflächenwässer über humusierte und begrünte Sickerbecken verwirklicht. Auf Grund der beengten Platzverhältnisse und dem generell seichten Grundwasserspiegel komme als geeigneter Standort für das Sickerbecken nur der Geländehochpunkt im Südosten des Projektareals in Betracht. Im Bereich des geplanten Sickerbeckens befindet sich eine Altlast, die mit der Errichtung des Sickerbeckens saniert werde.

Die Böschung des begrünten Sickerbeckens werde mit einer Neigung von 2:3 und einem Freibord von 50 cm ausgeführt, die Sickerfläche zur Erzielung einer guten Filterwirkung als Wiese ausgestaltet. Auf den oberen Bereichen der inneren Böschungsf lächen würden vereinzelt Büsche gepflanzt. Die äußeren Böschungsf lächen könnten standortkonform bepflanzt werden. Das Sickerbecken würde regelmäßig gewartet, gemäht und von Unrat befreit;

Pflanzenschutzmittel und Schädlingsbekämpfungsmittel würden im Bereich der Versickerungsanlagen nicht verwendet.

Gemäß § 1 Abs. 3 Z 2 und Z 8 Oö BauO gelte diese nicht für bauliche Anlagen, die wasserrechtlichen Vorschriften unterliegen und unmittelbar der Wassernutzung (z.B. Wasserversorgung, Abwasserbeseitigung oder Energieversorgung) oder der Abwehr ihrer schädlichen Wirkungen (Schutz- und Regulierungsbauten) dienen sowie für Kanäle, Verkehrsflächen, Brücken und Stege.

§ 1 Abs. 2 Oö BauO stelle klar, dass dieses Landesgesetz keine Regelungen enthalte, die in die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes fallen. Gemäß Art. 10 Abs. 1 Z 10 B-VG sei das Wasserrecht Bundessache. Dem Ausschussbericht zur Gesetzesnovelle 2006 sei zu entnehmen, dass diese Anlagen schon aus verfassungsrechtlichen Gründen dem Regelungsregime der Oö BauO entzogen seien.

Die Absetzbecken (die auch dem Gewässerschutz dienen) und sonstigen vorgesehenen Anlagen seien daher keine Bauten und Anlagen im Sinne des § 30 Abs. 5 Oö ROG, sodass deren Errichtung im Grünzug Gz 2 gemäß Flächenwidmungsplan Nr. 4 der Stadtgemeinde Vöcklabruck zulässig sei.

Durch Gutachten sei belegt, dass die Absetzbecken und sonstigen Anlagen die Funktion der Grünfläche für die Schonung der Umwelt nicht beeinträchtigen. Im übrigen befinde sich im Grünzug bereits ein Kanalstrang, was beweise, dass die dortige Kanalführung zulässig sei.

Die Projektwerberin vertrat mit dem Hinweis auf das EKZ-Projekt „Brand“ die Meinung, dass eine Aufschließung von Bauland meist unmöglich wäre, wenn bei Erlassung des Flächenwidmungsplanes generell keine Abwasserkanäle im Grünzug errichtet werden dürften. Die Widmung als „Gebiet für Geschäftsbauten mit gemischtem Warenangebot“ mit einer Gesamtverkaufsfläche von max. 32.000 m<sup>2</sup> sei aufgrund einer zum Zeitpunkt der Erstellung des Flächenwidmungsplanes rechtswirksamen Baubewilligung für das Projekt „Brand“ im Flächenwidmungsplan Nr. 4 festgelegt worden. Das baubewilligte Projekt „Brand“ sehe gleichfalls zwei Retentionsbecken sowie Abwasserkanäle in dem als Grünzug Gz 2 ausgewiesenen Bereich vor. Die dem Gewässerschutz dienenden baulichen Maßnahmen entsprächen dem festgelegten Schutzzweck.

Ferner zeigte die Projektwerberin mit Hinweis auf die entsprechenden Gesetzesstellen des Wasserrechtsgesetzes und die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes auf, dass die gegenständlichen Anlagen einer wasserrechtlichen Bewilligung gemäß § 32 WRG 1959 bedürfen.

Zur Frage der Abgrenzung zwischen Bau- und Wasserrecht führte die Projektwerberin im Wesentlichen aus, auch in Oberösterreich sei das Baurecht mit dem Raumordnungsrecht unmittelbar verknüpft. So normiere § 37 Abs. 2 Oö ROG, dass „generelle und individuelle Verwaltungsakte der Gemeinde im Rahmen des durch Landesgesetze umschriebenen Wirkungsbereiches“ einem Flächenwidmungsplan oder Bebauungsplan nicht widersprechen dürfen. Das beziehe sich vor allem auf Baubewilligungen.

Das Oö ROG sehe jedoch im § 1 Abs. 4 vor, dass, soweit Bestimmungen dieses Landesgesetzes den Zuständigkeitsbereich des Bundes berühren, sie so auszulegen sind, dass sich keine über die Zuständigkeit des Landes hinausgehende rechtliche Wirkung ergibt. Auch im § 1 Abs. 2 Oö BauO finde sich eine beinahe wortidentische salvatorische Klausel.

Die gegenständliche Abwasseranlage sei ein Bau, der unmittelbar der Wassernutzung diene und sohin ein Wasserbau im engeren Sinne. Mit dem Hinweis auf die einschlägige Judikatur des Verfassungsgerichtshofes vertrat die Projektwerberin die Auffassung, für eine Bewilligung einer derartigen Abwasserbehandlungsanlage bestehe überhaupt keine Kompetenz des oberösterreichischen Landesgesetzgebers. Die Abwasserbehandlungsanlage bedürfe ausschließlich einer wasserrechtlichen Bewilligung und falle weder in den Anwendungsbereich des Oö ROG noch der Oö BauO.

Die Feuerwehrezufahrt sei laut Bebauungsplan Nr. 69 der Stadtgemeinde Vöcklabruck durch die Festlegung „Ausgenommen sind befestigte, nicht versiegelte Flächen für die erforderliche Zufahrt von Einsatzfahrzeugen, hochwasserdambegleitende Erhaltungswege ...“ ausdrücklich zulässig. Durch diese Regelungen im Bebauungsplan bezüglich Erhaltungswegen seien erforderliche Erhaltungsmaßnahmen von Grünflächen, des

Dammes und auch von Leitungen sichergestellt. Ein eventuelles Zufahren im Rahmen der Wartung der Absetzbecken stehe der Errichtung der Zufahrt für Einsatzfahrzeuge im Grünzug nicht entgegen. Für die Wartungsarbeiten müsse nicht mit schwerem Gerät zugefahren werden. Der raumordnungsrechtliche Amtssachverständige habe ausgeführt, dass das gegenständliche Vorhaben den Raumordnungsgrundsätzen gemäß ROG 1994, dem Landesraumordnungsprogramm 1998 sowie dem Örtlichen Entwicklungskonzept und dem Flächenwidmungsplan Nr. 4 entspreche.

#### 1.2.1.2. Verkehr

##### Umweltanwalt:

Nach der Umweltverträglichkeitserklärung sei von einer Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums in der Betriebsphase im Ausmaß von ca. 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag bzw. max. 3.100 Kfz-Fahrten pro Stunde ausgegangen worden. Damit sei mit einer Erhöhung der bestehenden Verkehrsbelastung auf der B1 im Bereich Vöcklabruck von rund 32.000 Kfz auf rund 45.000 Kfz pro Tag zu rechnen gewesen. Die Verkehrserzeugung sei nach zwei verschiedenen Verfahren, und zwar aufgrund der Bruttogeschossfläche (Snizek) und aus einer Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> (Bossenhoff) ermittelt worden. Das Verfahren nach Bossenhoff habe den höheren Wert von 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag ergeben. Dieser Wert sei auch in der Luftschadstoffprognose verwendet worden. In dem in der mündlichen Verhandlung abgegebenen Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen der Behörde sei von einer Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums von 17.554 Kfz/24h sowie des Kinos von 1.140 Kfz/24h, in Summe somit von 18.694 Kfz/24h ausgegangen worden. Als maßgebliche Verkehrserzeugung sei ein Wert von 20.000 Kfz/24h angesetzt worden.

In der mündlichen Verhandlung habe er auf die Nichtberücksichtigung des Verkehrs in Folge des geplanten Kinos, der fehlenden Annahme einer Verkehrssteigerung beim geplanten EKZ, die Überschätzung des Bestandverkehrs sowie den Umstand, dass die vom verkehrstechnischen Sachverständigen geforderte Anbindung des Einkaufszentrums an den öffentlichen Verkehr nicht gewährleistet werden könne, hingewiesen.

Im Sinne der höchstgerichtlichen Judikatur sei jene Verkehrserzeugung maßgeblich, welche die höchsten Immissionen erwarten lasse und nicht ein ohne Begründung gewählter niedrigerer Wert.

In der Stellungnahme der AXIS Ingenieurleistungen vom 8.9.2006 sei dann eine Neuberechnung der Verkehrserzeugung erfolgt. Darin sei ausgeführt worden, dass im UVP-Verfahren das Verkehrsaufkommen für eine laut Flächenwidmungsplan mögliche Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> berechnet worden sei, in Wahrheit betrage die geplante Verkaufsfläche aber nur 22.028 m<sup>2</sup>. Aufgrund der geplanten Erschließung des Einkaufszentrums durch eine Buslinie und die damit gegebene gute ÖV-Erreichbarkeit sowie die Neustrukturierung des Fuß- und Radwegenetzes im Umkreis des Shopping Centers Vöcklabruck werde der Anteil des motorisierten Individualverkehrs auf 72,5% aller Besucher des Einkaufszentrums sinken. Dies würde bedeuten, dass im Durchschnitt 3.300 Kunden pro Tag zu Fuß oder mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zum geplanten Einkaufszentrum gelangen. Daraus sei gegenüber der Verkehrsuntersuchung in der Umweltverträglichkeitserklärung eine Reduktion des Verkehrsaufkommens von 50% abgeleitet worden, d.h. das induzierte Verkehrsaufkommen betrage nach dieser neuen Berechnung 5.000 Kfz/Tag bzw. 700 Kfz/h; das entspreche 10.000 Kfz-Fahrten/24h.

Die behauptete Reduktion der Verkaufsfläche habe zu keiner Modifizierung des Projektes geführt. Die Verkaufsfläche von 22.028 m<sup>2</sup> könne schwerlich als Gesamtverkaufsfläche im Sinne des § 2 Oö. Bautechnikgesetz verstanden werden, da bereits die Fläche der EKZ-Shops so groß sei und die kundenintensiven Mallflächen, Gastronomieflächen und Flächen für Dienstleistungsbetriebe nicht erfasst worden sein. Der ÖV-Anteil von 27,5% der Kunden sei viel zu optimistisch angesetzt.

Die Oö. Umweltsenatschaft habe selbst eine Berechnung der Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums durchgeführt und im Wochendurchschnitt ca. 16.000 Kfz-Fahrten/24h errechnet.

Aufgrund der Angabe von AXIS, dass der ÖV-Anteil des bestehenden Einkaufszentrums bei rund 15% liege, habe er am 17.11.2006 eine ganztägige Verkehrserhebung durchgeführt. Diese habe eine um ca. 13% geringere Kundenfrequenz als bei AXIS angegeben ergeben. Lediglich 3,4% der Kunden seien zu Fuß oder mit dem Fahrrad gekommen. Von diesen könne wieder nur ein Teil ein öffentliches Verkehrsmittel benutzt haben.

In einer verkehrstechnischen Stellungnahme der AXIS vom 15.2.2007 sei u.a. anhand des Jausengeschäftes versucht worden, einen bereits jetzt gegebenen ÖV-Anteil zu argumentieren. Weiters habe die AXIS eine Berechnung der Verkehrserzeugung nach der RVS 02.01.23 durchgeführt, die von einem MIV-Anteil beim

geplanten EKZ von 69% ausgehe. Zu dieser Beweisführung über das Jausengeschäft wies der Umweltsenat darauf hin, dass sich diese Untersuchung lediglich auf durchschnittlich 600 Kunden pro Tag bezogen habe und nicht auf den von AXIS angegebenen Ist-Zustand von 3.000 täglichen Kunden übertragen werden könne. An der Entscheidung der erstinstanzlichen Behörde bemängelte der Umweltsenat, dass die Behörde ausschließlich den Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen und den Argumenten der Projektwerberin gefolgt sei. Zu der nach der mündlichen Verhandlung behaupteten Halbierung des Verkehrsaufkommens sei nie ein Gutachten des behördlichen Sachverständigen eingeholt worden. Die Behörde sei auf die Argumente der Oö. Umweltsenatschaft im angefochtenen Bescheid gar nicht eingegangen.

Die für die Abschätzung der Verkehrserzeugung herangezogene Bruttogeschossfläche bzw. die Verkaufsfläche seien im UVP-Verfahren nie eindeutig und sauber ermittelt worden. So sei in der Umweltverträglichkeitserklärung die Bruttogeschossfläche mit

46.850 m<sup>2</sup> beziffert, in der Verkehrsprognose jedoch nur von einer Bruttogeschossfläche von 40.000 m<sup>2</sup> ausgegangen worden. In der Umweltverträglichkeitserklärung sei angeführt, dass sich die „Verkaufsflächen... auf zwei Ebenen im Ausmaß von jeweils ca. 16.000 m<sup>2</sup> (befinden)“. Auf der Homepage von Spar Österreich werde die „vermietbare Fläche“ des geplanten Shopping Centers mit 31.000 m<sup>2</sup> angegeben.

Zum prognostizierten Anteil an Kunden, die zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, hielt der Umweltsenat im Wesentlichen fest:

Der Stadtbus Vöcklabruck erschließe wesentliche Teile des Stadtgebietes von Vöcklabruck und einen Teil der Gemeinde Regau. Nach der Volkszählung 2001 habe Vöcklabruck ca. 11.700 und Regau ca. 5.490 Einwohner, davon in dem im Stadtbus erschlossenen Orten Regau und Schalchham ca. 700 bzw. 1.120 Einwohner. Es müssten daher von den ca. 13.520 Einwohnern ca. 25% täglich mit dem Stadtbus zu dem geplanten Einkaufszentrum fahren, damit die von der Projektwerberin prognostizierte ÖV-Quote erfüllt werde. Das sei vollkommen unrealistisch. Das geplante Einkaufszentrum sei aufgrund seiner Dimension für ein regionales Einzugsgebiet, das weit über Vöcklabruck hinausreiche, ausgelegt. Es sei jedoch unwahrscheinlich, dass aus größeren Entfernungen eine signifikante Anzahl von Kunden mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreise, zumal die Haltestellen der Regionalbuslinien in unattraktiver Entfernung von 300 – 400 m liegen würden. Ferner weise das geplante Einkaufszentrum mit 1.923 Stellplätzen eine vergleichsweise hohe Stellplatzkapazität auf. Das deute daraufhin, dass die Projektwerberin mit einem hohen Anteil an Kunden, welche mit dem Kfz anreisen, kalkuliere.

Schließlich bemängelte der Umweltsenat die Auflagen in den Punkten III A 1.1. und A 1.3. des bekämpften Bescheides.

Diese Auflagen lauten:

„1.1. Die Projektwerberin hat durch Abschluss eines langfristigen Verkehrsdienstvertrages mit dem Verkehrsunternehmen bzw. dem Verkehrsverbund sicherzustellen, dass die Anbindung des Shopping Center Vöcklabruck durch den öffentlichen Verkehr in Form eines die umliegenden Siedlungsschwerpunkte erschließenden Bussystems mit einem Mindestfahrplanangebot von einem Halbstundentakt zu den Betriebszeiten des Einkaufszentrums erfolgt und dass eine sichere und attraktiv erreichbare Haltestelle für das Shopping Center Vöcklabruck geschaffen wird.

1.3. Die Projektwerberin hat durch Abschluss eines langfristigen Vertrages mit der Stadtgemeinde Vöcklabruck sicherzustellen, dass sichere und attraktive Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr zur Erreichung des Shopping Center Vöcklabruck in Form einer Wegverbindung über den Steg unter der Vöckla-Brücke der B1 – ausgestaltet nach den Richtlinien für Fußgänger- und Radverkehr (RVS 3.12 und 3.13) – geschaffen werden.“

Diese beiden vom verkehrstechnischen Sachverständigen empfohlenen Auflagen seien nicht hinreichend konkretisiert und nicht vollstreckbar. In Auflage III A 1.1. bleibe unbestimmt, welche Siedlungsbereiche durch das Bussystem erschlossen werden müssten. In beiden Auflagen bleibe offen, was „langfristig“ bedeute. Weiters werde nicht nur die Projektwerberin, sondern auch das Verkehrsunternehmen bzw. der Verkehrsverbund und die Stadt Vöcklabruck zum Abschluss einer zivilrechtlichen Vereinbarung verpflichtet. Diese müssten jedoch einen derartigen Vertrag nicht eingehen und könne gegen sie im Falle einer Kündigung oder Änderung des Vertrages nicht vorgegangen werden. Die Behörde hätte daher nach Meinung des Umweltsenates die Auswirkungen einer Busanbindung bzw. Maßnahmen für den Fußgänger- und Radverkehr nicht ins Kalkül ziehen dürfen.

Die Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums sei direkt proportional zum Ausmaß der Erhöhung der Luftschadstoffbelastungen in der Umgebung des Einkaufszentrums bzw. in der Nähe der zu diesem führenden Straßen. Die Richtigkeit der Luftschadstoff-Immissionsprognose hänge damit von der Richtigkeit der Prognose des vorhabensbedingten Straßenverkehrs ab. Die Verkehrserzeugung eines Einkaufszentrums sei nur sehr

unscharf prognostizierbar und weise beträchtliche Bandbreiten auf, die von vielen Faktoren abhängig seien. Nach der Judikatur der Höchstgerichte sei aber nicht ein günstiger Betriebszustand, sondern der voraussichtlich mögliche maximale Belastungszustand der Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt und die Nachbarschaft zugrunde zu legen. Die Behörde hätte deshalb nach Meinung des Umweltsenates nicht unkritisch den Darlegungen der Projektwerberin folgen dürfen, sondern durch Anordnung ergänzender Erhebungen (z.B. Bestandesverkehr an anderen Wochentagen als am Freitag) und Einholung entsprechender Gutachten prüfen müssen, wie groß innerhalb der möglichen Bandbreite die maximal eintretende Verkehrsmenge des geplanten Einkaufszentrums sein könnte.

Projektwerberin:

Richtig sei, dass in der Umweltverträglichkeitserklärung von einer Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums in der Betriebsphase im Ausmaß von ca. 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag ausgegangen worden sei. Dieser Berechnung sei eine Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> und eine schlechte öffentliche Verkehrsanbindung zugrunde gelegen. Diese Berechnungen seien angestellt worden, um das Verkehrskonzept auf seine Belastbarkeit hin zu prüfen. Zu diesem Zweck sei an den Kreuzungen und Einfädelungsspuren ein Kundenverkehr von 20.000 Kfz-Fahrten pro Tag und ein Spitzenfaktor von 14% bzw. 1.400 Kfz pro Stunde und Richtung den Berechnungen zugrunde gelegt worden. Für die Berechnung von Luftschadstoffen sei das maßgebliche durchschnittliche Verkehrsaufkommen in der Woche zu berücksichtigen und nicht jenes, das nur punktuell in einer Spitzenstunde auftrete; dieses sei nur für die Tauglichkeit des Verkehrskonzeptes relevant. Vom Sachverständigen der Projektwerberin (AXIS) sei daher das für die Emissionsprognose maßgebliche Verkehrsaufkommen anhand der tatsächlich beantragten Gesamtverkaufsfläche von 22.028 m<sup>2</sup> sowie einer im Zuge des Verfahrens durch Änderung der Rahmenbedingungen eingetretenen guten ÖV-Verkehrsverbindung errechnet worden. Es handle sich dabei nicht – wie vom Umweltsenat behauptet – um eine plötzlich reduzierte Verkaufsfläche, sondern sei diese von Anfang an beantragt worden. Die Berechnung dieser Gesamtverkaufsfläche mit einer 15-seitigen Kalkulation in der Allgemeinen Bauwerksbeschreibung sei durch den hochbautechnischen Amtssachverständigen überprüft und die Richtigkeit und Vollständigkeit dieser Unterlagen bestätigt worden.

Die neuen Berechnungen hätten ein induziertes Verkehrsaufkommen von 5.270 Kfz pro Tag bzw. 10.540 Kfz-Fahrten pro Tag an einem Freitag (=Spizentag) und 4.770 Kfz pro Tag bzw. 9.500 Kfz-Fahrten pro Tag im Wochendurchschnitt ergeben. Zur Frage, ob eine Berechnung über die Bruttogeschossfläche oder über die Verkaufsfläche stattzufinden habe, sei es zu einem „veritablen Methodenstreit“ zwischen dem Gutachter der Projektwerberin und dem Umweltsenat gekommen. In mehreren Stellungnahmen sei dargestellt worden, dass AXIS mit der Berechnung über die Gesamtverkaufsfläche die richtige Rechenmethode gewählt habe. Eine Gegenüberstellung mit der vom Umweltsenat gewünschten Berechnungsmethode habe zu einem ähnlichen Ergebnis geführt bzw. bei dieser sogar ein geringeres Verkehrsaufkommen ergeben.

Zur Kritik des Umweltsenates, wonach der Bestandesverkehr überschätzt worden sei, verwies die Projektwerberin auf das vom behördlichen Sachverständigen erstattete verkehrstechnische Gutachten anlässlich der mündlichen Verhandlung und das Ergänzungsgutachten vom 14.4.2006. Der verkehrstechnische Sachverständige sei den Ausführungen von AXIS voll inhaltlich gefolgt. Der Sachverständige habe selbst am 18.11.2005 eine Verkehrszählung durchgeführt und festgestellt, dass die derzeitige verkehrliche Situation vollständig, richtig, plausibel und nachvollziehbar beschrieben worden sei. Somit hätten zwei Sachverständige, nämlich der behördliche Sachverständige und AXIS, unabhängig voneinander Verkehrszählungen durchgeführt und seien zu den selben Ergebnissen gekommen. Beide Sachverständigen hätten darauf hingewiesen, dass die Kontrollzählung des Umweltsenates außerhalb des für die Beurteilung der Verkehrserzeugung der bestehenden Nutzung maßgeblichen Zeitraumes stattgefunden habe und auch der Besetzungsgrad von AXIS richtig angewendet worden sei. Zu den von der Öö. Umweltsenatschaft getätigten Verkehrserhebungen merkte die Projektwerberin an, dass die Kundenströme zum bestehenden Einkaufszentrum stetig abnähmen, da mittlerweile bis auf den Interspar-Markt alle anderen Handelsbetriebe geschlossen worden seien und der Interspar-Markt an Attraktivität verloren habe.

Der vom Umweltsenat als zu hoch kritisierte Anteil am öffentlichen Verkehr von 27,5% entspreche ca. 3.300 Kunden pro Tag. Das seien 3,2% des gesamten ÖV-Potentials des Einzugsgebietes. In Summe seien rund 163 Busanbindungen an Werktagen und 79 Anbindungen an Samstagen beim Shopping Center in der Einkaufszeit vorhanden. Die Stadt Vöcklabruck sei Ausgangs- und Endpunkt von 18 Umlandgemeinden, die durch diese Busse erschlossen würden. Eine Haltestelle „Interspar“ bestehe bereits und werde von der Linie 5 des Stadtbusses Vöcklabruck angefahren. Zudem liege die Stadt Vöcklabruck an der ÖBB-Westbahnstrecke und sei mit dem regionalen Zugverkehr gut erschlossen. Die Plausibilitätsprüfung des Umweltsenates beziehe sich lediglich auf Vöcklabruck, Regau und Schalchham. Das beantragte Projekt habe jedoch ein viel größeres durch den öffentlichen Verkehr erschlossenes Einzugsgebiet von ca. 104.000 Personen. Das gesamte Einzugsgebiet umfasse ca. 260.000 Personen.

AXIS habe den ÖV-Anteil nach Snizek (Heft 541, Verkehrliche Widmungen geplanter Nutzungen) und dem Merkblattes der RVS 02.01.13 (Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren) anhand der Tabelle 4 mit einem Faktor 0,725 bestimmt. Laut dieser Tabelle wäre nur ein Faktor 0,69 anzusetzen gewesen, sodass AXIS die ÖV-Erschließung sogar schlechter eingeschätzt habe. Trotzdem habe AXIS seine Berechnungen zusätzlich durch Postleitzahlenerhebungen und anhand des Jausengeschäftes belegen können. Diese hätten ergeben, dass der ÖV-Anteil bereits heute bei 15% liege. Auch der behördliche Sachverständige habe die von der Oö. Umweltsenatschichtprobenartig durchgeführten Verkehrserhebungen vom 3.3.2006 als nicht repräsentativ bezeichnet. Bei der Verkehrszählung am 17.11.2006 sei die Umweltsenatschicht hinsichtlich des Besetzungsgrades einem Denk- und Rechenfehler unterlegen und sei auch diese Verkehrszählung nicht repräsentativ, da sie zu einem Zeitpunkt erfolgt sei, zu dem bis auf den Interspar-Markt sämtliche Geschäfte bereits geschlossen gewesen seien. Zudem sei der Freitag Nachmittag schulfrei gewesen.

Zu den angeblich nicht hinreichend konkretisierten und nicht vollstreckbaren Auflagen brachte die Projektwerberin vor, die Behörde habe diese nicht als Auflagen sondern als Bedingungen festgelegt. Wenn diese Bedingungen nicht eintreten, dürfe mit der Errichtung des Vorhabens nicht begonnen werden. Die Anbindung des Shopping Centers Vöcklabruck sei bereits jetzt gewährleistet, da seit Mai 2007 eine eigens eingerichtete Haltestelle „Interspar“ vom Stadtbus angefahren werde. Das Geh- und Radwegenetzkonzept liege bereits vor und bestehe diesbezüglich mit der Stadtgemeinde Vöcklabruck bestes Einvernehmen.

### 1.2.1.3. Luftreinhaltung

#### 1.2.1.3.1. Unrichtige Wahl der Immissionspunkte

Umweltsenat:

Bei der Realisierung des gegenständlichen Einkaufszentrums seien vor allem auf der B1 im Ortsgebiet von Vöcklabruck Verkehrszunahmen zu erwarten, die dem Vorhaben zuzurechnen und damit im Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen des UVP-G 2000 zu beurteilen seien. Bei der Prognose der Luftschadstoffimmissionen von Straßen sei zu beachten, dass hier keine gleichförmige Immissionsbelastung existiere, sondern die Immissionskonzentration ziemlich schnell mit zunehmender Entfernung vom Straßenrand zurückgehe. Es sei deshalb von zentraler Bedeutung, auf welchen Abstand vom Straßenrand die Immissionsprognose abstelle. Es stelle sich daher die Frage, wie für Ausbreitungsrechnungen die „Rechenpunkte“ („Immissionspunkte“) zu wählen seien. Dabei handle es sich nicht um eine fachliche sondern um eine rechtliche Frage. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zum Bau- und Gewerbebereich seien die Auswirkungen von Immissionen eines Projektes für jene Situationen zu beurteilen, die für den Nachbarn am ungünstigsten sind. Es sei daher auf den der Emissionsquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen, das dem regelmäßigem Aufenthalt des Nachbarn – sei es in einem Gebäude oder außerhalb eines solchen – dienen könne.

Die Oö. Umweltsenatschicht habe bereits bei der mündlichen Verhandlung bemängelt, dass in der im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung vorgelegten Ausbreitungsberechnung der Lang Consult keine Entfernungen der Rechenpunkte vom Straßenrand der B1 angegeben worden seien. In Anlehnung an die Messkonzeptverordnung zum IG-L habe er dann gefordert, dass die Rechenpunkte des Ausbreitungsmodells die straßennächsten Bereiche des Siedlungsgebietes erfassen müssten und maximal 5 m vom Straßenrand entfernt sein dürften. Die Nachbargrenzen lägen zum Teil noch näher beim Straßenrand. In der Folge seien im Gutachten der LUA vom 6.6.2006 die Rechenpunkte im wesentlichen unverändert übernommen worden. In einem weiteren Gutachten der LUA vom 20.9.2006 habe diese ausgeführt, dass ab einer gewissen Verkehrsstärke bei jeder Straße in einem bestimmten nahen Abstand der Grenzwert von NO<sub>2</sub> nicht eingehalten werde und es daher der einzig gangbare und praktikable Weg sei, die Bewertung der Auswirkungen bei den nächsten Anrainern, und zwar an den Punkten der Wohnstätten durchzuführen. Bei sehr nahe an Straßen gelegenen Grundstücken sei für die Beurteilung der Langzeitimmissionsbelastung (JMW) daher der Gebäudemittelpunkt heranzuziehen; Grenzwerte für den HMW seien hingegen auch an der Grundstücksgrenze zu beurteilen.

Dazu habe die Umweltsenatschicht in einer Stellungnahme ausgeführt, dass die Immissionsbelastungen während der Spitzenstunde im luftreinhaltetechnischen Gutachten vom 6.6.2006 sicherlich nicht für die Grundstücksgrenzen, sondern nur für die Rechenpunkte 1 bis 10, die im wesentlichen den Gebäudemittelpunkt repräsentierten, ausgewiesen worden seien. In späteren Gutachten und Stellungnahmen der LUA seien keine maximalen Halbstundenmittelwerte mehr ausgewiesen.

Im angefochtenen Bescheid führe die Behörde zu dieser Problematik aus, es erscheine im Hinblick auf den nachbarlichen Immissionsschutz zweckmäßig, für die Beurteilung der Langzeitimmissionsbelastung

(Zusatzbelastung im Jahresmittel) bei den nächstgelegenen Wohnanrainern die Rechenpunkte beim Gebäudemittelpunkt anzusetzen, da sich Anrainer realistischerweise überwiegend im Bereich des Wohngebäudes aufhalten würden. Der Projektwerberin sei in der Ansicht zu folgen, dass eine dem Straßenrand zugeneigte Widmungsgrenze in einem Bereich eines starken Konzentrationsgradienten liege. Daher könne für den Ort der straßennahen Widmungsgrenze nicht von einer räumlich repräsentativen Konzentration ausgegangen werden.

Die Behörde habe sich damit über die ständige Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes hinweggesetzt, da sie nicht die Situationen beurteilt habe, die für die betroffenen Nachbarn am ungünstigsten seien. Sie hätte nach Meinung des Umweltsenates eine überarbeitete Immissionsprognose mit richtiger Wahl der Immissionspunkte veranlassen müssen. Dann hätte sie erkennen können, dass durch das gegenständliche Vorhaben Luftschadstoffbelastungen auftreten, die als gesundheitsgefährdend (§ 17 Abs. 2. 2 lit. a UVP-G 2000) zu beurteilen seien.

Projektwerberin:

Die Lage der Immissionspunkte sei im erstinstanzlichen Verfahren der „Hauptpunkt“ gewesen. Um diese Frage einvernehmlich zu klären, sei Univ.Prof. Dr. Bernhard Raschauer beauftragt worden, ein Gutachten zu erstellen. Dieser sei zum Ergebnis gekommen, bei der Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens seien die vom Projekt ausgehenden Emissionen, nicht aber die von der B1 emittierten zusätzlichen Emissionen dem Projekt zuzurechnen, sodass lediglich ein Restimmissionsvolumen von 3% verbleibe. Im LUA-Gutachten vom 28.2.2007 seien die Belastungen an den Rechenpunkten sowohl mit als auch ohne die von der B1 ausgehenden zusätzlichen Emissionen berechnet worden. Nach dem medizinischen Gutachten von Prof. Vutuc würden in beiden Fällen sämtliche Grenzwerte eingehalten. Nicht richtig sei, dass die LUA keine Berechnungen von Immissionen am Straßenrand habe einfließen lassen. Bei der Berechnung des Jahresmittelwertes sei der Gebäudemittelpunkt als Rechenpunkt herangezogen worden, weil sich durchschnittlich auf das Jahr gesehen die Bewohner im Wohnbereich und nicht direkt neben der Straße aufhielten. Bei der Berechnung des Halbstunden-Mittelwertes sei dagegen als Rechenpunkt die Grundgrenze herangezogen worden. Die LUA habe die HMW im Gutachten vom 20.9.2006 (Abb. 5) explizit ausgewiesen.

Darüber hinaus könne dahingestellt bleiben, wo die Rechenpunkte anzusetzen wären, da nach dem Gutachten Raschauer die von der B1 ausgehenden Emissionen nicht zu berücksichtigen seien.

Weiters habe Prof. Vutuc in seinem Gutachten vom 9.3.2007 ausgeführt, dass die Gesundheit von Menschen/Wohnanrainern, die sich im Untersuchungsgebiet an den höchstbelasteten Aufpunkten aufhalten, durch die zusätzlichen – durch den Betrieb des Shopping Center bedingten – maximalen NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Immissionen, nicht gefährdet bzw. beeinträchtigt würden.

#### 1.2.1.3.2. Wahl der NO-NO<sub>2</sub> – Konversionsraten

Umweltsenat:

Die wesentlichsten Luftschadstoffemissionen des Straßenverkehrs seien Partikel (PM<sub>10</sub>), Kohlenmonoxid und Stickoxide. Die Stickoxide würden im Wesentlichen in Form von Stickstoffmonoxid emittiert. Der Anteil von Stickstoffdioxid im Auspuffgas liege im Durchschnitt bei ca. 10% der Summe an NO und NO<sub>2</sub>. In der Atmosphäre werde das Stickstoffmonoxid durch Oxidation mit Ozon in Stickstoffdioxid umgewandelt. Das Ausmaß dieser Umwandlung hänge in der Nähe einer Straße im wesentlichen von der Höhe der NO<sub>x</sub>- und der O<sub>3</sub>-Konzentration ab. Da Stickstoffdioxid die entscheidenden Effekte auf den Menschen (bzw. auf andere Schutzgüter, u.a. die Vegetation) bewirke, sei die Kenntnis der NO<sub>2</sub>- Immissionskonzentrationen an den maßgeblichen Immissionspunkten erforderlich.

Im deutschsprachigen Raum werde das Jahresmittel der NO-NO<sub>2</sub>- Konversion meist standardmäßig mit einer von Romberg et al. entwickelten Beziehung berechnet. Die „Romberg-Formel“ beschreibe für viele Messsituationen zum Teil in erstaunlich guter Näherung den jahresdurchschnittlichen Zusammenhang zwischen der NO<sub>x</sub>- und der NO<sub>2</sub>- Konzentration. Die Frage sei nun, ob und unter welchen Bedingungen es zulässig sei, im Rahmen einer Immissionsprognose von der Konversionscharakteristik nach Romberg abzuweichen, insbesondere eine „standortspezifisch“ niedrigere Konversionsrate anzusetzen.

Die Oö Umweltsenatschaft habe bereits bei der mündlichen Verhandlung dargelegt, dass während der B1-nahen Immissionsmessungen der LUA im Zeitraum 26.8. – 25.11.2005 untypisch niedrige Ozonkonzentrationen im Raum Lenzing Vöcklabruck bestanden hätten. Die Messung der LUA in diesem Zeitraum könne deshalb nicht als Beleg für eine niedrige NO<sub>2</sub>-Belastung neben der B1 in Vöcklabruck herangezogen werden. Im luftreinhalte-technischen Gutachten vom 6.6.2006 habe die LUA die Ermittlung der NO<sub>2</sub>- Jahresmittelwerte über

eine von diesem Institut selbstentwickelte Konversionsfunktion vorgenommen, die bei gleicher NO<sub>x</sub>-Konzentration erheblich niedrigere NO<sub>2</sub>-Werte geliefert habe, als die Konversionscharakteristik nach Romberg et al..

Die Auswertung der Ozonmessergebnisse der nahegelegenen Station Lenzing und anderen aus Vöcklabruck vorliegenden Immissionsmessergebnisse (Messung des Amtes der Oö Landesregierung am Interspargelände) ergäben keinen Hinweis auf eine für Vöcklabruck standortspezifisch niedrigere NO-NO<sub>2</sub>-Konversionsrate. Nur Langzeitmessungen über mehrere Jahre könnten eine ausreichende Basis und Begründung für die Festlegung standortspezifischer Konversionsfunktionen liefern, nicht aber eine über drei Monate laufende Messung in einem für die Stickoxidumwandlung nicht repräsentativen Zeitraum. Der Umweltsenat forderte deshalb, zumindest über den Zeitraum eines Jahres in der Nähe der B1 Immissionsmessungen durchzuführen. Ein Vergleich mit anderen straßennahen Luftgütemessungen in Oberösterreich belege, dass die in Oberösterreich gemessenen Konversionsraten praktisch immer und im Regelfall erheblich höher liegen würden, als die von der LUA ermittelten Werte.

Die Behörde habe sich in dieser Frage ausschließlich auf die Aussagen der Projektwerberin gestützt. Ein ergänzendes luftreinhalte-technisches Gutachten zu den Einwendungen der Oö Umweltsenatschafft sei offensichtlich nicht erstellt worden. Bei richtiger Würdigung aller Daten und Argumente hätte die Behörde erkennen können, dass die Konversionsfunktion nach Romberg et al. die tatsächlichen Verhältnisse im straßennahen Bereich am besten beschreibe. Eine Gegenüberstellung der beiden Konversionsfunktionen ergebe bei der Berechnung gemäß LUA um ca. 5 µg/m<sup>3</sup> niedrigere NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwerte als die Berechnung nach Romberg et al.. In einem Fall wäre damit der zukünftige Grenzwert des IG-L für den NO<sub>2</sub>-Jahresmittelwert für den Schutz der menschlichen Gesundheit von

30 µg/m<sup>3</sup> noch unterschritten im anderen Fall klar überschritten.

Projektwerberin:

Die Oö Umweltsenatschafft gebe die von der LUA in ihren Gutachten getroffenen Aussagen nicht richtig wieder und gehe auf wesentliche Aussagen nicht ein. Die LUA habe in ihrem Gutachten nachvollziehbar dargelegt, warum im Gegenstandsfall die Verwendung der Romberg-Funktion nicht geeignet sei. Die LUA habe die für Österreich vorhandenen Daten und nicht die Romberg-Daten für Deutschland und dazu die Daten von der Projektmessstelle herangezogen. Die Einwendungen der Oö Umweltsenatschafft seien zwischenzeitig widerlegt worden. Mit den am 1.5.2007 in Kraft getretenen RVS 04.02.12 (Umweltschutz – Lärm und Schadstoffe – Schadstoffausbreitung an Straßen) sei festgelegt worden, dass für die Konversionsfunktion nach Romberg keine allgemein gültige Anwendbarkeit gegeben sei. In der Regel seien die standortspezifischen Faktoren zu berücksichtigen und sei die Parametrisierung entsprechend anzupassen. Die RVS stelle den Stand der Technik dar und sei im Bereich der Bundesstraßen zwingend anzuwenden.

Nicht richtig sei, dass die LUA lediglich mit einem 3- Monatszeitraum gerechnet habe, in dem untypisch niedrige Ozonkonzentrationen geherrscht hätten. Es seien sämtliche vorhandenen Daten der letzten Jahre in die Berechnungsgrundlagen eingeflossen. Auch die Behauptung der Oö Umweltsenatschafft, dass die Grenzwerte schon zum jetzigen Zeitpunkt im Raum Vöcklabruck überschritten worden wären, stimme nicht. Das ergebe sich aus einer von der LUA im Verfahren vorgelegten offiziellen Statistik.

Die Forderung nach einer neuerlichen Begutachtung durch einen Amtssachverständigen entbehre jeglicher Grundlage. Der Amtssachverständige habe das gegenständliche Vorhaben als bewilligungsfähig beurteilt. Dieser Begutachtung seien jedoch noch viel erschwerendere Prämissen zugrundegelegt, und zwar eine Gesamtverkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup>, Spitzenverkehr vom Freitag Nachmittag anstatt eines Wochendurchschnitts, der vom Kino induzierte Verkehr sowie Emissionen von der B1, statt jener 3%, die vom Vorhaben selbst ausgehen.

Die Oö Umweltsenatschafft sei zu keinem Zeitpunkt den im erstinstanzlichen Verfahren erstatteten Gutachten mit einem Gegengutachten entgegengetreten.

#### 1.2.1.3.3. Feinstaubbelastung

Umweltsenat:

In der Stellungnahme der Oö Umweltsenatschafft vom 15.12.2006 sei nachgewiesen worden, dass der im Gutachten der LUA vom 6.6.2006 im Zeitraum 26.8. – 25.11.2005 für die Landesmessstation Vöcklabruck angegebene Mittelwert der PM<sub>10</sub>-Konzentration falsch sei. Die Konzentrationsdifferenz zwischen der LUA-

Messstation und der Landesmessstation würde sich bei einer Korrektur dieses Fehlers auf den dreifachen Wert erhöhen. Damit könne nicht mehr von einem Nachweis der Gültigkeit der Ergebnisse der durchgeführten Ausbreitungsrechnung gesprochen werden.

Eine Hochrechnung der Oö Umweltanwaltschaft habe ergeben, dass der Jahresmittelwert der PM10-Belastung in B1-Nähe am Standort des LUA-Messcontainers in einem Bereich von ca. 28 – 33  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  abzuschätzen sei. Im Jahresmittel würde die durch die B1 verursachte PM10-Zusatzbelastung in B1-Nähe damit jedenfalls bei einem Wert von 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  liegen.

Im Jahre 2006 seien in Vöcklabruck wesentlich mehr Überschreitungen des PM10-Grenzwertes von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  für den Tagesmittelwert als in den Vorjahren aufgetreten, nämlich 31 Überschreitungen in 11 Monaten. Das sei mehr als die zulässige Überschreitungshäufigkeit gemäß IG-L.

Nach einer Analyse an 10 oberösterreichischen Messstationen gehe eine Erhöhung des Jahresmittelwertes um 1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  mit einer Erhöhung der Überschreitungshäufigkeit des TMW-Grenzwertes von im Mittel 3,6 Überschreitungstagen einher. Somit wären am Standort des LUA-Messcontainers aufgrund des um mindestens 5  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  höheren Jahresmittelwertes im Jahr 2006 fast 50 Überschreitungstage des PM10-TMW-Grenzwertes anzunehmen.

Wenn man von der im LUA-Gutachten vom 6.6.2006 angegebenen Zusatzbelastung von 1,0  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel ausgehe und berücksichtige, dass in Wirklichkeit von einem 1,8 mal so hohen Wert auszugehen sei, so verursache der Betrieb des geplanten Shopping Centers in der Nähe der B1 zusätzlich bis zu 7 Überschreitungstage des PM10-TMW-Grenzwertes. Von Seiten der LUA sei auf die wesentlichste Frage, nämlich wie oft in der Nähe der B1 der Grenzwert für den PM10 Tagesmittelwert bereits derzeit bzw. nach der Realisierung des geplanten Einkaufszentrums überschritten werde, überhaupt nicht eingegangen worden.

Zum Gutachten, das der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik bei der mündlichen Verhandlung erstattet hatte, brachte der Umweltanwalt im Wesentlichen folgendes vor:

Der Sachverständige habe nur den zu diesem Zeitpunkt vorliegenden Fachbeitrag Luft der Umweltverträglichkeitserklärung (Ausbreitungsrechnung der Lang Consult), nicht aber die später von der Projektwerberin vorgelegten Gutachten und Stellungnahmen der LUA beurteilt. In seinem Gutachten führe er aus, dass eine Differenzbetrachtung zwischen Nullvariante und Realisierung des Shopping Centers zeige, dass die PM10-Belastung im Jahresmittel um maximal 3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  steigen werde. Hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeit werde auf das Jahr 2004 abgestellt, in dem 5 Grenzwertüberschreitungen festgestellt worden seien. Somit seien aufgrund der maximalen Zusatzbelastungen bezogen auf die Vorbelastung vom Jahr 2004 in der Betriebsphase in Summe 14 Überschreitungen zu erwarten. Die Prognoseergebnisse der Umweltverträglichkeitserklärung kämen den im Zeitraum 26.8. – 25.11.2005 an der B1-nahen Messstation gemessenen PM10-Werten bzw. dem Unterschied zwischen dieser Messstelle und der Landesmessstelle Vöcklabruck wesentlich näher als die von der LUA berechneten Werte. Die in der Umweltverträglichkeitserklärung ausgewiesene Erhöhung der PM10-Belastung durch das Einkaufszentrum von maximal 3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel würde bedeuten, dass durchschnittlich 11 weitere Überschreitungstage auftreten würden. Das könne keineswegs als „irrelevant“ bzw. „geringfügig“ eingestuft werden.

Die Aussagen des Sachverständigen seien hinsichtlich der Überschreitungshäufigkeit des PM10-TMW-Grenzwertes unrichtig und unvollständig, weil er nur auf das besonders günstige Jahr 2004 abgestellt habe. Bei Beachtung dieses Umstandes hätte er erkennen müssen, dass neben der B1 die zulässige Überschreitungshäufigkeit gemäß IG-L keinesfalls gesichert eingehalten werden könne.

Die Behörde könne sich daher in der Frage der PM10-Belastung nicht auf das Gutachten des Sachverständigen stützen, da die tatsächlichen Verhältnisse in Vöcklabruck, insbesondere das Ausmaß der Vorbelastung, nicht berücksichtigt worden seien.

In diesem Zusammenhang bleibe unbestritten, dass die Summe der Überschreitungshäufigkeit in straßennahen Bereichen noch immer durch die Vorbelastung bestimmt werde. Dieser Umstand sei aber für die Entscheidung der Behörde nicht relevant. Von primärer Bedeutung sei, ob das Vorhaben bei den betroffenen Wohnnachbarn zu Gesundheitsgefährdungen (Grenzwert-überschreitungen) führe oder bereits überhöhte Luftschadstoffbelastungen weiter erhöht würden.

Im weiteren räumte der Umweltanwalt ein, dass bei der wichtigsten Kenngröße - dem Jahresmittelwert der PM10-Belastung beim Standort des LUA-Containers - weitgehend Übereinstimmung zwischen den Berechnungen der LUA und seiner Schätzung bestehe, die LUA jedoch nicht auf die mögliche Anzahl von Überschreitungen des PM10-TMW-Grenzwertes in B1-Nähe geschlossen habe. Es bestehe jedenfalls die

Möglichkeit von 40 – 50 Überschreitungen, wogegen derzeit 30 Überschreitungen zulässig wären. Dies bedeute, dass schon jetzt der Schutz der Gesundheit der Straßenanrainer der B1 nicht gewährleistet sei.

Die durch das geplante Vorhaben zu erwartende zusätzliche Feinstaubbelastung in Straßennähe sei höchst oberflächlich ermittelt worden. So sei eine Validierung der Immissionsbelastungen nur für den Parameter NOx, nicht aber für den Feinstaub erfolgt.

Die Ausbreitungsberechnungen der LUA hätten wesentlich niedrigere straßenbedingte PM10–Zusatzbelastungen (3,3 – 3,6 µg/m<sup>3</sup>) als der aus den Messergebnissen ermittelte Wert (5,3 µg/m<sup>3</sup> im Mittel des Messzeitraumes 26.8. – 25.11.2005) ergeben.

Es sei durchaus zuzugestehen, dass die unterschiedlichen Methoden der Ermittlung der PM10–Vorbelastung bei der Landesmessstation bzw. der LUA-Messstation Unsicherheiten bringen, dennoch könne der durch die Messung gefundene Konzentrationsunterschied nicht ignoriert werden. Bei der Ausbreitungsberechnung für straßenverkehrsbedingte PM10–Emissionen sei nämlich zu beachten, dass diese wesentlich von den örtlichen Gegebenheiten (Straßenzustand, Belagsart, ...) beeinflusst würden. Diese könnten von der Emissionsberechnung nicht genau erfasst werden. So sei es gut möglich, dass im konkreten Fall die straßenbedingten Feinstaubbelastungen in der Ausbreitungsrechnung unterschätzt würden und die aus den Messergebnissen ermittelten Werte – trotz vorhandener Unsicherheiten – die reale Situation besser wiedergeben würden. Im Sinne einer konservativen Herangehensweise hätte die Immissionsprognose nach Auffassung des Umweltsenates daher auf den Messdaten und nicht auf den wesentlich niedrigere Werte ergebenden Berechnungsergebnissen aufbauen müssen.

Projektwerberin:

Die Oö Umweltsenatschäft habe erstmals am 5.12.2006 Einwände betreffend Feinstaub erhoben. Diesbezüglich sei von der Projektwerberin das Gutachten der LUA vom 29.1.2007 vorgelegt worden.

Im Gutachten vom 28.2.2007 sei nochmals eine Neuberechnung der PM10-Immissionsbelastung sowohl für den Jahresmittelwert als auch für den Tagesmittelwert vorgenommen worden. Weiters sei eine Prognose für die PM10-JMW–Gesamtbelastung erstellt und die projektbedingte zusätzliche TMW–Überschreitungshäufigkeit im Detail dargelegt und eine übersichtliche Zusammenfassung in einer Tabelle erstellt worden. Die Behauptung der Oö Umweltsenatschäft, der Parameter Feinstaub sei nicht ausreichend behandelt worden, entbehre daher jeglicher Grundlage. Sämtliche nunmehr in der Berufung wieder aufgeworfenen Argumente seien in diesem Gutachten ausführlichst behandelt und entkräftet worden.

#### 1.2.1.3.4. Sonstige Ermittlungsmängel

##### 1.2.1.3.4.1. Nachvollziehbarkeit der Ausbreitungsberechnungen

Umweltsenat:

Bei den für die Luftschadstoffimmissionsprognosen verwendeten Modellen bestehe eine Bandbreite in der Wahl vieler Eingangsparameter und damit auch in den Ergebnissen. Protokolldateien würden eine Nachkontrolle, ob die Inputparameter plausibel und richtig seien, ermöglichen. Obwohl die Oö Umweltsenatschäft auf Basis einer einzelnen zur Verfügung gestellten AUSTAL 2000 – Protokolldatei nachgewiesen habe, dass den Ausbreitungsberechnungen zum Teil äußerst unplausible Annahmen zugrunde gelegen seien, habe die Behörde es unterlassen, der Projektwerberin aufzutragen, alle Eingabe- und Protokolldateien der Ausbreitungsberechnungen vorzulegen. Eine nachvollziehbare Beurteilung der Plausibilität bzw. Richtigkeit der von der LUA durchgeführten Ausbreitungsberechnungen habe es im gegenständlichen Verfahren zu keinem Zeitpunkt gegeben.

Zu diesem Punkt hat die Projektwerberin keine Gegenäußerung erstattet.

##### 1.2.1.3.4.2. Hochrechnung

Umweltsenat:

Eine Hochrechnung von einer 3-monatigen Messperiode im Zeitraum 26.8. – 25.11.2005 auf Jahresmittelwerte der Luftschadstoffbelastung sei im Hinblick auf den kurzen Messzeitraum mit Unsicherheiten verbunden, die nie in die Beurteilung eingeflossen seien.

Projektwerberin:

Es habe keine Hochrechnung von einer 3-monatigen Messperiode auf ein Jahr gegeben. Für die Berechnung der Grenzwerte in den Jahren 2008, 2012 und 2015 seien folgende Messdaten herangezogen worden:

- Daten von mehreren Jahren der Landesmessstelle S 407 (ca. 300 m vom Projektstandort entfernt)
- Daten der Messungen LUA vom 26.8. – 25.11.2005 (Messcontainer habe sich ca. 10 m von der B1 entfernt befunden)
- Daten der Windmessungen vom 2.9.2004 – 30.9.2005 (Direkt am Projektstandort)
- Daten der Messstelle Wels S 406

Generelle Praxis in den UVP-Verfahren sei, dass Messdaten der nächstgelegenen Messstation herangezogen würden. Die LUA habe zusätzlich zur Landesmessstelle die oben angeführten weiteren Daten heranziehen können, sodass Prognosen für Luftschadstoffe mit einer noch nie dagewesenen Genauigkeit und Sicherheit hätten abgegeben werden können. Diese Daten seien mit den von der LUA-Messstelle ermittelten Daten verglichen und ein Mittelwert gezogen worden. Dann seien diese Daten mit jenen der letzten Jahre der Landesmessstelle S 407 in diesem Zeitraum verglichen und anhand der übrigen Daten dieser Landesmessstelle auf ein Jahr hochgerechnet worden.

Ob im angeführten Messzeitraum untypische meteorologische Verhältnisse geherrscht hätten, sei dahin gestellt. Dies habe für das Ergebnis der Prognoserechnung keine Relevanz, da langfristige meteorologische Verhältnisse berücksichtigt worden seien.

#### 1.2.1.3.4.3. Passivsammler – Messergebnisse

Umweltanwalt:

Die Ergebnisse der begleitend zur B1-nahen Immissionsmessung durchgeführten NO<sub>2</sub> – Passivsammlermessungen seien in der Entscheidung nie berücksichtigt worden, obwohl sie deutlich höhere NO<sub>2</sub> – Immissionsbelastungen als die Ausbreitungsberechnung indiziert hätten. Es sei zuzugestehen, dass diese Art der Immissionsberechnung erheblich größere Messunsicherheiten aufweise als konventionelle Messverfahren. Dennoch seien sie eine Indiz dafür, dass an anderen Orten als dem LUA Messcontainer höhere NO<sub>2</sub> – Immissionen bestanden hätten.

Projektwerberin:

Die Passivsammlerergebnisse seien nicht herangezogen worden, weil nach der einschlägigen ÖNORM EN 13528 bei Passivsammlermessungen eine Unsicherheit von 30 bis 40% gegeben sei.

#### 1.2.1.3.4.4. Situierung des Messcontainers

Umweltanwalt:

Der LUA Messcontainer sei im Zeitraum vom 26.8. – 25.11.2005 in unmittelbarer Nähe einer Hecken- bzw. Baumzeile und einer Kleinwaldstruktur aufgestellt worden. Das entspreche weder den Vorgaben der ÖNORM M 5852 noch der Messkonzeptverordnung zum IG-L. Die Auswirkungen auf die Messergebnisse seien denkbar schwer abzuschätzen, „vermutlich nicht allzu hoch“.

Projektwerberin:

Die Oö Umweltsenatschenschaft sei vor dem Aufstellen des Messcontainers über den Aufstellungsort informiert worden und habe sich dazu nicht geäußert. Zu einem allfälligen „Abschirmeffekt“ des Vegetationsstreifens und dessen allfälliger Auswirkung auf eine Schadstoffverbindung durch Wirbelbildung sei die LUA im Gutachten vom 14.11.2006 ausführlich eingegangen. Die von der Oö Umweltsenatschenschaft zitierten Belegstellen für einen Abschirmeffekt würden ab einer Dichte von 8 m gelten. Dagegen trete bis zu einer Bepflanzungstiefe von 5 m sogar das Gegenteil ein.

#### 1.2.1.3.4.5. Repräsentativität des Messzeitraumes

Umweltanwalt:

Es sei unbestreitbar, dass im LUA-Messzeitraum 26.8. – 25.11.2005 in Vöcklabruck ein im Vergleich zum Gesamtjahr und zu den gleichen Monaten in anderen Jahren untypisch hoher Calmen- und Ostwindanteil sowie eine untypisch niedrige Ozonkonzentration geherrscht habe. Daraus ergäben sich kaum quantifizierbare Unsicherheiten in der Hochrechnung auf Jahresmittelwerte bzw. bei der Ermittlung der jahresdurchschnittlichen Konversionsrate.

Die Projektwerberin verwies in diesem Punkt auf ihre Äußerung zu Punkt 1.2.1.3.4.2..

#### 1.2.1.3.4.6. Nichtberücksichtigung der straßennahen Bebauung

Umweltanwalt:

Im Gutachten der LUA vom 6.6.2006 sei die straßennahe Wohnbebauung nicht berücksichtigt worden, obwohl sie mit Sicherheit erheblichen Einfluss auf die Strömungsverhältnisse im Nahbereich der B1 habe. Erst in der Folge seien orientierende Berechnungen für einen kleinen Bereich mit nur wenigen Gebäuden vorgenommen worden. Damit könne der Einfluss des Gebäudebestandes nicht hinreichend erfasst werden.

Projektwerberin:

Selbstverständlich seien Berechnungen unter Berücksichtigung der Wohnbebauung durchgeführt worden. Die Bebauungsdichte sei im untersuchten Bereich der B1 nicht sehr hoch. Daher sei der Einfluss der Bebauung erwartungsgemäß sehr gering. Im Gutachten der LUA vom 20.9.2006 sei er mit einem Wert von 5% ermittelt worden.

#### 1.2.1.3.4.7. Rauigkeitslänge

Umweltanwalt:

Die bei Berechnungen mit Programmen wie AUSTAL 2000 anzugebende Rauigkeitslänge im Rechengebiet habe bei bodennahen Quellen einen sehr großen Einfluss auf die Rechenergebnisse. Von der LUA sei ursprünglich mit einer Gebiets-Rauigkeitslänge von 0,5 m und in der Folge mit einem Wert von 1,0 m gerechnet worden. Der tatsächliche Gebietswert, der nie zur Berechnung herangezogen worden sei, liege bei 0,8 m.

Projektwerberin:

Die LUA habe in ihrem Gutachten ausgeführt, dass richtigerweise eine Rauigkeitslänge von 0,5 m heranzuziehen sei. Um der – fachlich nicht richtigen – Forderung der Oö Umweltsenatschenschaft dennoch nachzukommen, sei zusätzlich mit einer Rauigkeitsmenge von 1,0 m gerechnet worden. Diese Berechnung habe ergeben, dass die Oö Umweltsenatschenschaft offensichtlich falsch gelegen sei, da sie ein für die Einschreiterin noch günstigeres Ergebnis geliefert habe.

#### 1.2.1.3.4.8. Anemometerhöhe

Umweltanwalt:

Die LUA habe bei den Ausbreitungsrechnungen einen falschen Wert für die Anemometerhöhe verwendet. Die Behörde habe sich mit diesem Teilaspekt nie auseinandergesetzt.

Projektwerberin:

Die Anemometerhöhe sei den Berechnungen richtig und modellkonform zugrunde gelegt worden. Die Oö Umweltsenatschenschaft führe in der Berufung nicht dezidiert aus, wo hier ein Fehler liegen sollte.

#### 1.2.1.3.4.9. Maschenweite des Rechengitters

Umweltanwalt:

Bei den ursprünglich von der LUA durchgeführten Ausbreitungsberechnungen sei ein geschachteltes Rechengitter mit einer Maschenweite von 5 bzw. 10 m verwendet worden. Dabei seien die Aufpunkte 1, 3 und 4 im engmaschigen 5 m – Netz, alle anderen im 10 m – Netz gelegen. Insbesondere die relativ grobe Auflösung des 10 m – Netzes lasse in Straßennähe u.U. erhebliche Abweichungen von der tatsächlichen Immissionshöhe erwarten. Dieser Effekt sei in einer Nachrechnung der Oö Umweltsenatschafft mit einem feineren Rechengitter (2 m/ 4m) nachgewiesen worden. Die anderslautenden Berechnungsergebnisse der LUA bezögen sich nicht auf die vom Umweltanwalt kritisierte Situation (10 m – 2 m).

Projektwerberin:

Es sei auf die Forderung der Oö Umweltsenatschafft, ein kleineres Gitternetz 2 x 2 m zu verwenden, eingegangen worden. Die LUA habe für den höchstbelasteten Aufpunkt zusätzlich Emissionsmodellierungen mit einem feinmaschigen geschachtelten Rechengitter durchgeführt. Die Unterschiede zur Berechnung mit einem größeren Gitter seien marginal. Die Behauptung, es komme wegen eines zu großgewählten Rechengitters zu einer erheblichen Unterschätzung der berechneten Konzentration, sei fachlich widerlegt worden.

Der Oö Umweltanwalt stellte in der Berufung den Antrag, den angefochtenen Bescheid der Oö Landesregierung zu beheben, zu den von der Oö Umweltsenatschafft vorgebrachten Einwendungen und Argumenten entsprechende Gutachten von Sachverständigen aus den Bereichen Verkehrstechnik und Umweltmeteorologie einzuholen und auf Basis dieser Gutachten die beantragte Genehmigung zu versagen. In eventu möge die Entscheidung an die UVP-Behörde erster Instanz zur entsprechenden Ergänzung des Ermittlungsverfahrens zurückgewiesen werden.

Bei der Problematik der Zulässigkeit von Anlageteilen im Grünland und die Festlegung der Lage der maßgeblichen Immissionspunkte in der Immissionsprognose handle es sich um Rechtsfragen von grundsätzlicher Bedeutung für vergleichbare Vorhaben.

#### 1.2.2. Weitere Verfahrensschritte

Da zur Neuberechnung des Verkehrsaufkommens vom 8.9.2006 im erstinstanzlichen Verfahren kein verkehrstechnisches Gutachten eingeholt worden war, ersuchte der Umweltsenat den verkehrstechnischen Sachverständigen um eine Stellungnahme zur Berufung des Umweltanwaltes und der Gegenäußerung der Projektwerberin, insbesondere zu der fachlichen Nachvollziehbarkeit der herangezogenen Verkaufsflächen, den Annahmen zur Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrs, dem Verkehrsaufkommen unter Bedachtnahme auf die Zahl der geplanten Stellplätze und bezüglich der Schlussfolgerungen aus dem als plausibel beurteilten Verkehrsaufkommen. Weiters wurde der Sachverständige um eine Präzisierung hinsichtlich des von ihm empfohlenen Anschlusses der Siedlungsschwerpunkte an den öffentlichen Verkehr ersucht.

Aufgrund einer Gegenäußerung des Umweltanwaltes zu diesem Ergänzungsgutachten wurde der verkehrstechnische Sachverständige um eine weitere Stellungnahme ersucht. In ergänzenden Stellungnahmen vom 20.12.2007 und vom 1.2.2008 hat sich der verkehrstechnische Sachverständige zu einzelnen Fragen des Modal-Split geäußert.

Weiters wurden ergänzende luftreinhaltetechnische Gutachten vom 8.1.2008 und 18.2.2008 eingeholt.

Über Ersuchen des Umweltsenates hat der Amtssachverständige für Grundwasserfragen eine Stellungnahme vom 8.10.2007 zur Konsenswassermenge bei der Grundwasserentnahme erstattet.

Zu den vom Umweltsenat durchgeführten Ermittlungen wurde der Projektwerberin und dem Umweltanwalt Parteiengehör gewährt.

Ein Antrag der Projektwerberin auf Durchführung einer mündlichen Verhandlung wurde von dieser mit Zustimmung des Umweltanwaltes zurückgezogen.

## 2. Erwägungen des Umweltsenates

## 2.1. Verkehr

Der Umweltsenat bemängelte, der Bestandesverkehr beim bestehenden Einkaufszentrum sei überschätzt und der von AXIS angegebene ÖV-Anteil mit 15% zu hoch angesetzt worden.

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung des Einreichprojektes wurde der Verkehr beim bestehenden Einkaufszentrum am 25.6.2004 und am 16.9.2004 erhoben. Dabei wurde eine Verkehrserzeugung von insgesamt 4.938 Kfz/Tag (Ziel- und Quellverkehr) ermittelt.

Die Umweltsenatschaft führte am 3.3.2006 zwischen 10.30 und 12.30 Uhr eine Kontrollzählung durch. Diese habe eine halb so große Verkehrserzeugung ergeben.

Dazu stellte der verkehrstechnische Sachverständige in seinem Gutachten vom 9.3.2006 fest, eine von ihm am 18.2.2005 durchgeführte Zählung habe geringfügig niedrigere Werte für die Verkehrserzeugung ergeben als die in der Umweltverträglichkeitserklärung für die Zählung vom 25.6.2004 enthalten seien. Ein wesentlicher Rückgang der Verkehrserzeugung seit dem Analysezeitpunkt sei nicht festzustellen. Die vom Umweltsenat durchgeführte Zählung vom 3.3.2006 liege offenbar außerhalb der für die Bemessung der Anlage maßgeblichen Zeiträume.

Diese Feststellung des Sachverständigen ist durchaus schlüssig. Das bestätigt auch eine graphische Darstellung im Anhang 4 der Stellungnahme des Umweltsenates vom 7.12.2006. Aus dieser lässt sich nämlich ablesen, dass die Frequenz in den Mittagsstunden wesentlich niedriger ist als in den Vormittags- und Nachmittagsstunden. Zudem war das Möbelhaus am 3.3.2006 nicht mehr in Betrieb. Weiters räumte der Umweltsenat in dieser Stellungnahme ein, es sei dieser Tag vermutlich ein etwas schlechterer Einkaufstag gewesen.

Aufgrund der Feststellung der AXIS, der ÖV-Anteil der Kunden liege bereits beim bestehenden Einkaufszentrum bei rd. 15%, führte die Umweltsenatschaft am 17.11.2006 eine ganztägige Erhebung der Kundenfrequenz und des EKZ-induzierten Kfz-Verkehrs durch. Diese ergab eine Frequenz von 2.620 Kunden, davon 88 oder 3,4% ohne Kfz. Demgegenüber würden von AXIS 3000 Kunden, davon 450 oder 15% ohne Kfz angegeben. Es sei daher von einer systematischen und erheblichen Überschätzung des ÖV-Anteiles der zum bestehenden Einkaufszentrum anreisenden Kunden durch AXIS auszugehen.

AXIS hielt dem entgegen, die Tageserhebung der Umweltsenatschaft habe an einem Freitag stattgefunden, wo der Großteil der Schulen in der Umgebung um ca. 13 Uhr geschlossen werde. Über jeweils vier Wochen dauernde Postleitzahlenerhebungen von Interspar im Februar und Oktober 2006 im Zusammenhang mit der Auswertung der Verkaufsmengen aus dem „Jausengeschäft“ seien gegenüber einer Stichtagserhebung repräsentativer. Diese hätten einen durchschnittlichen Wert von 15% ergeben.

Dazu hat der Umweltsenat zutreffend angeführt, dieser Anteil fußläufiger Kunden beziehe sich nur auf ein Kundenaufkommen von 20% des von AXIS bisher angegebenen Kundenaufkommens, nämlich von 623 bzw. 649 Kunden insgesamt im Tagesmittel.

Dazu ist festzuhalten, dass in der Prognose der Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums in der Umweltverträglichkeitserklärung die ÖV-Erreichbarkeit im Hinblick auf die Entfernung der Bushaltestellen vom Standort des Einkaufszentrums als schlecht (MIV-Anteil 96%) eingestuft wurde. Dieser Wert deckt sich nahezu mit dem vom Umweltsenat angegebenen Wert von 3,4% ohne Kfz angereister Kunden.

Es kann dahingestellt bleiben, wie hoch der ÖV-Anteil beim bestehenden Einkaufszentrum tatsächlich ist, da für die Verkehrserzeugung des Bestandes Zählergebnisse aus der Umweltverträglichkeitserklärung vorliegen, die durch eine vom verkehrstechnischen Sachverständigen durchgeführte Kontrollzählung bestätigt wurden. Demnach kann laut Gutachten des Sachverständigen vom 9.3.2006, Pkt. 3.2.1, von einer Verkehrserzeugung von rund 5000 Kfz/24h für die damals am Standort befindlichen Nutzungen (Interspar und Möbelmarkt) ausgegangen werden.

Die Prognose für die Verkehrserzeugung des geplanten Einkaufszentrums in der Umweltverträglichkeitserklärung basiert auf Berechnungen, die auf der Grundlage der Bruttogeschossfläche bzw. der Verkaufsfläche durchgeführt wurden.

Bemerkenswert ist der Umstand, dass diesen Berechnungen eine Bruttogeschossfläche von 40.000 m<sup>2</sup> bzw. eine Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> zu Grunde gelegt wurde, obwohl in den Einreichunterlagen eine detaillierte Kalkulation mit Flächenangaben im Ausmaß von

46.850 m<sup>2</sup> Bruttogeschossfläche und 22.028 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche ausgewiesen war. Begründet wurde diese Diskrepanz damit, dass die laut Flächenwidmungsplan maximal mögliche Verkaufsfläche für die Berechnung der Leistungsfähigkeit an den Kreuzungen und Einfädelungsspuren herangezogen worden sei. Die Bruttogeschossfläche von 40.000 m<sup>2</sup> habe sich aus einem üblichen 25%-igen Anteil an nicht kundenrelevanten Lagerflächen ergeben.

Auf diesen Grundlagen wurden in der Umweltverträglichkeitserklärung Berechnungen über die Verkehrserzeugung angestellt.

Die Berechnung nach Snizek (Verkehrliche Wirkungen geplanter Nutzungen, Heft 541 der Straßenforschung, BMVIT) ergaben unter der Annahme einer Bruttogeschossfläche von 40.000 m<sup>2</sup> und einen MIV-Anteil von 0,96 eine Verkehrserzeugung von 7.900 Kfz/Tag bzw.

15.799 Kfz-Fahrten/Tag.

Die Berechnung nach Bosserhoff (Abschätzung der Verkehrserzeugung durch Vorhaben der Bauleitplanung, Heft 42 der Schriftenreihe der Hessischen Straßen- und Verkehrsverwaltung, Wiesbaden 2000) ergaben unter der Annahme einer Verkaufsfläche von 32.000 m<sup>2</sup> und einem MIV-Anteil von 0,95 unter Berücksichtigung des Wirtschaftsverkehrs 21.800 Fahrten/Tag.

Für die weiteren Berechnungen wurde von 10.000 Kfz/Tag bzw. 20.000 Kfz-Fahrten/Tag und einer Spitzenstunde von 1.400 Kfz ausgegangen.

Schwer verständlich ist die Tatsache, dass diese Daten, die auf einer theoretisch möglichen, aber nicht der tatsächlich geplanten Verkaufsfläche beruhten, sowohl in das lufttechnische Gutachten der Umweltverträglichkeitserklärung als auch in diverse Gutachten im UVP-Verfahren eingeflossen sind. Erst in der Stellungnahme vom 8.9.2006, also etwa ein halbes Jahr nach der mündlichen Verhandlung, wurde von der AXIS eine Neuberechnung der Verkehrserzeugung über die tatsächliche und bereits von Anfang an eingereichte Verkaufsfläche von 22.028 m<sup>2</sup> durchgeführt.

Die Neuberechnung nach Bosserhoff erfolgte unter der weiteren Annahme einer (zwischenzeitlich erfolgten) Anbindung des Einkaufszentrums an das Stadtbuss-Netz von Vöcklabruck und einer Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes im Umkreis des geplanten Einkaufszentrums. Daraus wurde ein MIV-Anteil von 0,725 abgeleitet. Die Berechnung ergab einen Wert von 5.270 Kfz/Tag für einen Freitag bzw. 4.770 Kfz/Tag für einen durchschnittlichen Wochentag. Das bedeutet ein Verkehrsaufkommen von rund 5.000/Tag bzw. 700/h. Das ist im Ergebnis eine Halbierung des in der Umweltverträglichkeitserklärung prognostizierten durch das geplante Einkaufszentrum induzierten Verkehrs.

Diese Berechnungen bildeten die Grundlage für die weiteren lufttechnischen Gutachten, die von der Projektwerberin beigebracht wurden.

In seiner Stellungnahme vom 31.10.2007 bestätigte der verkehrstechnische Sachverständige, dass mit der Verkehrserzeugung auf der Basis von 32.000 m<sup>2</sup> Verkaufsfläche die Leistungsberechnungen durchgeführt und die diesbezügliche Verträglichkeit des Vorhabens nachvollziehbar und richtig nachgewiesen sei. Die im Projekt vorgenommene Einschränkung auf die tatsächliche Verkaufsfläche habe keine Auswirkung auf diesen Nachweis, der für eine denkbar ungünstige Nutzungsverteilung gelte. Dass zwischenzeitlich die tatsächliche Verkaufsfläche für eine lufttechnische Beurteilung herangezogen worden sei, sei fachlich nachvollziehbar. Das gelte auch für das angewandte Verfahren nach Bosserhoff und die zum Einsatz gelangten projektspezifischen Berechnungsfaktoren. Es sei jedoch angezeigt, in einer Sensitivitätsbetrachtung das erwartete Ausmaß der in der Mall situierten Gastronomie hinzuzuzählen, dabei aber auch den hohen Cross-Selling-Faktor (Mehrfachnutzung) bei der Ermittlung der Verkehrserzeugung dieser Nutzung zu berücksichtigen. Bei dem von der Projektwerberin genannten Ausmaß dieser Flächen in der Größenordnung von 500 m<sup>2</sup> sei keine maßgebliche Änderung der für die Emissionsrechnung ermittelten Verkehrserzeugung zu erwarten. Die nun vorgelegte Verkehrserzeugung sei fachlich richtig bewertet.

Zur Sensitivitätsprüfung in seinem Teilgutachten stellte der Sachverständige fest, die (verhältnismäßig große) Anzahl der Stellplätze sei zur Überprüfung der für den verkehrlichen Nachweis ermittelten Verkehrserzeugung herangezogen worden, wobei es darum gegangen sei, den ungünstigsten Fall auszutesten. In der nun angestellten

Berechnung einer Durchschnittsmenge für die lufttechnische Beurteilung habe die Anzahl der Stellplätze keine Bedeutung.

Den in der Berechnung der Verkehrserzeugung angesetzten Modal-Split mit einem MIV-Anteil von 72,5% erachtete der Sachverständige unter den nun geltenden Rahmenbedingungen der ÖV-Erschließung und der Richtlinien-Situation als fachlich nachvollziehbar und richtig. Das mit 1. September 2006 gültige Merkblatt RVS 02.01.13 „Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren“ der österreichischen Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr gebe als Hauptwert für den MIV-Anteil der Besucher eines „gut“ erschlossenen Einkaufszentrums an Wochentagen 69% bei einer Spanne von 26 bis 79% an. Als „gut“ erschlossen gelte ein dichtes Angebot mit Intervallen länger als 7,5 Minuten bis zu 30 Minuten in den Hauptverkehrszeiten.

Zur Frage der ÖV-Erschließung von Siedlungsschwerpunkten stellte der Sachverständige fest, in erster Linie seien die Siedlungsgebiete der Stadt Vöcklabruck so im Öffentlichen Verkehr zu erschließen, dass das Shopping Center hinsichtlich Reisezeit und Fahrplanangebot attraktiv erreicht werden könne.

Die aktuelle Konzeption des Stadtbusses Vöcklabruck sehe eine flächen- und zeitmäßig weitreichende Erschließung der Siedlungsgebiete von Vöcklabruck durch fünf Linien vor, die im Studentakt verkehren und Umsteigepunkte mit günstigen Übergangszeiten zu anderen Stadtbuslinien aufweisen. Damit sei das gesamte Siedlungsgebiet von Vöcklabruck mit dem Zentrum und den Ortsteilen Dürnau, Ober- und Unterlixlau, Schalchham, Wagrain, Buchleiten, Poschenhof und um das Landeskrankenhaus im Stadtbus mit dem Shopping Center verbunden. Die Stadtbuslinie 1 erschließe darüber hinaus die Nachbarorte Regau, Puchheim und Attnang direkt mit dem Shopping Center. Die über das fußläufig entfernte Schulzentrum erreichbaren Regionalbusse würden die wichtigsten regionalen Kundenpotentiale in die Richtungen Schwanenstadt, Gaspoltshofen, Ampflwang, Frankenburg, Gampern, Mondsee, Gmunden, Unterach und St. Georgen erschließen. Über die Stadtbusverbindung zum Bahnhof würden auch die direkt von der Westbahn erschlossenen regionalen Siedlungsbereiche an das Shopping Center angebunden.

In seiner ergänzenden fachlichen Stellungnahme vom 1.2.2008 äußerte sich der verkehrstechnische Sachverständige zu Fragen der Leistungsfähigkeit des Stadtbusses und stellte – teilweise abweichend von früheren Äußerungen – fest, von den 3300 nicht im MIV anreisenden Besuchern würden 80% auf den Öffentlichen Verkehr und je 10% auf Kunden, die zu Fuß oder mit dem Rad das Einkaufszentrum aufsuchen, entfallen.

Daraus ergäben sich 2640 mit dem Öffentlichen Verkehr anreisende Besucher, von denen angenommen werde, dass sie sich wie folgt auf das bestehende Linienangebot aufteilen:

5% direkt mit dem Regionalbus zum Schulzentrum

95% mit dem Stadtbus direkt oder mit Umsteigen aus Bahn und Regionalbus

Von den Fahrten mit dem Stadtbus werde angenommen, dass sich 750 (30%) Besucher auf die Linie 1 und 1760 Besucher (70%) auf die Linie 5 aufteilen.

Dem stehe heute auf beiden Linien jeweils das Angebot eines 60 – Minuten – Taktes mit einer Kapazität von 450 Personen je Linie in der Öffnungsperiode des Einkaufszentrum gegenüber.

Um die ermittelte Nachfrage abdecken zu können, müssten die bestehenden Taktangebote der Linie 1 auf 30 Minuten und der Linie 5 auf 15 Minuten verdichtet werden.

Das Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen erscheint unter Berücksichtigung der erwähnten ergänzenden Stellungnahme schlüssig und nachvollziehbar. Die Aussagen des Sachverständigen hinsichtlich des MIV-Anteiles des geplanten Einkaufszentrums stützen sich auf das gültige Merkblatt RVS 02.01.13, das den Stand der Technik in diesem Bereich wiedergibt. Aus der Stellungnahme des verkehrstechnischen Sachverständigen vom 1.2.2008 ergibt sich, dass die Annahmen der Projektwerberin hinsichtlich des ÖV-Anteiles nur erfüllt werden können, wenn der Takt auf den Stadtbuslinien 1 und 5 wesentlich verdichtet wird. Daher war die Auflage im Punkt III. A) 1.1. entsprechend zu ergänzen.

Mit seinem Einwand, die Auflagen III A) 1.1. und III A) 1.3. des angefochtenen Bescheides seien nicht vollstreckbar, da sie Dritte zum Abschluss einer Vereinbarung verpflichteten, ist der Umweltsenat im Recht. Auflagen sind Nebenbestimmungen eines begünstigenden Verwaltungsaktes. Sie müssen behördlich erzwingbar sein (vgl. Stolzlechner-Wendl-Zitta, Die gewerbliche Betriebsanlage, 2. Auflage, 1991, RZ 275). Auflagen können nur den Inhaber der Bewilligung verpflichten. Der Abschluss einer Vereinbarung mit einem Dritten ist

daher diesem gegenüber nicht vollstreckbar. Die Behörde hat jedoch die Möglichkeit, einen Vertragsabschluss als Bedingung vorzuschreiben (vgl. D. Ennöckl, N. Raschauer, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, 2. Auflage, S. 164). Der Umweltsenat hat daher die Auflagen unter den genannten Punkten als Bedingungen formuliert.

## 2.2. Luftreinhaltung

### 2.2.1. Allgemeines

Im eingereichten Projekt und im erstinstanzlichen Verfahren wurden hinsichtlich der Luftschadstoffimmissionen verschiedene Szenarien untersucht. Neben der Erhebung des Ist- Zustandes 2004 (bzw. 2006 in der abschließenden lufttechnischen Beurteilung der LUA) wurden Nullvarianten (derzeitige Nutzung ohne Vorhaben SC Vöcklabruck) sowie die Betriebsphasen (SC Vöcklabruck) für die Jahre 2008, 2012 und 2015 mit verschiedenen Modellen berechnet. Weiters wurden Prognosen für die Bauphase und einen möglichen Störfall dargestellt.

Im Lufttechnischen Gutachten – Abschließende Beurteilung der LUA vom 28.2.2007 wurde u.a. die Ist-Situation anhand der Messdaten der ca. 360 m südlich der B1 situierten Luftgütemessstelle der Oö Landesregierung (Messstelle S 407) für NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> und PM<sub>10</sub> ausgewiesen und mit den hochgerechneten Jahresmittelwerten der LUA-Messstation an der B1 verglichen. Für den Durchschnitt der Jahre 2004 bis 2006 ergeben sich für den Umweltsenat folgende Werte (µg/m<sup>3</sup>):

	S 407	LUA
NO <sub>2</sub>	19	28
NO <sub>x</sub>	29	63
PM <sub>10</sub>	24	29

Bei der Messstation S 407 wurden bezüglich PM<sub>10</sub> folgende Überschreitungen der TMW >50 µg/m<sup>3</sup> gemessen:

2003:	25
2004:	5
2005:	17
2006:	30

In dieser abschließenden Beurteilung hat die LUA Immissionsprognosen für die Jahre 2012 und 2015 neu berechnet. Auf das Szenario 2008 wurde im Hinblick auf die Verschärfung der Grenzwerte nach IG-L in den folgenden Jahren nicht eingegangen. Diese Vorgangsweise ist nicht zu beanstanden, da mit einer Inbetriebnahme des Shopping Centers im Jahr 2008 nicht mehr gerechnet werden kann.

Die Prognose SC Vöcklabruck/2012 hat für die NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung an den am höchsten belasteten Aufpunkten Jahresmittelwerte von 28 - 29 µg/m<sup>3</sup> ergeben.

Die Prognose für den Planfall SC Vöcklabruck/2015 stellt sich wie folgt dar:

#### Jahresmittelwerte:

Gesamtbelastung NO<sub>2</sub>: 27 µg/m<sup>3</sup>  
 Eff. Zusatzbelastung NO<sub>2</sub> (Differenz PF SCV-PF 0): 0,5 - 1,3 µg/m<sup>3</sup>  
 Gesamtbelastung PM<sub>10</sub>: 28 µg/m<sup>3</sup>  
 Eff. Zusatzbelastung PM<sub>10</sub>: 0,3 - 0,4 µg/m<sup>3</sup>

#### Kurzzeitwerte:

Gesamtbelastung NO<sub>2</sub> (max.HMW): 147 µg/m<sup>3</sup>  
 Eff. Zusatzbelastung NO<sub>2</sub>: 17 µg/m<sup>3</sup>  
 Eff. Zusatzbelastung PM<sub>10</sub> - TMW max.: 0,8 - 1.3 µg/m<sup>3</sup>

In einer ergänzenden Stellungnahme vom 15.5.2007 befasste ich die LUA erneut mit der Feinstaubproblematik und kam anhand zweier verschiedener Lösungswege, nämlich einem statistischen Ansatz und einer Zeitreihenrechnung, zum Ergebnis, dass im Jahr 2015 mit 21 Überschreitungstagen des TMW-Grenzwertes für PM<sub>10</sub> zu rechnen sei. Die Prognose projektbedingter zusätzlicher PM<sub>10</sub>-TMW- Überschreitungshäufigkeiten

ergab nach dem Zeitreihenansatz keine und nach dem statistischen Ansatz 1 bis 2 zusätzliche Überschreitungen im höchstbelasteten Aufpunkt im Vergleich zum Nullplanfall.

Im ergänzenden Gutachten vom 18.2.2008 verwies der Amtssachverständige für Luftreinhaltung zur erwähnten abschließenden Beurteilung der LUA auf seine Ausführungen zu den Ausbreitungsberechnungen und stellte fest, dass die berechneten Immissionskonzentrationen im Bereich der Kreuzung B1/Wagrainerstraße nachvollziehbar und für die zu Grunde gelegten Verkehrsannahmen (Durchschnittsberechnung) plausibel seien. Es ist dies der Bereich mit den höchsten prognostizierten Immissionskonzentrationen.

Im Hinblick auf die Diskussion über die richtige Wahl der Immissionspunkte wurde vom Umweltsenat eine Stellungnahme des erwähnten Amtssachverständigen zur Frage eingeholt, ob bei der Verwirklichung des Vorhabens an den Grundgrenzen der für Wohnzwecke gewidmeten Liegenschaften entlang der B1 im Untersuchungsgebiet die Halbstundenmittelwerte für NO<sub>2</sub> gemäß IG-L eingehalten werden. Dazu hat der Sachverständige festgestellt:

„In der Ausbreitungsberechnung der LangConsult, Dr. Lang, wurde für den Rechenpunkt 18, welcher direkt an der Grundgrenze beim Kreuzungsbereich B1 mit B143/145 liegt, bzw. Rechenpunkt 12, welcher an der B1 nördlich des zukünftigen Einfahrtsbereiches liegt, folgende maximalen Halbstundenmittelwerte für NO<sub>2</sub> errechnet:

	Zusatzbelastung
Gesamtbelastung	
2008: 148 µg/m <sup>3</sup>	179 µg/m <sup>3</sup>
2015: 133 µg/m <sup>3</sup>	167 µg/m <sup>3</sup>

Vom Laboratorium für Umweltanalytik wurden für den Kreuzungsbereich B1/Wagrainer Straße folgende maximalen Halbstundenmittelwerte für NO<sub>2</sub> errechnet (siehe übermittelte Beilage 15 – ergänzendes Gutachten der LUA vom 20. September 2006), wobei der durch das Vorhaben induzierte Verkehr um 50% niedriger angesetzt wurde, als bei der obigen Berechnung:

#### **Zusatzbelastung**

Gesamtbelastung	
2015: ---µg/m <sup>3</sup>	155 – 165 µg/m <sup>3</sup>

Aus beiden Berechnungen geht hervor, dass an den stark belasteten Punkten (Kreuzungsbereiche) bei den dortigen Grundstücksgrenzen zu den nächstgelegenen Wohngebäuden der maximale Halbstundenmittelwert für NO<sub>2</sub> unter dem Immissionsgrenzwert von 200 µg/m<sup>3</sup> als HMW liegt. Bei ungünstigen meteorologischen Bedingungen und bei extremen Verkehrssituationen könnten NO<sub>2</sub>- Immissionskonzentrationen von über 200 µg/m<sup>3</sup> an der Grundgrenze in diesen Kreuzungsbereichen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.“

Diese Situationen seien nicht unbedingt ursächlich mit dem Shopping Center im Zusammenhang zu sehen, sondern könnten auch in der derzeitigen Konfiguration auftreten. Bezüglich Häufigkeit könne keine konkrete Aussage getroffen werden. Der Amtssachverständige verwies jedoch auf ähnliche Situationen im städtischen bzw. straßennahen Bereich, und zwar auf die Messstationen Linz/Römerberg und Enns/Kristein. Bei diesen straßennahen Messstationen ergaben sich in den Jahren 2004 bis 2006 zwischen 0 und 6 Überschreitungen des NO<sub>2</sub>-HMW pro Jahr. Lediglich bei der Station Linz/Römerberg wurden im Jahre 2006 25 Überschreitungen dieses Wertes ausgewiesen, was im Jahresbericht der Oö. Landesregierung mit einer besonderen Verkehrssituation in Zusammenhang gebracht wurde. Nach Auffassung des Umweltsenates kann daher davon ausgegangen werden, dass an der Straßengrundgrenze der B1 im Untersuchungsgebiet höchstens mit 6 Überschreitungen dieses Wertes zu rechnen ist, zumal an der Messstation Enns/Kristein mit einem DTV 57.574 ein wesentlich höheres Verkehrsaufkommen herrscht als für Vöcklabruck prognostiziert wurde. Diese wenigen Extremsituationen erscheinen nicht repräsentativ und stehen einer Genehmigung nicht entgegen.

#### 2.2.2. Wahl der NO-NO<sub>2</sub> – Konversionsraten

Zu diesem Thema stellte der Sachverständige für Luftreinhaltetechnik in seinem vom Umweltsenat eingeholten Gutachten vom 8.1.2008 fest, zur Beschreibung der NO-NO<sub>2</sub> – Konversion gebe es u.a. folgende Rechenansätze:

- Berechnung nach Romberg (empirische Kurve auf Basis einer Parametrisierung von Messwerten)

- Berechnung nach VDI 3782/1 (reaktionskinetischer Ansatz 1. Ordnung)
- Parametrisierung auf Basis örtlicher Messungen

Von der Lang Consult sei die Oxydation von NO zu NO<sub>2</sub> auf Basis eines reaktionskinetischen Modells unter Berücksichtigung des Ozonpegels und der Lichtintensität berechnet worden. Für die Ozonkonzentration sei die autobahnahe Messstation „Enns-Kristein“ herangezogen worden. Die LUA habe den Ansatz „Parametrisierung auf Basis örtlicher Messungen“ verwendet. Dieser weise im relevanten NO<sub>x</sub>-Konzentrationsbereich eine niedrigere Konversionsrate aus als die Romberg-Kurve. Es sei eine Konversionsrate von 44% eingesetzt worden. Diese Konversionsrate beruhe auf einer Hochrechnung des Messzeitraummittelwertes mit Hilfe der Daten aus der Luftmessstation Vöcklabruck.

Das von der LUA verwendete Ausbreitungsmodell „AUSTAL“ habe eine NO-NO<sub>2</sub>-Konversion implementiert, die auf Basis der VDI-Richtlinie 3782/1 beruhe. Ein Vergleich dieser normierten Konversion mit Romberg zeige, dass diese ebenfalls wie die von der LUA verwendete Konversion niedrigere Konversionsraten einsetze. Ein Vergleich der Konversionsraten mit Luftmesswerten in Autobahnnähe zeige, dass die „AUSTAL“-Konversionsrate genauere NO<sub>2</sub>-Immissionen errechne, wobei beide (VDI und Romberg) die Konversionsraten eher überschätzen.

Der Sachverständige verwies auf eine Studie „Untersuchung des Vegetationseinflusses auf die Immissionskonzentration im Bereich der Stadt Vöcklabruck in Österreich“ des Ingenieurbüros Lohmeyer GmbH & Co.KG vom Februar 2007. In dieser Studie wird u.a. festgestellt, bei einem Vergleich zwischen den berechneten und den

gemessenen NO<sub>2</sub> - Gesamtbelastungen sei die berechnete höher als

die gemessene. Dies zeige, dass der Romberg-Ansatz nur mit einer gewissen Ungenauigkeit die Verhältnisse an dieser Straße abbilden könne. Des weiteren bestünden auch für diese Eingangsdaten bzw. Modellierungen Unsicherheiten.

Der Sachverständige stellt dazu fest, der Einsatz von Konversionsraten sei mit entsprechenden Unsicherheiten behaftet, die von den jeweiligen meteorologischen Situationen abhängen. Diese Unsicherheiten könnten jedenfalls in Kauf genommen werden, da die anderen Rechenparameter, wie z.B. Verkehrsannahmen, mit weit höheren Unsicherheiten behaftet seien und somit quantitativ zu weit größeren Unschärfen bei der Berechnung der Immissionen führen würden.

Der Umweltsenat schließt sich diesem Gutachten an. Die Projektwerberin hat auch zu Recht auf die RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“, die den Stand der Technik darstellt, hingewiesen. In dieser wird folgendes angeführt: „Die empirischen Parameter a, b und c wurden aus einer Vielzahl von Messdaten deutscher Messstationen abgeleitet, sodass eine allgemein gültige Anwendbarkeit der Romberg-Funktion nicht immer gegeben ist. Ihre empirischen Parameter sollten nur dann verwendet werden, wenn keine ausreichenden lokalen Informationen vorliegen. In der Regel sind jedoch die standortspezifischen Faktoren zu berücksichtigen und die Parametrisierung ist entsprechend anzupassen.“

Die LUA hat bei der Ermittlung der Konversionsrate auf Daten ihrer Messstelle zurückgegriffen. Überdies standen ihr umfangreiche meteorologische Daten zur Verfügung. Damit konnten standortspezifische Einflussfaktoren berücksichtigt werden.

### 2.2.3. Feinstaub

Der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige hat zu diesem Thema in seiner ergänzenden Stellungnahme vom 18.2.2008 ausgeführt:

„Zur derzeitigen Vorbelastung an PM<sub>10</sub> an der B1 darf ausdrücklich auf die diversen vorgelegten ‚Nullvariante-Istzustand‘- Berechnungen hingewiesen werden. Die eigentliche Vorbelastung ist über ein ganzes Gebiet als gleich anzusehen und entspricht im konkreten Fall den Messwerten der Luftmessstation Vöcklabruck. Zur Beurteilung der konkreten ‚Ist-Belastung‘ an der B1 – welche anscheinend irrtümlich als Vorbelastung tituliert wird – wurde eine Berechnung ‚Nullvariante – Istzustand‘ berechnet. Die daraus errechnete Gesamtbelastung ergibt die derzeitige Istbelastung. Bezüglich der derzeitigen Überschreitungen des PM<sub>10</sub>- Tagesmittelwertes entlang der B1 wird auf die allgemein bekannten generellen PM<sub>10</sub>-Schwankungen hingewiesen, die einerseits stark überregionalen Einflüssen und andererseits starken Einflüssen von der allgemeinen Wetterlage ausgesetzt sind. Je nachdem sind die entsprechenden tatsächlichen TMW-Überschreitungen gegeben. Die vom Shopping-Center Vöcklabruck zukünftig verursachten PM<sub>10</sub>- Tagesmittelwertüberschreitungen werden bei 1 – 2 (je nach herangezogener Ausbreitungsberechnung) zusätzlichen Überschreitungen liegen. Somit belaufen sich die

zusätzlichen Überschreitungen bei 3% und wären üblicherweise als irrelevant anzusehen. Die vom Umweltanwalt angesprochene Erhöhung der Zahl der Überschreitungen von 11 Tagen kann sich nur auf die Gesamtentwicklung beziehen, wobei davon der Großteil der Überschreitungen – 9-10 Tage – auf die zu erwartende allgemeine Verkehrsentwicklung zurückzuführen ist.“

Die vom Sachverständigen angesprochene Vorbelastung an der B1 „Nullvariante-Istzustand“ stellt sich für den Umweltsenat nach den vorliegenden Berechnungen wie folgt dar:

In der Abschließenden Beurteilung der LUA vom 28.2.2007 auf der Basis der neuen Verkehrsprognosen wurde die Ist-Situation im Untersuchungsgebiet einerseits für die Messstation Vöcklabruck S 407 und andererseits für die Messstelle der LUA an der B1 dargestellt. Aus diesen Tabellen ergibt sich, dass an der Messstation S 407 die PM10-Jahresmittelwerte in den Jahren 2003 bis 2006 zwischen 21 und 27  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  schwankten; der durchschnittliche Wert über diesen Zeitraum betrug 24  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . An dieser Messstation traten folgende Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  auf:

2003:	25
2004:	5
2005:	17
2006:	30

Das ergibt im Durchschnitt 19 Überschreitungstage. Bei der LUA-Messstelle wurden die Jahresmittelwerte für diese Jahre hochgerechnet bzw. geschätzt, da laut LUA eine exakte Hochrechnung nicht möglich war. Dabei ergaben sich PM10-Jahresmittelwerte zwischen 26 und 33  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  und ein Durchschnittswert von 29  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Wenn man diese Werte mit den Grenzwerten des IG-L (bis 31.12.2004: 35, ab 2005 bis 2009: 30 und ab 2010: 25 Überschreitungstage) vergleicht, ist festzustellen, dass diese bei der Messstation S 407 eingehalten wurden.

Die Überschreitungshäufigkeit an der Messstelle der LUA kann anhand der angegebenen Jahresmittelwerte geschätzt werden. Nach dem Leitfaden UVP und IG-L des Umweltbundesamtes, Version 2007, zeigt eine Auswertung der Messergebnisse aller Messstellen in Österreich einen deutlichen statistischen Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert und der Anzahl der Überschreitungen des Tagesmittelwertes PM10 von 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dieser stellt sich wie folgt dar:

Zulässige Überschreitungen Jahresmittelwert

35	28,4
30	27,3
25	26,1

Ein Vergleich mit diesen statistischen Daten, die allerdings nur den mittleren Zusammenhang wiedergeben, ergibt bei der LUA-Messstelle etwa 35 Überschreitungstage. Demgegenüber sind nach dem IG-L derzeit maximal 30 Überschreitungstage zulässig.

Die Immissionsprognose der LUA weist für den Planfall SC Vöcklabruck/2015 eine Gesamtbelastung von 28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  als Jahresmittelwert an den drei höchstbelasteten Aufpunkten aus. Die LUA geht bei dieser Prognose davon aus, dass die zu erwartende allgemeine Verkehrszunahme durch strengere Abgasnormen und Änderungen in der Flottenzusammensetzung kompensiert wird. In dieser Prognose wird die effektive Zusatzbelastung durch den Betrieb des geplanten Einkaufszentrums mit max. 0,4  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  angegeben. Der Grenzwert des IG-L für den Jahresmittelwert beträgt 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Die effektive Zusatzbelastung liegt daher bei 1% dieses Grenzwertes. Aus dieser Zusatzbelastung resultieren laut Gutachten des Amtssachverständigen je nach herangezogener Ausbreitungsrechnung 1 bis 2 zusätzliche Überschreitungen des Tagesmittelwertes.

Die prognostizierte Gesamtbelastung von 28  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  lässt statistisch im Jahr 2015 eine Anzahl zwischen 30 und 35 Überschreitungstagen erwarten. Das bedeutet für den Planfall 2015, dass der Grenzwert an einzelnen Punkten entlang der B1 zwar überschritten wird, jedoch nicht in dem vom Umweltanwalt genannten Ausmaß.

Aus dem Gutachten des Amtssachverständigen ergibt sich, dass diese Überschreitungen nur zu einem geringen Teil dem geplanten Einkaufszentrum zuzurechnen sind und dessen Immissionsbeitrag hinsichtlich PM10 irrelevant ist.

#### 2.2.4. Nachvollziehbarkeit der Ausbreitungsberechnungen

Nach dem luftreinhalte-technischen Gutachten des Amtssachverständigen im Berufungsverfahren ist die Ausbreitungsrechnung der Lang Consult im Prinzip fachlich nachvollziehbar. Die Berechnung der LUA sei bedingt nachvollziehbar. Es seien sämtliche Parkdecks als Quellhöhe anstatt unter Niveau mit demselben Ausmaß über Niveau angesetzt worden. Somit sei in der unmittelbaren Nähe des Vorhabens eine Unterschätzung der Immissions-situation gegeben. Diese fehlerhafte Quellfiguration habe jedoch keinen markanten Einfluss auf die relevanten Immissionskonzentrationen entlang der B1, vor allem nicht bei den kritischen Kreuzungsbereichen. Die Halbierung der induzierten Verkehrsströme bewirke eine Reduktion der NO<sub>2</sub>-Immissionskonzentration als JMW im Kreuzungsbereich B1/Wagrainerstraße von ca. 0,7 µg/m<sup>3</sup> (<3% des Grenzwertes).

#### 2.2.5. Hochrechnung vom Messzeitraum Herbst 2005 auf ein Jahr

Aus dem im Berufungsverfahren erstatteten luftreinhalte-technischen Gutachten ergibt sich, dass bezüglich Windrichtung und Windgeschwindigkeit während des dreimonatigen Zeitraumes gegenüber dem mehrjährigen Vergleich eine ausgeprägte „Nordostwetterlage“ und eher „Hochdruckwetterlagen mit gradientenschwachen Situationen“ herrschten. Diese Wetterlage trat sowohl an der B1 als auch an der Luftmessstation Vöcklabruck auf. Da im Nahbereich einer Straße die Windrichtungsverteilung auf Grund der „Kanalwirkung des Straßenverkehrs“ eine weit untergeordnete Auswirkung auf die unmittelbar angrenzende Schadstoffkonzentrationen habe, erscheine die durchgeführte Hochrechnung der Schadstoffkonzentrationen auf Jahresmittelwerte als nachvollziehbar und plausibel.

Ergänzend dazu ist auf die Stellungnahme der ZAMG Salzburg vom 27.9.2006 zu verweisen. Aus dieser ergibt sich, „dass die für die Ausbreitungsberechnungen zur Verfügung stehenden Daten fast exakt den langjährigen mittleren Verhältnissen entsprechen ...“

#### 2.2.6. Passivsammer- Messergebnisse

Der Sachverständige bestätigte die Behauptung der Projektwerberin, dass die Stickstoffdioxid –Passivsammler mit großen Unsicherheiten behaftet sind. Die im LUA –Messbericht vom Jänner 2006 ausgewiesene Unsicherheit von +/-30% schein realistisch. Es sei daher gerechtfertigt, dass die Messergebnisse der Passivsammler im konkreten Fall nicht direkt berücksichtigt worden seien.

#### 2.2.7. Situierung des Messcontainers

Dem Gutachten des Sachverständigen ist zu entnehmen, dass zur Situierung eines Messcontainers bezüglich meteorologischer Messungen die ÖNORM M 9490-6 und bezüglich kontinuierlicher Immissionsmessungen die ÖNORM M 5852 heranzuziehen sind. Aus diesen Normen sei ersichtlich, dass bei der Wahl des Probenahmeortes auf diverse Anströmungshindernisse, wie Bäume und dgl., zu achten sei. Es seien zum Teil Mindestabstände, wie z.B. zweifacher Abstand der Baumhöhe, vorgesehen. Eine Abweichung von diesen Bedingungen sei zulässig, wenn dies das Messziel gestatte. Ein besserer Probenahmeort wäre im gegenständlichen Fall eine Verrückung in Richtung Nordost in den mittleren Bereich der Parkplätze gewesen.

Zur Beurteilung, ob die umliegende Vegetation einen Einfluss auf die Schadstoffkonzentrationen bei dem Probenahmeort habe, sei von der Oö. Umweltschutzbehörde die erwähnte Studie „Untersuchung des Vegetationseinflusses auf die Immissionskonzentration im Bereich der Stadt Vöcklabruck in Österreich“ vom Februar 2007 beim Ingenieurbüro Lohmeyer GmbH & Co.KG in Auftrag gegeben worden.

Diese habe folgende Aussage getroffen: „Die Modellierungen zeigen, dass direkt am Messpunkt die Auswirkungen der Hecke auf die Immissions-situation äußerst gering sind“. Generell seien höhere Immissionen mit Vegetation als ohne Vegetation im Bereich des Messcontainers errechnet worden.

Somit hatte der nicht normgerechte Standort des Messcontainers keinen negativen Einfluss auf die Messergebnisse.

#### 2.2.8. Repräsentativität des Messzeitraumes

Zum Vorbringen des Umweltsenates, im LUA-Messzeitraum vom 26.8. – 25.11.2005 habe in Vöcklabruck ein untypisch hoher Calmen- und Ostwindanteil und eine niedrigere Ozonkonzentration geherrscht, wird auf die Ausführungen unter Pkt. 2.3.6. verwiesen. Diese gelten laut Sachverständigem auch für Ozon. Die Wettersituation mit den damit verbundenen Schadstoffkonzentrationen wurde somit ausreichend berücksichtigt.

#### 2.2.9. Nichtberücksichtigung der straßennahen Bebauung

Die Berücksichtigung der straßennahen Bebauung kann laut Gutachten des Sachverständigen über die Rauigkeitslänge oder über die Gebäudeumströmung berücksichtigt werden. In den Ausbreitungsberechnungen sei die Umgebung, vor allem die Gebäude, über die Wahl der Rauigkeitslänge berücksichtigt worden. In einer zusätzlichen Ausbreitungsberechnung der LUA sei für den Kreuzungsbereich B1/Wagrainerstraße die Gebäudeumströmung einbezogen worden.

Allgemein könne festgestellt werden, dass im konkreten Fall eine Berücksichtigung über die Rauigkeitslänge ausreichend sei, da die durchgeführten Ausbreitungsberechnungen eine direkte Anströmung der Gebäude annehmen.

#### 2.2.10. Rauigkeitslänge

Zu diesem Thema verwies der luftreinhaltetechnische Amtssachverständige auf die TA-Luft 2002, die mittlere Rauigkeitslängen in Abhängigkeit von sog. Landnutzungsklassen vorsieht. Auf Grund dieser Auflistung sei die Wahl der Rauigkeitslänge von 0,5 m in Straßennähe korrekt.

#### 2.2.11. Anemometerhöhe

Der Amtssachverständige führte dazu aus, die Anemometerhöhe gebe an ,in welcher Höhe die der Berechnung zur Verfügung gestellte

Meteorologie gemessen bzw. gültig sei. Wie die LUA auf die

Anemometerhöhe von 14,4 m komme, sei aus den vorliegenden Unterlagen nicht direkt nachvollziehbar.

Zu den Auswirkungen der eingesetzten Anemometerhöhe hielt der Sachverständige fest, die Meteorologie, wie z.B. die Windgeschwindigkeit, werde bei einer bestimmten Höhe- vorzugsweise bei 10 m über Grund – gemessen. Das diagnostische Windfeldmodell, welches dem Ausbreitungsmodell AUSTAL zu Grunde liege, interpoliere die Windgeschwindigkeit zwischen Messhöhe und Grund logarithmisch, sodass in Bodennähe die Windgeschwindigkeit gegen Null gehe. Bei gleicher Windgeschwindigkeit ergebe eine Korrektur der Anemometerhöhe von 10 m auf 14,4 m eine Verringerung der interpolierten Windgeschwindigkeit im Bodenbereich. Daher sei bei Linienquellen (z.B. Straßen) mit einer schlechteren Durchmischung und Ausbreitung der Luftschadstoffe zu rechnen, was zur Folge habe, dass im Nahbereich der Linienquellen höhere Schadstoffkonzentrationen ausgewiesen würden. Somit habe die von der LUA gewählte Anemometerhöhe im konkreten Fall zu keinem Minderbefund bei den errechneten Schadstoffkonzentrationen entlang der B1 und an den Kreuzungsbereichen geführt.

#### 2.2.12. Maschenweite des Rechengitters

Der Amtssachverständige stellte dazu fest, die Lagrangeberechnungen beruhten auf einer Volumenswertbildung. Es sei dem Modellierer vorbehalten, welche Gittergröße er heranziehe. Bei Straßenquellen nehme die Schadstoffimmission am Anfang stark exponentiell ab und verflache nach ca. 40 m. Dadurch würden die höheren Immissionen die Mittelwertbildung überproportional beeinflussen. Somit sei bei einer größeren Maschenweite in Straßennähe mit höheren Immissionskonzentrationen als bei kleineren Maschenweiten zu rechnen. Bei einem Rechengitter mit 10 m bzw. 5 m Abstand seien höhere Immissionskonzentrationen in Straßennähe zu erwarten als bei einem 2 m-Raster.

Die Rechenergebnisse der LUA vom 6.6.2006 seien eher als überschätzend anzusehen.

Die Kritik des Umweltsenats war daher auch in diesem Punkt nicht zutreffend.

### 2.3. Rechtliche Beurteilung

#### 2.3.1. Der § 17 UVP-G 2000 lautet:

„(1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.“

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsveroraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(3) ...

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen.

(6) – (8) ....“

Nach den Bestimmungen der Absätze 1 und 2 hat die Behörde zunächst zu prüfen, ob die in den Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Genehmigungsveroraussetzungen gegeben sind.

### 2.3.2. Raumordnung

Der Umweltanwalt vertrat die Auffassung, die verschiedenen Anlagen zur Beseitigung der beim Einkaufszentrum anfallenden Abwässer sowie der Nutzwasserbrunnen seien untrennbare Bestandteile der „Gesamt-Anlage“ Shopping Center Vöcklabruck und daher im Grünland (Gz 2) nicht zulässig. Der Raumordnungs- und Baugesetzgeber sei in kompetenzrechtlicher Hinsicht auch legitimiert, Wasserbenutzungsanlagen aus raumordnerischen und baulichen Gesichtspunkten zu regeln.

Im angefochtenen Bescheid wird die Rechtsmeinung geäußert, die Anwendbarkeit des § 30 Abs. 5 Satz 1 Oö. ROG 1994 sei nicht gegeben, weil diese Bestimmung sich nur auf Bauten und Anlagen beziehe, die dem Geltungsbereich der Oö. BauO 1994 unterliegen. Das ergebe sich aus der historischen Entwicklung des § 40 Abs. 5 Oö. ROG 1994. Allerdings sei entgegen der von der Projektwerberin geäußerten Rechtsmeinung der Aspekt der Raumordnung nicht von der Wasserrechtskompetenz des Bundes mitumfasst.

Gemäß § 30 Abs. 5 1. Satz Oö. ROG 1994 dürfen im Grünland nur Bauten und Anlagen errichtet werden, die nötig sind, um dieses bestimmungsgemäß zu nutzen. Der im Flächenwidmungsplan Vöcklabruck entlang der Vöckla ausgewiesene Grünzug hat nach der Legende (Gz 2) die Funktion Gewässerschutz.

Nach dem Wortlaut dieser Bestimmung wären mangels ausdrücklicher Ausnahme auch die gegenständlichen Anlagen zur Abwasserbeseitigung und Grundwassernutzung umfasst. Der § 30 Oö. ROG 1994 ist jedoch im Zusammenhang mit dem § 1 Abs. 4 leg.cit. zu sehen. Dieser lautet:

„Soweit Bestimmungen dieses Landesgesetzes den Zuständigkeitsbereich des Bundes berühren, sind sie so auszulegen, dass sich keine über die Zuständigkeit des Landes hinausgehende rechtliche Wirkung ergibt.“

Daraus resultiert die Forderung nach einer verfassungskonformen Auslegung des § 30 Oö. ROG.

Die kompetenzrechtliche Abgrenzung zwischen Bund und Ländern im Bereich der Raumordnung hat der Verfassungsgerichtshof im Erkenntnis Slg. 2674/1954 mit folgendem Rechtssatz umschrieben:

„Die planmäßige und vorausschauende Gesamtgestaltung eines bestimmten Gebietes in bezug auf seine Verbauung, insbesondere für Wohn- und Industriezwecke einerseits und für die Erhaltung von im wesentlichen unbebauten Flächen andererseits (‘Landesplanung’ – ‘Raumordnung’), ist nach Art. 15 Abs. 1 B-VG in der Fassung von 1929 in Gesetzgebung und Vollziehung insoweit Landessache, als nicht etwa einzelne dieser planenden Maßnahmen, wie im besonderen solche auf den Gebieten des Eisenbahnwesens, des Bergwesens, des Forstwesens und des Wasserrechts, nach Art. 10 bis 12 B-VG in der Fassung von 1929 der Gesetzgebung oder auch der Vollziehung des Bundes ausdrücklich vorbehalten sind.“

Die Raumordnung stellt sich als Querschnittsmaterie dar, bei der dem Bund u.a. im Bereich des Wasserrechts eine Fachplanungskompetenz zukommt. Der Kompetenztatbestand „Wasserrecht“ in Art. 10 Abs. 1 Z 10 B-VG ermächtigt den Bund, den Wasserhaushalt in quantitativer und qualitativer Hinsicht zu regeln. Das schließt notwendigerweise auch Regelungen über Grund und Boden mit ein (Pernthaler, Raumordnung und Verfassung, 3. Band, 1990 S. 68 ff.).

Der Schutz der Gewässer ist ein zentraler Regelungsbereich des Wasserrechtes. Dem Landesgesetzgeber ist es jedoch im Sinne der sog. Berücksichtigungsbefugnis nicht verwehrt, in seinen Regelungen alle öffentlichen Zwecke und auch solche des Bundes zu berücksichtigen (vgl. Öllinger, Verfassungsrecht, 6. Auflage S. 135 ff., VfGH Slg. 4486/1963, 13.326/1993 u.a.). Wenn die Stadt Vöcklabruck in ihrem Flächenwidmungsplan dem gegenständlichen Grünzug den Schutzzweck „Gewässerschutz“ zugeordnet hat, dann steht dies unter diesem Gesichtspunkt im Einklang mit der Verfassung.

Die Abgrenzung der Fachplanungskompetenzen des Bundes gegenüber der allgemeinen Raumplanungskompetenz der Länder ist anhand der Versteinerungstheorie zu klären (vgl. Hauer, Raumplanung in der bundesstaatlichen Kompetenzverteilung, in: Österr. Raum- und Fachplanungsrecht, S. 9 ff.).

Zur Frage der Abgrenzung zwischen dem Wasserrecht einerseits sowie der Raumordnungs- und Baurechtskompetenz der Länder andererseits hat der Verfassungsgerichtshof in seinem Erkenntnis vom 16.10.1992, B 942/91, festgestellt, dass der Landesgesetzgeber nicht befugt ist, die Errichtung von Wasserbauten im engeren Sinn, also von Bauten, die unmittelbar der Wasserbenutzung dienen, einer Bewilligungspflicht nach der Bauordnung zu unterwerfen. Im konkreten Fall leitete er aus der salvatorischen Klausel im § 1 Abs. 3 Stmk. ROG 1974 ab, dass der Landesgesetzgeber (Raumordnungs- und Baurechtsgesetzgeber) keine Anordnungen treffen wollte, die über die Kompetenz des Landes gemäß § 15 Abs. 1 B-VG hinausgehen. Somit sieht der Verfassungsgerichtshof auch keine Raumordnungskompetenz der Länder hinsichtlich der Wasserbenutzungsanlagen. Dies gilt allerdings nur für die Bauten, die ausschließlich und bestimmungsgemäß der Wassernutzung dienen. Werkstättegebäude, Lagerräume, Büroräume oder ähnliche Bauten bedürfen selbst dann, wenn sie mit einer Wasserbenutzungsanlage in einem unmittelbaren Zusammenhang stehen, einer baubehördlichen Bewilligung (H. Mayer, Baurechtliche Bewilligung für Wasserkraftanlagen, *ecolex* 1991, 214).

Der im Grünzug entlang der Vöckla geplante Horizontalfilterbrunnen stellt eine Wasserbenutzungsanlage gemäß § 10 WRG 1959 dar und bedarf daher einer wasserrechtlichen Bewilligung. Die Anlagen zur Ableitung, Reinigung und Versickerung bzw. Einleitung der Abwässer in die Vöckla sind nach § 32 leg.cit. bewilligungspflichtig. Bei letzteren handelt es sich nach den Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 zwar nicht um Wasserbenutzungsanlagen, es finden jedoch nach § 32 Abs. 6 WRG 1959 die Bestimmungen für Wasserbenutzungsanlagen sinnngemäße Anwendung. Vor dem Wasserrechtsgesetz 1959 fielen Einwirkungen auf die Gewässerbeschaffenheit auch unter die Wassernutzungen (vgl. Oberleitner, Wasserrechtsgesetz 2. Auflage, RZ 1 zu § 9). Dieser Aspekt ist insbesondere unter dem Gesichtspunkt der Versteinerungstheorie kompetenzrechtlich von Bedeutung.

Daraus ergibt sich, dass die erwähnten baulichen Anlagen im Grünland errichtet werden dürfen. Die Flächenwidmung Grünzug ist in Bezug auf diese Anlagen nicht bindend (vgl. US 9B/2005/8-431).

Der Einwand des Umweltsenates, es handle sich bei diesen Anlagen um Teile der „Gesamtanlage EKZ“, die nicht isoliert als Wasserbenutzungsanlage beurteilt werden dürften, ist nicht zutreffend. Diese Anlagen sind zwar Teil eines Vorhabens im Sinne der (weiten) Definition im § 2 Abs. 2 UVP-G 2000; § 17 leg.cit. bietet jedoch in diesem Zusammenhang keine Rechtsgrundlage dafür, dass die Verwaltungsvorschriften im Rahmen eines UVP-Verfahrens anders anzuwenden wären als außerhalb eines solchen Verfahrens. Im vorliegenden Fall unterliegt zwar der Gebäudekomplex des Einkaufszentrums den baurechtlichen Vorschriften, nicht jedoch die gegenständlichen Anlagen im Grünzug. Eine raumplanungsrechtlich unterschiedliche Behandlung ist daher

geboten. Abgesehen davon wurde gerade im Wasserrechtsverfahren der Aspekt des Gewässerschutzes eingehend behandelt.

Die Rechtsmeinung des Umweltsenates deckt sich hier im Ergebnis mit jener der Oberösterreichischen Landesregierung. Die im erstinstanzlichen Bescheid dazu angeführte Begründung erscheint jedoch nur insoweit zutreffend, als Anlagen aus kompetenzrechtlichen Gründen - wie im vorliegenden Fall - vom Geltungsbereich der Oö. Bauordnung 1994 ausgenommen sind. Würde man der Ansicht folgen, dass sich § 30 Abs. 5 1. Satz Oö. ROG 1994 nur auf bauliche Anlagen beziehe, die dem Geltungsbereich der Oö. Bauordnung unterliegen, so wäre die Sanktionsbestimmung im § 40 Abs. 8 insoweit überflüssig, als sie sich auf die Ausführung (nicht nur die Verwendung) baulicher Anlagen bezieht. Der Abs. 8 verweist nämlich auf die entsprechende Sanktionsnorm der Bauordnung, die auch eine von den raumplanungsrechtlichen Bestimmungen abweichende Ausführung sanktioniert. Folgerichtig umfasst der § 40 Abs. 8 Oö. ROG 1994 nur die gesetzwidrige Ausführung baulicher Anlagen, die nicht in den Geltungsbereich der Bauordnung fallen.

Hinsichtlich der Feuerwehrzufahrt, die im Bereich des Grünzuges geplant ist, vertritt die Behörde 1. Instanz die Rechtsmeinung, es handle sich nicht um eine bauliche Anlage im Sinne der Oö. BauO 1994, da es zu keiner Oberflächenversiegelung komme und für die Aufbringung von Rasensteinen keine fachlichen Kenntnisse erforderlich seien. Der Umweltsenat teilt hier die Auffassung des Umweltsenates, dass Feuerwehreinsätze bei derart großen baulichen Anlagen den Einsatz von schwerem Gerät erfordern und damit eine entsprechende Tragfähigkeit der Zufahrt gegeben sein muss. Für eine werkgerechte Herstellung dieser Zufahrt sind daher sehr wohl fachtechnische Kenntnisse im Sinne des § 2 Z 2 des Bautechnikgesetzes LGBI Nr. 67/1994 i.d.g.F. erforderlich.

Laut Bebauungsplan Nr. 69 „Interspar – Hanfgründe“ der Stadtgemeinde Vöcklabruck ist zwar im Grünzug Gz 2 die Errichtung von Bauten grundsätzlich unzulässig. Von diesem Verbot sind jedoch nicht versiegelte Flächen für die erforderliche Zufahrt von Einsatzfahrzeugen, hochwasserdammbegleitende Erhaltungswege sowie Fuß- und Radwege ausgenommen. Die vom Umweltsenat angesprochene Mitbenützung der Feuerwehrzufahrt für die Betreuung und Wartung der Abwasserbeseitigungsanlagen teilt das rechtliche Schicksal dieser Anlagen und fällt aus diesem Grund nicht unter die raumordnungsrechtlichen Einschränkungen.

### 2.3.3. Schutz der Nachbarn

2.3.3.1. Für die Bauphase des geplanten Einkaufszentrums kommt der § 30 Abs. 1 des Oö. Bautechnikgesetzes in Betracht. Dieser lautet:

„(1) Für die Bauausführung gelten die Bestimmungen des § 3 sinngemäß. Die im Einzelfall erforderlichen Vorkehrungen im Interesse des Unfall- und Brandschutzes sowie zur Vermeidung erheblicher Belästigungen durch Staub, Lärm oder Erschütterungen sind rechtzeitig zu treffen. Der Bauführer hat im besonderen dafür zu sorgen, dass jeder unnötige störende Lärm auf der Baustelle vermieden wird und die Ableitung von Oberflächenwässern ohne Beeinträchtigung der benachbarten Grundstücke erfolgt.“

Dazu hat der medizinische Sachverständige in seinem Gutachten vom 3.2.2006 festgestellt, aus medizinischer Sicht habe die prognostizierte zusätzliche durch den Bau des Shopping Centers bedingte Staubbelastung und NO<sub>2</sub>-Belastung keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden (keine unzumutbaren Belästigungen) der nächstgelegenen Anrainer, wenn die im Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 11, Lufttechnische Untersuchung und im UVP-Teilgutachten Luftreinhalte- und Meteorologie festgelegten, unbedingt erforderlichen Maßnahmen (Feuchthaltung des Aushubmaterials etc.) umgesetzt werden.

2.3.3.2. Für die Betriebsphase des geplanten Einkaufszentrums kommt hinsichtlich der Luftschadstoffemissionen die Gewerbeordnung 1994 in Betracht.

Der § 77 GewO 1994 lautet:

„(1) Die Betriebsanlage ist zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71 a) und dem Stand der medizinischen und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden bestimmten geeigneten Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 1 vermieden und Belästigungen, Beeinträchtigungen oder nachteilige Einwirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2-5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. ....

(2) Ob Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 zumutbar sind, ist danach zu beurteilen, wie sich die durch die Betriebsanlage verursachten Änderungen der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(3) Die Behörde hat Emissionen von Luftschadstoffen jedenfalls nach dem Stand der Technik (§ 71 a) zu begrenzen. Die für die zu genehmigte Anlage in Betracht kommenden Bestimmungen einer Verordnung gemäß

§ 10 des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, in der jeweils geltenden Fassung, sind anzuwenden. Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung genehmigt werden soll, bereits eine Überschreitung eines Grenzwertes gemäß Anlage 1, 2 oder 5b IG-L oder einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 3 IG-L vorliegt oder durch eine Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen der Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9 a IG-L oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 des Immissionsschutzgesetzes-Luft in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Grenzwertüberschreitungen anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

(4) – (9) ....“

Der Umweltanwalt bemängelte beim Thema Luftreinhaltung die Wahl der maßgeblichen Immissionspunkte. Nach der von ihm zitierten Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes zum Bau- und Gewerbeamt seien die Auswirkungen von Immissionen eines Projektes für jene Situation zu beurteilen, die für die Nachbarn am ungünstigsten sei. Bei der Wahl des für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung oder Belästigung maßgebenden Immissionspunktes sei auf den der Emissionsquelle am nächsten liegenden Teil des Nachbargrundstückes abzustellen.

Es ist richtig, dass der Verwaltungsgerichtshof in ständiger Rechtsprechung (vgl. Zlen. 99/04/0034, 2004/05/0248 u.a.) bei der Beurteilung der Zumutbarkeit von Belästigungen auf die für den Nachbarn ungünstigste Situation abstellt. Das ist in der Regel die Situation an der Grundgrenze zum Nachbargrundstück. Bei Luftschadstoffen kann der Aufpunkt, d.h. jener Punkt, wo die höchsten Immissionskonzentrationen zu erwarten sind, auch in einer größeren Entfernung vom Emissionsort liegen. Diesen Punkt zu beschreiben, ist Sache des luftreinhaltetechischen Sachverständigen (vgl. VwGH 27.6.2003, 2002/04/0195). Der Verwaltungsgerichtshof gesteht dem Nachbar auch die Wahl zu, wo er sich auf seinem Grundstück aufhalten will, sei es in einem Gebäude oder außerhalb eines solchen. Diese Dispositionsfreiheit könne aber durch Rechtsvorschriften insbesondere auf dem Gebiet des Baurechts aber auch durch eine bloß faktische Unmöglichkeit des Aufenthaltes eingeschränkt sein (VwGH 28.8.1997, 95/04/0222).

Dieser nachbarfreundlichen Sichtweise steht eine sehr enge Auslegung der Reichweite der Betriebsanlage im Sinne des § 74 Abs. 1 GewO 1994 gegenüber (vgl. Stolzlechner-Wendl-Zitta, Die gewerbliche Betriebsanlage, RZ 158). Der Verwaltungsgerichtshof unterscheidet in ständiger Rechtsprechung (vgl. Zlen. 92/04/0244, 98/04/0225 u.a.) strikt zwischen den Auswirkungen der Betriebsanlage einerseits und jenen des Verkehrs auf Straßen mit öffentlichem Verkehr andererseits. Das bedeutet, dass im gewerblichen Betriebsanlagenverfahren nur jener durch Kunden verursachte Verkehr der Betriebsanlage zugerechnet wird, der innerhalb der Betriebsanlage stattfindet, nicht jedoch der von Kunden auf öffentlichen Straßen induzierte Verkehr. Hinsichtlich des übrigen vom Betrieb herrührenden Verkehrs (Lieferanten, etc.) wird der Betriebsanlage nur jener zugerechnet, der sich im engeren örtlichen Bereich der selben abspielt. Dazu zählt das Zu- und Wegfahren, nicht jedoch das bloße Vorbeifahren auf einer Straße mit öffentlichem Verkehr.

Im Unterschied zum gewerblichen Betriebsanlagenverfahren werden im UVP-Verfahren auch die Umweltauswirkungen des durch ein Vorhaben verursachten Verkehrs auf öffentlichen Straßen dem Projekt zugerechnet. Diese Zurechnung leitet sich aus dem weiten Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 und der Aufgabenbestimmung des § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ab, wonach die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen auf die Schutzgüter Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung sind. Außerdem sind bei der Genehmigung gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen von Umweltauswirkungen in eine Gesamtbewertung des Vorhabens einzubeziehen (Ch. Baumgartner, Immissionsgrenzwerte im Anlagengenehmigungsverfahren, RdU, 2000/44; Leitfaden UVP und IG-L, Umweltbundesamt 2007; US 6B/2003/8-57, Mutterer Alm). Eine ausdrückliche gesetzliche Regelung über das räumliche Ausmaß dieser Zurechnung des Verkehrs zu einem Projekt besteht nicht.

Nach Bergthaler/Weber/Wimmer, Die Umweltverträglichkeitsprüfung, 1998, S. 124 sind sekundäre Wirkungsursachen in dem Umfang in die Umweltverträglichkeitsprüfung einzubeziehen, als sie mit dem Vorhaben in einem untrennbaren räumlichen Zusammenhang stehen und zur Erfüllung des Projektzweckes notwendig sind oder sich aus diesem kausal ergeben. Lediglich jener Verkehr bzw. Verkehrszuwachs, der durch den konkreten Standort des Vorhabens bestimmt ist – und nicht bei Wahl eines beliebigen Standortes für dieses Vorhaben genauso auftreten würde – sei somit als Teil des Vorhabens aufzufassen. In der Regel ist dies nach

Meinung dieser Autoren nur der Zufahrtbereich bis zum Anschluss an das übergeordnete öffentliche Straßennetz.

Baumgartner (in RdU 2000/44) nennt als weiteres Abgrenzungskriterium die Parteistellung der Gemeinde im § 19 Abs. 3 UVP-G 2000. Demnach seien Auswirkungen in der Standortgemeinde und in der an diese unmittelbar angrenzenden Gemeinde zu berücksichtigen.

B. Raschauer zieht in seinem zum vorliegenden Projekt erstatteten Rechtsgutachten zu Fragen der Beurteilung von Luftschadstoff-Immissionen den Schluss, auf dem Boden dieser Abgrenzung würden sich Fragen des Verkehrsaufkommens auf der B1 im gegenständlichen Fall überhaupt nicht stellen. Das Abstellen auf Bereiche bis zum Anschluss an das höherrangige Verkehrsnetz sei durchaus ein rechtlich begründetes primäres Abgrenzungskriterium. Höherrangige Straßen dienen in erster Linie dem Durchzugsverkehr. Sie würden aufgrund dieser Funktion konzipiert oder gewidmet, sodass eine erhöhte Verkehrsbelastung zweckimmanent sei. Auch eine rechnerisch prognostizierbare Verkehrszunahme auf einer Bundesstraße sollte daher seiner Meinung nach nicht einem Projekt zugerechnet werden. Irgendeine diese Belastung verringernde planerische Gestaltungsmöglichkeit stehe der Projektwerberin auch nicht zur Verfügung. Allerdings sei nicht auszuschließen, dass im Einzelfall auch das erhöhte Verkehrsaufkommen auf einer übergeordneten Straße beurteilungsrelevant sein könne, etwa wenn es bei einer direkt an eine Straße angeschlossenen Anlage oder bei unzureichender Dimensionierung von Zufahrts- und Parkmöglichkeiten vorhersehbar zu Rückstaus auf dieser Straße kommen werde.

Der Umweltsenat kann sich der Auffassung Raschauers, dass im vorliegenden Fall der durch das geplante Einkaufszentrum induzierte Verkehr auf der B1 auszuklammern wäre, nicht anschließen.

Zunächst ist anzumerken, dass in der zitierten Literatur darauf hingewiesen wird, dass jener Verkehr, der durch den konkreten Standort des Vorhabens bestimmt ist, Teil des Vorhabens sei. Gerade dieses Kriterium trifft auf das geplante Einkaufszentrum zu. Dieses ist auf einen regionalen Einzugsbereich von über 100.000 Einwohnern ausgelegt. Das Shopping Center Vöcklabruck wird über Abfahrtsrampen direkt an die B1 angeschlossen. Somit muss der gesamte Kundenverkehr im Untersuchungsraum der Umweltverträglichkeitserklärung, der sich bis zu den nächsten größeren Kreuzungen erstreckt, über die B1 abgewickelt werden. Der im Untersuchungsraum durch das geplante Einkaufszentrum induzierte Verkehr wurde mit 5.000 Kfz/Tag prognostiziert.

Nach dem zitierten Leitfaden des Umweltbundesamtes muss die Verkehrsuntersuchung jene Gebiete umfassen, in welchen mit einer maßgeblichen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens zu rechnen ist. Zumindest soll das Untersuchungsgebiet bis zur nächsten Anschlussstelle an das hochrangige Netz reichen. In einem vergleichbaren Beispiel wird in diesem Leitfaden empfohlen, dass der Untersuchungsraum „zumindest die Landesstraßen im Stadtgebiet, die für die Zubringung genutzt werden, und auf denen Verkehrszuwächse zu erwarten sind, umfassen“ soll.

Der Verwaltungsgerichtshof (31.3.2005, 2004/07/0199) und der genannte Leitfaden des Umweltbundesamtes sehen das Schwellenwertkonzept als geeignetes Mittel für die Abgrenzung des Untersuchungsraumes an. Im vorliegenden Fall hat das UVP-Verfahren ergeben, dass im gewählten Untersuchungsraum zwar bei den PM10-Immissionen, nicht jedoch bei der NO<sub>2</sub>-Konzentration das Irrelevanzkriterium der Jahreszusatzbelastung erfüllt wird. Das bedeutet, dass der Untersuchungsraum jedenfalls nicht zu weit angelegt wurde.

In der Frage der Immissionspunkte (Aufpunkte) darf nicht übersehen werden, dass sich diese Judikatur zum gewerblichen Betriebsanlagenrecht nur auf Immissionen bezieht, die direkt von der Betriebsanlage ausgehen. Bezüglich der mittelbaren Auswirkungen durch den induzierten Verkehr auf öffentlichen Straßen hat der Verwaltungsgerichtshof – wie bereits erwähnt – festgestellt, dass diese für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einer gewerblichen Betriebsanlagen nicht relevant sind. Dies gilt allerdings nicht für Anlagen, die dem UVP-G 2000 unterliegen. Die zitierte Judikatur ist daher auf den vorliegenden Fall nicht unmittelbar anwendbar.

Ausgangspunkt für die Beurteilung der Situierung der Aufpunkte ist die Tatsache, dass es sich bei der B1 um eine höherrangige Straße handelt, und zwar um eine ehemalige Bundesstraße, die gemäß § 4 des Bundesgesetzes über die Auflassung und Übertragung von Bundesstraßen, BGBl I Nr. 50/2002, dem Land Oberösterreich übertragen wurde und nach § 40 a des Oö. Straßengesetzes, LGBl. Nr. 84/1991 i.d.g.F. als Landesstraße gilt. Der Umweltsenat teilt die Auffassung Raschauers, dass höherrangige Straßen für ein größeres Verkehrsaufkommen konzipiert sind. Laut Verkehrsuntersuchung in der Umweltverträglichkeitserklärung hat diese Landesstraße im Jahre 2004 im höchstbelasteten Abschnitt zwischen dem bestehenden Einkaufszentrum und der Kreuzung Wagrainerstraße ein Verkehrsaufkommen von 32.008 Kfz/24h aufgewiesen. Wenn man von dieser Situation

ausgeht, wird deutlich, dass die Nachbarn bei der Nutzung ihrer an diese Straße angrenzenden Grundstücke bereits jetzt gewissen faktischen Einschränkungen in ihrer Dispositionsfreiheit unterliegen.

Nach Ansicht des Umweltsenates ist daher der Nachbarnschutz im Bereich von öffentlichen Straßen gegenüber dem vom Verwaltungsgerichtshof judizierten Nachbarnschutz bei Betriebsanlagen etwas differenzierter zu beurteilen. In diese Richtung weist insbesondere die Überlegung, dass bei Vorhaben, die unter dem Schwellenwert der UVP-Pflicht liegen – etwa bei Einkaufszentren mit weniger als 1.000 Kfz-Stellplätzen – die Auswirkungen des durch Kunden induzierten Verkehrs auf öffentlichen Straßen nicht entscheidungsrelevant sind. Würde man andererseits bei Vorhaben, die dem UVP-G 2000 unterliegen, den von Kunden induzierten Verkehr nach der denkbar ungünstigsten Situation beurteilen, wäre dies im Hinblick auf den Gleichheitsgrundsatz bedenklich.

Dabei ist auch zu berücksichtigen, dass Projektwerber eines Einkaufszentrums nur sehr eingeschränkte Möglichkeiten zur Beeinflussung des Verkehrsaufkommens haben.

Die Projektwerberin hat für die Langzeitimmissionsbelastung (Zusatzbelastung im Jahresmittel) die Aufpunkte beim Gebäudemittelpunkt der Wohnnachbarn angesetzt. Die Behörde hat dies akzeptiert, da sich die Anrainer über das Jahr gesehen überwiegend im Bereich der Wohngebäude aufhalten. Für die Situation an der Grundgrenze des am höchst belasteten Nachbarn (Aufpunkt 5) wurden in den Gutachten der Lang Consult und der LUA der Halbstundenmittelwert ausgewiesen. Diese Differenzierung nach der Dauer des Aufenthaltes auf Teilen der Nachbargrundstücke scheint unter den gegebenen Umständen richtig und praktikabel.

Zur Forderung des Umweltsenates, die Aufpunkte zumindest entsprechend der Messkonzeptsverordnung mindestens 5 m vom Fahrbahnrand entfernt festzulegen, hat Raschauer in seinem erwähnten Gutachten zu Recht festgestellt, dass das IG-L, auf das sich diese Verordnung stützt, Luftqualitätsstandards beinhaltet und keine nachbarnschützende Funktion hat. Das IG-L habe nicht Punktbeurteilungen, sondern Gebietsbeurteilungen zum Gegenstand.

Im gegenständlichen Verfahren wurde eingehend geprüft, inwieweit beim Betrieb des geplanten Einkaufszentrums der Nachbarnschutz gewährleistet ist.

Der medizinische Sachverständige hat im erstinstanzlichen Verfahren auf der Grundlage des luftreinhalte-technischen Gutachtens der LUA vom 28.2.2007 eine abschließende medizinische Beurteilung vorgenommen.

Der Sachverständige stellte bezüglich der NO<sub>2</sub>-Immissionen fest, dass bei den Aufpunkten 5, 8 und 11 für den Planfall SC Vöcklabruck/2015 mit einer Gesamtbelastung von 141 bzw. 147 µg/m<sup>3</sup> (je nach angenommener Grundbelastung) als Halbstundenmittelwert und einer Gesamtbelastung von 26 µg/m<sup>3</sup> als Jahresmittelwert zu rechnen sei. Bei den höchstbelasteten Wohnanrainern – somit bei allen übrigen Wohnanrainern im Untersuchungsgebiet – unterschreite die Gesamtbelastung mit Betrieb des Shopping Center Vöcklabruck im Jahr 2015 die Grenzwerte. Diese werden nach IG-L im Jahr 2015 200 µg/m<sup>3</sup> für den Halbstundenmittelwert und 30 µg/m<sup>3</sup> für den Jahresmittelwert betragen und im ungünstigsten Fall mit 73,5% beim HMW bzw. mit 86,7% beim JMW ausgeschöpft.

Hinsichtlich der PM<sub>10</sub>-Immissionen stellte der medizinische Sachverständige fest, beim Tagesmittelwert bei den höchstbelasteten Wohnanrainern - somit auch bei allen übrigen Wohnanrainern im Untersuchungsgebiet - erfülle die Zusatzbelastung (1,3 µg/m<sup>3</sup>) durch den Betrieb des Shopping Center Vöcklabruck im Jahr 2015 das Irrelevanzkriterium (<3% =<1,5 µg/m<sup>3</sup>). Die maximale Zusatzbelastung schöpfe den Grenzwert zu 2,6% aus.

Auch beim Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> werde das Irrelevanzkriterium (<1% = 0,4 µg/m<sup>3</sup>) erfüllt. Die maximale Zusatzbelastung schöpfe den Grenzwert zu 1% aus.

Zusammenfassend könne gesagt werden, dass die Gesundheit von Menschen/Wohnanrainern, die sich im Untersuchungsgebiet an den höchst belastenden Aufpunkten aufhalten, durch die zusätzlichen - durch den Betrieb des Shopping Center Vöcklabruck bedingten – maximalen NO<sub>2</sub>- und PM<sub>10</sub>-Immissionen nicht gefährdet bzw. beeinträchtigt würde.

Diese Ausführungen des Sachverständigen sind schlüssig und nachvollziehbar. Sie stützen sich auf Grenzwerte, die in der Anlage 1 zum IG-L zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit normiert wurden. Das vom Sachverständigen angewandte Irrelevanzkriterium von <1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> ist restriktiv. Im Leitfadens UVP und IG-L des Umweltbundesamtes, Version 2007, wird eine

Jahreszusatzbelastung von 1% des Grenzwertes für den Jahresmittelwert im Allgemeinen als Irrelevanzkriterium für Gebiete mit Grenzwertüberschreitungen empfohlen. Ein solches Gebiet liegt hier nicht vor, da bei der nach IG-L eingerichteten Luftgütemessstelle S 407 derzeit sämtliche Grenzwerte eingehalten werden.

Zur Frage der Immissionsbelastung an den straßenseitigen Grundgrenzen der Wohnnachbarn ist folgendes zu bemerken:

Die ergänzenden Ermittlungen des Umweltsenates haben ergeben, dass im Planfall 2015 an den höchstbelasteten Punkten bei den Kreuzungsbereichen NO<sub>2</sub> – Halbstundenwerte zwischen 155 und 165 µg/m<sup>3</sup> zu erwarten sind. Diese Werte liegen beträchtlich unter dem Grenzwert des IG-L von 200 µg/m<sup>3</sup> und kann dieser Grenzwert nur beim Zusammentreffen von ungünstigen meteorologischen Bedingungen und extremen Verkehrssituationen in wenigen Fällen überschritten werden. Der Umweltsenat teilt die Auffassung der erstinstanzlichen Behörde, dass es im Hinblick auf den erfahrungsgemäß überwiegenden Aufenthalt der Anrainer im Bereich des Wohngebäudes richtig war, die Rechenpunkte für die Beurteilung der Langzeitimmissionsbelastung (JMW) beim Gebäudemittelpunkt und nicht an der Straßengrundgrenze anzusetzen. Für einen kürzeren Aufenthalt im Freien nahe der Straßengrundgrenze bietet die Einhaltung des Kurzzeitgrenzwertes ausreichend Schutz für die Anrainer.

Zum Thema Störfälle stellte der medizinische Sachverständige fest, ein Brand im Shopping Center Vöcklabruck werde zu keiner gesundheitlichen Beeinträchtigung der Anrainer führen.

2.3.4. Der § 77 Abs. 3 GewO ist eine auf europarechtlichen Vorgaben beruhende Umweltqualitätsnorm. Im Gegensatz zum Abs. 1, der den Nachbarschutz regelt, stellt der Abs. 3 – wie der entsprechende § 20 Abs. 3 IG-L – auf ein Gebiet ab, dessen Luftgüte durch ein staatliches Messstellennetz überwacht wird. Überschreitungen eines Grenzwertes nach § 77 Abs. 3 leg.cit. sind daher an Hand der Ergebnisse dieser Messstellen zu eruieren. Dies ergibt sich insbesondere aus § 7 des IG-L. Im vorliegenden Fall wurden die PM<sub>10</sub>–Grenzwerte des IG-L bei der Messstelle S 407 Vöcklabruck eingehalten, mit 30 Überschreitungen im Jahr 2006 war jedoch der zulässige Rahmen ausgeschöpft. Es kann daher nicht ausgeschlossen werden, dass auch an dieser Messstelle künftig die PM<sub>10</sub>–Grenzwerte überschritten werden. Dem steht jedoch die Tatsache gegenüber, dass der Immissionsbeitrag des geplanten Einkaufszentrums im Sinne des sog. Schwellenwertkonzeptes schlüssig als irrelevant eingestuft wurde. Somit wird den Anforderungen des § 77 Abs. 3 Z 1 GewO entsprochen.

2.3.5. Zum Stand der Technik hat der luftreinhalte technische Amtssachverständige in seinem Gutachten vom 9.3.2006 festgestellt, dass die Wärmeversorgung über eine Wärmepumpe und Fernwärme erfolgen soll und somit Luftschadstoffemissionen aus der Wärmeversorgung vor Ort nicht entstünden. Bezüglich des Notstromaggregates würden die CO- und NO<sub>x</sub>-Emissionen dem Stand der Technik entsprechen, die Partikelemission müsse jedoch in Anbetracht der Feinstaubproblematik dem Stand der Technik angepasst werden. Hinsichtlich der Verkehrsemissionen erübrige sich die Frage nach dem Stand der Technik. Diese seien europaweit einheitlich und in Österreich durch das Kraftfahrzeuggesetz geregelt.

2.3.6. Der § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 normiert als zusätzliche Voraussetzung für eine Genehmigung ein Minimierungsgebot für Immissionsbelastungen im Sinne des Vorsorgeprinzips.

Die Projektwerberin hat dieser Anforderung durch die geplante Deckung des Wärmebedarfes über das Fernwärmenetz und eine Grundwasser-Wärmepumpe sowie durch die Anbindung an den öffentlichen Personenverkehr und die geplante Beteiligung an der Verbesserung des Fuß- und Radwegenetzes Rechnung getragen. Die Behörde erster Instanz und der Umweltsenat haben die Möglichkeiten weiterer Immissionsminimierungen durch Bedingungen und Auflagen, insbesondere im Verkehrsbereich, ausgeschöpft.

#### 2.3.7. Grundwasserentnahme

Nach dem Teilgutachten Grundwasser werden durch die geplante Grundwasserentnahme in einem Horizontalfilterbrunnen weder bestehende Nutzungen noch öffentliche Interessen beeinträchtigt. Es seien keine mehr als lokalen Grundwasserabsenkungen zu erwarten und werde die Grundwasserbilanz nicht negativ beeinflusst und daher andere Nutzungsmöglichkeiten nicht eingeschränkt. Allerdings handle es sich um eine außergewöhnlich große Wasserentnahme und seien nahe der Vöckla geringere Durchlässigkeiten festgestellt worden, sodass die Berechnungsergebnisse durch einen Pumpversuch, wie im Projekt vorgesehen, zu bestätigen seien. Die Konsenswassermenge könne daher erst nach Durchführung des Pumpversuches endgültig festgelegt werden.

Die erstinstanzliche Behörde hat diese Empfehlung aufgenommen und im Punkt III.A.7.53 des Bescheides das Maß der Wasserbenutzung nur vorläufig festgesetzt. Im Punkt 7.29 wurde bestimmt, dass das endgültige Maß der Wasserbenutzung nach Vorliegen der Pumpversuchsergebnisse festgelegt werde.

Gemäß § 111 Abs. 2 WRG 1959 ist das Maß der Wasserbenutzung im Bewilligungsbescheid festzusetzen. Da eine Teilgenehmigung (für die Grundwasserentnahme) im Hinblick auf das im UVP-G 2000 normierte konzentrierte Genehmigungsverfahren nicht zulässig (vgl. Ennöckl/N. Raschauer, UVP-G, 2. Auflage, Anm. 2 zu § 17) und eine endgültige Festsetzung der Konsenswassermenge erst nach Fertigstellung des Brunnens möglich ist, war eine nähere Determinierung der auf Grund des Pumpversuches zu bestimmenden Konsenswassermenge erforderlich. Der Amtssachverständige für den Bereich Grundwasser wurde daher ersucht, jene Zustände bzw. Ergebnisse des Pumpversuches (z.B. Absenkung des Grundwasserspiegels) bekannt zu geben, die eine ziffernmäßige Festsetzung der Konsenswassermenge ermöglichen.

Der Amtssachverständige hat dazu das Gutachten vom 8.10.2007 erstattet und die Absenkung des Grundwasserspiegels während des Pumpversuches in der Sonde KB 3 von max. 0,45 m oder in der Sonde KB 6 von 0,30 m als maßgeblich angegeben.

Auf Grund dieses Gutachtens wurden die Auflagen unter den Punkten

III. A. 7.29 und 7.30 neu gefasst und in ihrer Reihenfolge vertauscht. Es wurde auch klargestellt, dass eine Erhöhung der vorläufig festgesetzten Konsenswassermenge keinesfalls in Betracht kommt.