OÖ. LANDESVERWALTUNGSGERICHT

4021 Linz / Volksgartenstraße 14
Telefon: +43 732 7075-18004
Fax: +43 732 7075-218018
E-Mail: post@lvwg-ooe.gv.at / www.lvwg-ooe.gv.at

Geschäftszeichen: LVwG-850813/65/Bm/AK - 850824/2

Datum: Linz, 15. März 2019

I M N A M E N D E R R E P U B L I K

Das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich erkennt durch seine Richterin Mag. Bismaier über die Beschwerden 1. der A G, 2. des L G, 3. des R G, 4. der B G, 5. der E P, 6. der B P, 7. des C P, 8. der M P, 9. des S P, 10. der I Z und 11. des M Z, sämtliche vertreten durch X Rechtsanwälte GmbH, X, X, gegen den Bescheid des Bürgermeisters der Stadt Steyr vom 12. Juli 2017, GZ: GE BA-70/2014, betreffend gewerbebehördliche Betriebsanlagengenehmigung für die Errichtung und den Betrieb eines Einkaufszentrums im Standort Grundstück Nr. X, KG X, nach Durchführung öffentlicher mündlicher Verhandlungen am 13. März 2018, 26. Juni 2018 und 8. Jänner 2019

A. zu Recht:

I. Die Beschwerden werden als unbegründet abgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

B. fasst den B e s c h l u s s :

I. Der Antrag der Beschwerdeführer, die Inanspruchnahme des Rechtes auf vorzeitige Errichtung und Betrieb der Anlage auszuschließen, wird als unzulässig zurückgewiesen.

II. Gegen diese Entscheidung ist eine Revision unzulässig.

E n t s c h e i d u n g s g r ü n d e

Zu A.:

1. Verlauf des erstinstanzlichen Verfahrens:

1.1. Die X GmbH (im Folgenden: Konsenswerberin - Kw), X, x, hat mit Eingabe vom 25. September 2014 um gewerbebehördliche Generalgenehmigung für den Neubau eines Einkaufszentrums und eines Parkdecks auf den Grundstücken Nr. X und X, KG X (ehemalige „X“), angesucht. Hierüber wurde am 2. März 2015 von der belangten Behörde eine mündliche Verhandlung durchgeführt. Dieses Ansuchen wurde mit Eingabe der Kw vom 18. April 2017 insofern abgeändert, als das Einkaufszentrum nur auf Grundstück Nr. X errichtet werden und sich das Verkaufsflächenausmaß auf 11.099 m^2 sowie die Stellplätze auf 399 Plätze verringern sollen. Zudem sollen nach dem nunmehr geänderten Projekt die Stellplätze im Untergeschoß des Einkaufszentrums (Tiefgarage) untergebracht werden.
Über dieses geänderte Ansuchen wurde von der belangten Behörde eine weitere mündliche Verhandlung am 29. Juni 2017 durchgeführt. An diesen Verhandlungen haben Amtssachverständige (im Folgenden: ASV) aus den Fachbereichen Maschinenbautechnik, Gewerbetechnik, Wasserbautechnik und Luftreinhaltetechnik teilgenommen und Gutachten abgegeben. Vor Durchführung der Verhandlungen wurde ein Gutachten des ASV für Verkehrstechnik abgegeben.
Vom ASV für Maschinenbautechnik wurde das von der Kw vorgelegte schalltechnische Projekt einer Überprüfung unterzogen und festgestellt, dass dieses schlüssig und nachvollziehbar ist. Demnach liegen die zu erwartenden Pegeländerungen im Bereich von max. 0,5 dB, was immissionsseitig zu keinen relevanten Veränderungen der bestehenden Lärm-Ist-Situation durch das beantragte Vorhaben führt.
Vom ASV für Luftreinhaltetechnik wurde im Ergebnis ausgeführt, dass die im Hinblick auf die relevanten Luftschadstoffe zu erwartende Zusatzbelastung durch das beantragte Vorhaben unter der Irrelevanzschwelle (3 % vom jeweiligen JMW-Immissionsgrenzwert) liegt und die rechnerische Gesamtbelastung, die sich durch Addition von Zusatzbelastung mit gemessener Vorbelastung ergibt, die Immissionsgrenzwerte nach IG-L nicht überschreitet.
Der ASV für Verkehrstechnik führte in der eingeholten gutachtlichen Stellungnahme vom 26. Juni 2017 im Ergebnis aus, dass die Leistungsfähigkeit in den Zufahrtsstraßen zum Einkaufszentrum und die Qualität des fließenden MIV-Verkehrs als gut bewertet werden können. Rückstauerscheinungen in die benachbarten Knoten Xstraße/Xstraße sowie Xgasse sind nicht zu erwarten.

Unter Zugrundelegung dieser Gutachten kam die belangte Behörde zusammenfassend zum Ergebnis, dass durch das Vorhaben bei Einhaltung der vorgeschrie-

benen Auflagen mit keinen Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbaren Belästigungen für die Nachbarn zu rechnen ist und wurde der Kw die beantragte gewerbebehördliche Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb des Einkaufszentrums samt Tiefgarage mit Bescheid vom 12. Juli 2017, GZ: GE BA-70/2014, im Grunde der §§ 74 Abs. 2, 77, 356, 356b, 356e und 359 GewO 1994 erteilt.
In der Begründung des Bescheides ging die belangte Behörde auf die einzelnen im Laufe des Verfahrens von den Parteien vorgebrachten Einwendungen und Stellungnahmen näher ein, insbesondere hat sich die Behörde mit der Frage auseinandergesetzt, ob das gegenständliche Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist.
Dazu wurde im Bescheid festgehalten, dass mit Bescheid der Oö. Landesregierung vom 19. Dezember 2011, GZ: UR-2011-51232/16, festgestellt worden sei, dass für das Vorhaben der S GmbH, X, zur Errichtung eines Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von 14.600 m^2 und von Parkplätzen am Areal der ehemaligen „X“ in X keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei. Das diesem Bescheid zugrundeliegende Projekt habe ein zweigeschoßiges Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von 14.600 m^2 und einer Parkgarage im Untergeschoß mit 493 Stellplätzen auf einer Bauplatzfläche von 1,96 ha vorgesehen. Dieser Bescheid sei rechtskräftig und aufgrund unveränderter Sach- und Rechtslage nach wie vor konsumierbar. Die seinerzeitige S GmbH habe lediglich die Firmenbezeichnung geändert und heiße nunmehr X GmbH. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sei im Rahmen der rechtlichen Beurteilung - bei Beurteilung der Bindungswirkung eines Feststellungsbescheides nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 - maßgeblich, ob das Bauvorhaben mit dem im Feststellungsverfahren gegenständlichen Projekt hinsichtlich der für die Beurteilung der UVP-Pflicht relevanten Punkte (Tatbestände) ident sei. Unter Berücksichtigung dieser Judikatur sei festzuhalten, dass sich beim konkreten Vorhaben im Vergleich zum Vorhaben aus 2011 folgende Tatbestände geändert haben:

- Die Parkplätze haben sich von 493 auf 399 Stellplätze reduziert.
- Die Flächeninanspruchnahme des Einkaufszentrums hat sich von 1,96 ha auf 1,69 ha reduziert.
- Die Verkaufsfläche reduzierte sich von 14.600 m^2 auf 11.000 m^2.
- Die Lage des Einkaufszentrum-Bauplatzes sowie die Typologie des Einkaufszentrums sind identisch geblieben.

Im räumlich relevanten Untersuchungsgebiet des Feststellungsbescheides würden sich die Gegebenheiten nicht wesentlich geändert haben. Demnach würde es sich beim gegenständlichen Vorhaben um kein „aliud“ zum Vorhaben des rechtskräftigen Feststellungsbescheides aus 2011 handeln und dem projektierten Vorhaben jedenfalls die Wirkung einer entschiedenen Sache mit Bindungswirkung zukommen.
Wenn die zuständige Behörde 2011 zum Ergebnis gekommen sei, dass keine UVP-Pflicht vorliege, müsse dies umso mehr auch für ein im Vergleich dazu verkleinertes Vorhaben gelten.

In weiterer Folge wurde von der Behörde festgehalten, dass aufgrund des Umstandes, dass der Feststellungsbescheid 2011 vor der UVP-G-Novelle BGBl. I Nr. 4/2016 erlassen worden sei, dieser gegenüber den Nachbarn keine Bindungswirkung entfalte und somit die Behörde ihre Zuständigkeit im Hinblick auf eine allfällige UVP-Pflicht zu prüfen habe.

Von der belangten Behörde wurde zur Frage des Vorliegens der UVP-Pflicht für das gegenständliche Vorhaben im Ergebnis ausgeführt, das Vorhaben liege in keinem schutzwürdigen Gebiet im Sinne des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 und würden daher die Schwellenwerte der Spalte 2 des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 gelten.
Die Grundfläche des gegenständlichen Grundstückes sei mit 16.924 m² und die bebaute Projektfläche mit rund 13.900 m² ausgewiesen. Des Weiteren würden 399 PKW-Stellplätze errichtet. Bei dieser Flächeninanspruchnahme und Anzahl der Parkplätze würden jedenfalls die im Anhang 1 Z 19 (Spalte 2) UVP-G 2000 festgelegten Schwellenwerte (Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1000 KFZ-Stellplätze) nicht erreicht werden. Gleiches gelte, wenn man bei der Beurteilung der UVP-Pflicht von Einkaufszentren allenfalls den UVP-Tatbestand für öffentlich zugängliche Parkplätze gemäß Anhang 1 Z 21 UVP-G 2000 heranziehen würde, da der dort festgelegte Schwellenwert für Parkplätze höher ist als jener im normierten UVP-Tatbestand für Einkaufszentren.
Weiterführend wurde ausgeführt, dass das gegenständliche Vorhaben auch gemeinsam mit anderen, in räumlichem Zusammenhang stehenden Vorhaben nicht den Schwellenwert nach Anhang 1 Z 19 Spalte 2 UVP-G 2000 erreichen würde. Die Behörde verwies im Hinblick auf die Beurteilung des räumlichen Zusammenhanges auf die Leitfäden „UVP für Handels- und Freizeiteinrichtungen, Industrie- und Gewerbeparks“ und „UVP und IG-L“, das Salzburger Expertenpapier, die Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes (Erkenntnisse vom 1. Juli 2009, 2005/04/0269-15; 30. Juni 2004, 2001/04/0204; 30. April 2008, 2007/04/0097) sowie des Umweltsenates. Nach den von der Kw vorgelegten verkehrstechnischen Projekten ergebe sich im übergeordneten Straßennetz (BX/BX) eine vorhabensbedingte Verkehrszunahme von 2 bis 6 %. Hinsichtlich der Qualitätsstufe des Verkehrsablaufes im höherrangigen Straßennetz würde es durch das Vorhaben zu keiner Veränderung kommen und sei die Leistungsfähigkeit an den relevanten Einbindungspunkten an das übergeordnete Straßennetz unverändert gegeben.
Die Luftschadstoffe betreffend sei nach den Projekten davon auszugehen, dass durch das Vorhaben im höherrangigen Straßennetz im Bereich der betroffenen Anrainer mit nur irrelevanten Zusatzbelastungen zu rechnen sei und auch die IG-L-Grenzwerte eingehalten würden. Ebenso würden die durch den betriebskausalen Verkehr verursachten Pegeländerungen im gesamten Untersuchungsraum in den Wohnbereichen bei < 1 dB liegen und damit als irrelevant zu beurteilen sein.
Die Projekte seien von den beigezogenen ASV begutachtet, geprüft und inhaltlich für plausibel und nachvollziehbar beurteilt worden.

Ausgehend von dieser räumlichen Abgrenzung würde das Vorhaben sohin auch gemeinsam mit anderen, in räumlichem Zusammenhang stehenden Vorhaben nicht den Schwellenwert nach Anhang 1 Z 19 Spalte 2 UVP-G 2000 erreichen.

Im Hinblick auf den Schwellenwert nach Anhang 1 Z 21 UVP-G 2000 wurde festgestellt, dass sich am Projektareal bereits 139 konsentierte öffentlich zugängliche Stellplätze befinden würden, die in die Tiefgarage integriert würden. Unter dieser Betrachtung würden lediglich 260 neue Stellplätze im Sinne der Z 21 geschaffen und könne eine Kumulationsprüfung hier unterbleiben, weil damit das Vorhaben unterhalb der Größe von 25 % des Schwellenwertes von 1.500 Stellplätzen liege.

Im Ergebnis wurde ausgeführt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht durchzuführen sei, weshalb die Zuständigkeit der Gewerbebehörde für das beantragte Verfahren gegeben sei.

2. Gegen diesen Bescheid haben die Nachbarn A und L G, R und B G, E P, B P, C P, M und S Pr sowie I und M Z, sämtliche vertreten durch X Rechtsanwälte GmbH, X, gemeinsam innerhalb offener Frist Beschwerde erhoben und beantragt, den angefochtenen Bescheid der belangten Behörde vollumfänglich aufzuheben.
Begründend wurde vorgebracht, zunächst sei darauf hinzuweisen, dass die Beschwerdeführer (im Folgenden: Bf) als Teil der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne des UVP-G 2000 der Meinung seien, dass das Projekt aufgrund der Kumulation mit anderen gleichartigen Vorhaben in der Umgebung einer UVP-rechtlichen Einzelfallprüfung zu unterziehen sei. Nach den bisher vorliegenden Verfahrensergebnissen müsse man dabei zum Ergebnis kommen, dass aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen des gegenständlichen Projektes mit anderen gleichartigen Vorhaben in der Umgebung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen sei. Für beide Verfahren (Einzelfallprüfung und UVP-Verfahren) sei nach § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 die Oö. Landesregierung als UVP-Behörde und nicht der Bürgermeister der Stadt Steyr zuständig. Die Kumulation eines Vorhabens mit anderen Vorhaben sei maßgeblich von der Abgrenzung des Untersuchungsraumes abhängig. Damit werde festgelegt, welche Vorhaben miteinander kumuliert werden, was wiederum dafür entscheidend sei, ob die einschlägigen Schwellenwerte überhaupt überschritten würden, damit eine UVP-rechtliche Einzelfallprüfung durchzuführen sei. Da die Abgrenzung des Untersuchungsraumes nach Ansicht der Bf unrichtig durchgeführt worden sei, sei die belangte Behörde zum Schluss gekommen, dass keine UVP-Schwellenwerte überschritten würden und damit keine Zuständigkeit der UVP-Behörde gegeben wäre. Die durch das geplante Vorhaben verursachten Luftschadstoff-, Lärm- und Lichtimmissionen würden die Bf in unzulässiger Weise beeinträchtigen, weshalb sie

jedenfalls als Teil der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne des UVP-G 2000 bzw. direkt der UVP-Richtlinie anzusehen seien. Gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 wären sie als Nachbarn zu qualifizieren, wovon offenkundig auch die belangte Behörde selbst ausgehe, da sie diese im gewerbebehördlichen Verfahren stets als Parteien behandelt habe. Da der Nachbarbegriff im UVP-G 2000 vom gewerblichen Betriebsanlagenrecht übernommen wurde, wären die Bf berechtigt, gegen einen Feststellungsbescheid der Oö. Landesregierung Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben bzw. als Parteien an einem UVP-Verfahren teilzunehmen. Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes sei Nachbarn gemäß den Bestimmungen der UVP-Richtlinie Parteistellung in materien-rechtlichen Verfahren zu geben, um dort vorbringen zu können, dass das gegenständliche Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen wäre. Die Durchführung des Genehmigungsverfahrens durch die zuständige Behörde stelle nicht nur eine zentrale Verfahrensvorschrift dar, sondern auch ein subjektiv-öffentliches Recht der Bf. Durch die unrichtige Beurteilung der Zuständigkeit verletze die belangte Behörde wesentliche Verfahrensvorschriften und belaste den angefochtenen Bescheid auch mit inhaltlicher Rechtswidrigkeit. Die belangte Behörde habe in der Begründung einen UVP-Feststellungsbescheid der Oö. Landesregierung vom 19. Dezember 2011, GZ: UR-2011-51232/16, zur Begründung des Nichtvorliegens der UVP-Pflicht herangezogen. Dies sei jedoch rechtlich unrichtig, da es sich gegenständlich nicht mehr um „dieselbe Sache“ handle und keine Identität zwischen dem aktuellen Projekt und jenem, das Gegenstand des UVP-Feststellungsbescheides 2011 war, bestehe. Zudem entfalte der UVP-Feststellungsbescheid 2011 keine Bindungswirkung gegenüber den Bf und habe sich die maßgebliche Sachlage vor Ort wesentlich geändert. Schließlich sei dem Feststellungsbescheid noch zu entnehmen, dass der UVP-rechtlichen Prüfung damals tatsächlich nur 354 Parkplätze zugrunde gelegt worden seien. Auch sei die Behörde zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes im Bescheid 2011 von einer 500 m-Grenze ausgegangen, was nach der Judikatur rechtswidrig sei. Folglich sei die UVP-Behörde in diesem Verfahren nicht zur Durchführung einer UVP-rechtlichen Einzelfallprüfung gelangt, da man die Überschreitung der Schwellenwerte vorab verneint habe. Da das Vorhaben aber tatsächlich zusammen mit anderen Vorhaben im Untersuchungsraum die maßgeblichen Schwellenwerte überschreite (siehe hierzu den Feststellungsbescheid der Oö. Landesregierung vom 15. Februar 2016), könne die belangte Behörde zur Verneinung der UVP-Pflicht auch aus diesem Grund den Feststellungsbescheid 2011 nicht heranziehen.

Festzuhalten sei auch, dass die Kw für die Berechnung der Pflichtstellplätze gemäß § 15 Abs. 2 Z 8 Oö. BauTV 2013 in unzulässiger Weise Lagerflächen, die für die Geschäftslokale vorgesehen seien, als „Nebenräume“ umbenannt und aus der Gesamtnutzfläche des Einkaufszentrums herausgerechnet habe. Wie sich aus § 15 Abs. 3 Oö. BauTV ergebe, seien aber nur tatsächlich wirtschaftlich nicht nutzbare Räume, wie z.B. Abstellräume, sanitäre Einrichtungen oder Personalräume, bei der Berechnung der Nutzfläche außer Acht zu lassen. Lagerräume seien als Teil der

Geschäftslokale jedoch sehr wohl wirtschaftlich nutzbar und würden in aller Regel auch mit diesen mit vermietet. Selbst wenn man die Lagerräume getrennt vom Tatbestand Einkaufszentrum betrachten würde, hätten diese Flächen zumindest nach § 15 Abs. 2 Z 7 in die Stellplatzberechnung einbezogen werden müssen. So würden die nunmehrigen Pläne beinahe 3.000 m² „Nebenräume“ aufweisen, während aber im geplanten Einkaufszentrum offensichtlich keine einzige Lagerfläche vorgesehen sei. Aus der Projektbeschreibung selbst sei zu entnehmen, dass es sich bei den Nebenräumen um Lagerräume handle. Vielmehr müsse man diese umgewidmeten Flächen als Lagerräume qualifizieren oder zum Bestand dazurechnen, da das gesamte Projekt nicht ohne Lagerräume betrieben werden könne. In diesem Zusammenhang werde auf das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 31. März 1992, 91/04/0267, verwiesen. Damit wäre man jedenfalls zu einer höheren Stellplatzanzahl gekommen. Die Kw wäre sohin zur Errichtung von wesentlich mehr Pflichtstellplätzen gemäß Oö. BauTV 2013 verpflichtet gewesen. Die unrichtige Berechnung habe die Grundlage für die Kumulationsprüfung geändert und sei folglich auch für die weitere Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens von Bedeutung und diene offensichtlich nur dem Zweck, die UVP-Pflicht bzw. UVP-Einzelfallprüfungspflicht zu umgehen.
Die belangte Behörde habe den gegenständlichen Antrag im Zuge ihrer Zuständigkeitsprüfung selbst UVP-rechtlich beurteilt. Dabei sei jedoch der Untersuchungsraum zu eng abgegrenzt worden, wodurch die einschlägigen Schwellenwerte nicht erreicht worden seien und eine UVP-rechtliche Einzelfallprüfung schon vorab ausgeschlossen worden sei.
Zunächst sei festzuhalten, dass das Vorhaben für sich alleine betrachtet keinen der in Anhang 1 zum UVP-G 2000 angeführten relevanten Schwellenwerte in Bezug auf KFZ-Stellplätze oder Flächenverbrauch (vgl. Anhang 1 Z 19 und Z 21 UVP-G 2000) erreiche, wobei dies auch der Fall sein werde, wenn die Lagerflächen korrekt in die Nutzfläche des geplanten Einkaufszentrums eingerechnet würden. Bei Vorhaben, die die in Anhang 1 festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen, habe die Behörde aber gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 im Einzelfall festzustellen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen sei. Eine solche Einzelfallprüfung sei nur dann nicht durchzuführen, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweise.
Die geplanten 399 KFZ-Stellplätze würden jedenfalls mehr als 25 % des in Anhang 1 Z 19 zum UVP-G 2000 genannten Schwellenwertes von 1.000 KFZ-Stellplätzen für Einkaufszentren darstellen. Zudem überschreite das Vorhaben auch 25 % des Schwellenwertes für „öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für KFZ“ gemäß Anhang 1 Z 21 zum UVP-G 2000. Folglich seien die Kapazitäten aller in einem räumlichen Zusammenhang stehenden gleichartigen Vorhaben zu addieren.

Zur Frage, wann ein räumlicher Zusammenhang gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 mit dem gegenständlichen Vorhaben gegeben sei, wird auf die ständige Rechtsprechung und einschlägige Fachliteratur verwiesen (BMLFUW, UVP-Rundschreiben, 33, VwGH 17.12.2015, 2012/05/0153, BMLFUW, Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000, aktualisierte Fassung 2011, 12). Die zuständige Behörde müsse den räumlichen Zusammenhang im Einzelfall prüfen und feststellen, ob es durch die Kumulation zu negativen Auswirkungen auf die relevanten Schutzgüter kommen könne. Aus der Judikatur würden sich dazu einige zentrale Kriterien ableiten lassen:

- Zunächst erschließe sich bereits aus den Gesetzesmaterialien, dass „unabhängig vom Zeitpunkt der Genehmigung oder Errichtung die kumulative Wirkung gleichartiger Vorhaben“ von der zuständigen Behörde zu erfassen sei. Daraus hätten Umweltsenat und Verwaltungsgerichtshof in ständiger Judikatur geschlossen, dass bei der Kumulationsprüfung nicht nur gleichzeitig geplante oder beantragte Vorhaben, sondern stets auch in einem räumlichen Zusammenhang bereits bestehende Vorhaben zu berücksichtigen seien.
- Die einzubeziehenden Vorhaben müssten keine bestimmte Mindestgröße aufweisen oder einen bestimmten Mindestbeitrag zu den zu prüfenden Umweltauswirkungen leisten, um in die Einzelfallprüfung einbezogen werden zu können. Vielmehr könnten auch für sich gesehen „kleine“ Vorhaben in Summe kumulative oder additive Effekte bewirken.
- Eine Straße zwischen verschiedenen Einkaufszentren wirke in der Praxis „eher verbindend als trennend“, da gerade sie es ermögliche, dass Kunden mit einem KFZ von einem zum anderen Einkaufsmarkt gelangen können, was letztlich die Attraktivität der agglomerierten Handelsunternehmen erhöhe. Daher sei der räumliche Zusammenhang verschiedener Einkaufszentren entlang einer Straße in all diesen Fällen bejaht worden.
- Nach dem Leitfaden „UVP für Handels- und Freizeiteinrichtungen, Industrie- und Gewerbeparks“ und dem Leitfaden „UVP und IG-L“ umfasse „der Untersuchungsraum (...) den lokal und regional beeinflussten Raum, dessen Abgrenzung für Zwecke der Umweltverträglichkeitsprüfung bei stark verkehrserregenden Vorhaben etwa mit der Anbindung an ein übergeordnetes Straßennetz erfolgen kann. Jedenfalls zu betrachten ist die Verkehrssituation der vom Verkehrsgeschehen betroffenen Standortgemeinden und angrenzenden Gemeinden“.

Aus dem Leitfaden „UVP für Handels- und Freizeiteinrichtungen, Industrie und Gewerbeparks“ ergebe sich, dass die „Anbindung an ein übergeordnetes Straßennetz“ als (mögliches) Ende des Untersuchungsraumes keineswegs so eng zu verstehen sei, dass darunter jede Einmündung von einer Gemeindestraße in eine vorbeiführende Landesstraße zu verstehen wäre. Vielmehr sei die Anbindung an ein höherrangiges Straßennetz, wie etwa Autobahn oder Schnellstraße, gemeint.
Zu beachten sei auch, dass das gegenständliche Projekt im Stadtgebiet liege und deshalb keine Grenze mit Einmündung in eine vorbeiführende Landesstraße gezogen werden könne. Dies sei nur zulässig, wenn es um Vorhaben im ländlichen

Raum gehe (siehe Umweltbundesamt, Leitfaden „UVP und IG-L“, überarbeitete Version 2007, 35).
Wie sich aus der „Factsheet-Stellungnahme EKZ S T“ von „v p“ von März 2017 ergebe, gebe es im höherrangigen Straßennetz (BX und BX) Verkehrszunahmen von 3 bis 8 %. Daraus den Schluss zu ziehen, dass es zu keiner relevanten Verkehrsüberlagerung komme, sei aus fachlicher Sicht nicht haltbar. Die gleichartigen Vorhaben an diesen Straßenzügen hätten daher jedenfalls in den Untersuchungsraum mit einbezogen werden müssen. Aus der „Ergänzung Verkehrsprognose - EKZ S T“ von „v p“ vom 24. Mai 2017 ergebe sich, dass der Verkehr bestimmter Relationen auf der „X Kreuzung“ trotz Errichtung des Einkaufszentrums gleichbleiben solle. Dabei handle es sich um die am stärksten belasteten Relationen Q3 und Q4, an denen laut Gutachten von Dipl.-Ing. F zum ursprünglichen „größeren“ Projekt Überlastungen nicht ausgeschlossen werden könnten.
Der Grund für die Annahme, dass es zu keiner Verkehrszunahme komme, sei offensichtlich die angenommene Reduktion des Schleichverkehrs auf der Xgasse. Nach der Annahme von „v p“ der „Factsheet-Stellungnahme EKZ S T“ vom 28. März 2017 sei dieser Verkehrsstrom aufgrund des erhöhten Verkehrsaufkommens durch das Einkaufszentrum künftig geringer. Das heißt, weil man annehme, dass die Verkehrsteilnehmer künftig aufgrund des durch das Einkaufszentrum verursachten Staus in der Xgasse andere Straßenzüge benützen, könne man die Verkehrszuwächse auf einer problematischen Relation mit Null ansetzen. Bereits aus dieser Verdrängung des Verkehrs auf die BX seien aber nach Ansicht der Bf kumulative Effekte auch auf der BX gegeben. Nicht klar sei, ob dieser zusätzliche Verkehr bei den Verkehrszuwächsen auf der BX berücksichtigt worden sei. Wie sich aus der von den Bf eingeholten gutachtlichen Stellungnahme ergebe, sei nämlich auf Basis des aktuellen Verkehrsaufkommens auf der BX eine nur durch das geplante Projekt verursachte Verkehrszunahme von bis zu 10 % realistisch.
Wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Erkenntnis vom 4. Mai 2017 betreffend das gegenständliche Vorhaben festgestellt habe, sei im Zusammenhang mit der räumlichen Abgrenzung „die Heranziehung eines starren 500 m-Radius um das Vorhaben zum Zweck der Kumulationsprüfung nicht hinreichend“. Hingegen seien alle Einkaufszentren heranzuziehen, deren Verkehr sich mit dem Verkehr des geplanten Vorhabens in relevanter Weise überlagere. Dies würden insbesondere jene sein, die zumindest an denselben Straßenzügen liegen, wie das gegenständliche Vorhaben. Die durch diesen Verkehr aller so kumulierten Einkaufszentren verursachten Immissionen seien zusammenzurechnen und in ihrer Gesamtheit einer fachlichen Beurteilung zu unterziehen. Nach der Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes seien also auch weiter entfernt liegende Einkaufszentren in die Kumulationsprüfung mit einzubeziehen. Nach der Legaldefinition in Fußnote 4 zu Anhang 1 Z 19 UVP-G 2000 seien vom Begriff Einkaufszentren sowohl Gebäudekomplexe eines einzelnen Handelsbetriebes als auch „klassische“ Einkaufszentren erfasst, in denen mehrere Handels- bzw. Gewerbebetriebe untergebracht sind.

Hinsichtlich des Vorhabentyps „öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für KFZ“ nach Anlage 1 Z 21 sei festzuhalten, dass nach diesem „Auffangtatbestand“ auch verschiedene Vorhabentypen, durch die jedoch der UVP-Tatbestand erfüllt werde, gegebenenfalls kumulieren können. Ausschlaggebend für die Anwendung der Kumulationsbestimmung sei in diesem Fall der Tatbestand der Z 21, unabhängig davon, welche Ziffer oder lit. des Anhanges 1 sonst noch erfüllt werde. Im Zuge des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht seien daher unter anderem auch die Fachmärkte entlang der BX in nördlicher Richtung bis zum Möbelhaus „X“ in die Kumulationsprüfung mit einbezogen worden. Wesentlich sei, dass nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes jedenfalls auch eine Kumulation mit den umliegenden Fachmärkten und Einkaufszentren zu erfolgen habe, die außerhalb des 500 m-Radius liegen, sodass das Vorhaben gemeinsam mit anderen in der Umgebung die einschlägigen Schwellenwerte von Anhang 1 Z 19 und Z 21 UVP-G 2000 jedenfalls überschreite. Alleine die Kumulation des geplanten Vorhabens mit dem Einkaufszentrum X (550 Stellplätze), X (90 Stellplätze), X (213 Stellplätze) und X/X (490 Stellplätze) führe zum Überschreiten der Schwellenwerte. Zu dieser Ansicht sei auch das vom Bundesverwaltungsgericht eingeholte Gutachten des ASV für Verkehrstechnik gekommen, selbst wenn dort einige Stellplätze unrichtig bzw. gar nicht mit einbezogen worden seien. Im Gegensatz dazu habe jedoch die belangte Behörde eine Abgrenzung des Untersuchungsraumes vorgenommen, die noch „enger“ sei als jene, die vom Bundesverwaltungsgericht als absolut unzureichend beurteilt worden sei.
Die von der Behörde angenommene Irrelevanz des zusätzlichen Verkehrsaufkommens im Hinblick auf die Emissionspfade Luft und Lärm ergebe sich ausschließlich aus der zu engen und der einschlägigen Judikatur widersprechenden Kumulationsberechnung. Die angeführten Stellungnahmen würden nur den vorhabenbedingten Verkehr berücksichtigen. Nach der Judikatur des Umweltsenates seien aber alle kumulierenden Vorhaben gemeinsam als Zusatzbelastung zu qualifizieren. Somit seien die Stellungnahmen zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes nicht geeignet. Hätte aber die Behörde den Untersuchungsraum erweitert, wäre sie zum Ergebnis gekommen, dass das gegenständliche Vorhaben mit anderen, in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben die Schwellenwerte des Anhanges 1 Z 19 und 21 UVP-G 2000 überschreite und einer UVP-rechtlichen Einzelfallprüfung zu unterziehen sei, für die die Oö. Landesregierung als UVP-Behörde zuständig sei.

Bei der UVP-rechtlichen Beurteilung des Genehmigungsantrages im Zuge der Zuständigkeitsprüfung sei die Behörde nicht nur von einer unrichtigen Abgrenzung des Untersuchungsraumes ausgegangen, sondern auch von unschlüssigen bzw. unvollständigen fachlichen Annahmen im Hinblick auf den durch das geplante Einkaufszentrum induzierten Verkehr. Aufgrund dieser unzureichenden bzw. fehlerhaften fachlichen Untersuchungen sei auch eine unrichtige Beurteilung erfolgt, ob das Vorhaben geeignet sei, die Gesundheit der Bf zu gefährden oder

diese im Sinne des § 74 Abs. 2 Z 2 GewO 1994 in unzumutbarer Weise zu belästigen. Dazu sei festzuhalten, dass die belangte Behörde zur Beurteilung der von der Kw vorgelegten Einreichunterlagen nur einzelne Plausibilitätsprüfungen durch ASV eingeholt habe, aber alle sonstigen Annahmen der Gutachter der Kw als schlüssig beurteilt habe und sich in ihren weiteren Ausführungen auf die darin getroffenen Annahmen gestützt habe. Das heißt, die Behörde habe die von der Kw eingeholten Fachgutachten in einer Weise genutzt, als ob es sich um Gutachten von bestellten nichtamtlichen Sachverständigen gehandelt hätte. Dies sei aber nicht der Fall, weshalb bereits dieses Vorgehen einen wesentlichen Verfahrensmangel darstelle, wobei sich die Wesentlichkeit daraus ergebe, dass die Behörde bei Zugrundelegung korrekter fachlicher Grundlagen zum Ergebnis kommen hätte müssen, dass sie unzuständig sei. Zudem würden die von der Kw vorgelegten fachlichen Stellungnahmen zu den Projektunterlagen wesentliche Unschlüssigkeiten aufweisen, welche die Behörde in einem korrekten Verfahren überprüfen hätte müssen. Die Begründung der Behörde, wonach insbesondere „das von der Kw eingereichte Verkehrsmodell vom ASV für Verkehr in seiner Gesamtheit als ‚plausibel und nachvollziehbar' beurteilt" worden sei, sei für die Bf nicht nachvollziehbar.

So würden der „Verkehrstechnische Bericht" und die dazu nachgereichte „Ergänzung Verkehrsprognose" vom 24. Mai 2017 erhebliche Widersprüche und Unschlüssigkeiten aufweisen. Zudem sei nicht ersichtlich, wie die Verkehrsdaten erhoben worden seien, die den Berechnungen zugrunde gelegt worden seien. Folgende Punkte seien genannt:

- Aus einer Verkehrszählung zur Untersuchung des Bestandverkehrs, die 2015 im Auftrag benachbarter Fachmärkte durchgeführt und den Bf zur Verfügung gestellt worden sei, gehe hervor, dass an der Kreuzung „N P" (Einmündung der neuen Erschließungsstraße in die BX) an der Relation Erschließungsstraße-BX Ost 156 Fahrbewegungen gezählt worden seien. In der „Factsheet-Stellungnahme EKZ S T" vom 28. März 2017, Seite 6, seien dort aber nur 38 Fahrbewegungen angeführt. Eine derartige Diskrepanz sei für die Bf nicht zu erklären. Möglicherweise würde die Annahme von 156 Fahrbewegungen dazu führen, dass die Ausfahrt vom Kreisverkehr beim Einkaufszentrum zur Kreuzung überlastet wäre, sodass es zu erheblichen Problemen bei der Ausfahrt aus dem Einkaufszentrum kommen würde.
- Aus der Darstellung des Verkehrsablaufes am „N P" in der „Ergänzung Verkehrsprognose" vom 24. Mai 2017 ergebe sich, dass an der Signalgruppe HIL die Grünphase von fünf auf zehn Sekunden verdoppelt und die Grünphase der Relation Q3 und Q 4 um fünf Sekunden verkürzt werden solle. Selbst wenn eine solche Änderung der Signalschaltung überhaupt möglich sei, verlängere sich dadurch die zu kurze Linksabbiegespur auf der BX nicht. Ein möglicher Rückstau auf die Relation HIGR auf der BX sei daher nicht auszuschließen.
- Auch die Signalgruppe Q3 am „N P" erscheine den Bf mit einem deutlich zu niedrig angesetzten Ausgangswert berechnet. Trotzdem ergebe sich bereits mit dieser Berechnung ein sehr hoher Sättigungsgrad für diese Relation von 0,62.

- An der „X Kreuzung“ seien die Querrelationen Q3 und Q4 völlig ausgeklammert worden. Weder bei der Relation Q3R noch bei Q3 oder Q4 sei eine Zunahme des Verkehrs angegeben. Die Relationen Q3 und Q4 würden jedoch bereits jetzt einen Sättigungsgrad von 0,72 bis 0,89 und somit eine Verkehrsqualitätsstufe von E aufweisen. Jeder zusätzliche Verkehr würde die weitere Funktionsfähigkeit dieser Kreuzung in Frage stellen.
- In Bezug auf die Kreuzung BX/X-Straße sei in der „Ergänzung Verkehrsprognose“ zunächst ein durch das Einkaufszentrum bedingter Neuverkehr von ca. 700 KFZ/24 h dargestellt worden, im Prognosemodell werde jedoch der Eindruck erweckt, als ob der Mischstrom auf der BX auch unter Einbeziehung des Einkaufszentrums völlig gleichbleiben würde, das heißt, durch das Einkaufszentrum kein zusätzlicher Verkehr induziert würde.
- Dazu komme noch die Umwidmung von Lagerräumen zu Nebenräumen. Bei richtiger Wertung der Lagerräume wären für das Einkaufszentrum in etwa 100 Stellplätze mehr erforderlich, die auch entsprechende Verkehrsströme auslösen würden. Die verkehrlichen Auswirkungen dieser fehlenden Stellplätze seien nicht berücksichtigt worden.

Die hier nur auszugsweise dargestellten „Zahlenspielereien“, die offenbar dem Zweck dienen sollten, den durch das geplante Vorhaben induzierten zusätzlichen Verkehr an den angrenzenden Kreuzungspunkten und Straßenzügen niedrig erscheinen zu lassen, seien weder in sich schlüssig noch für die Bf nachvollziehbar. Hätte die belangte Behörde vollständige fachliche Gutachten eingeholt, hätte sie diese Unschlüssigkeiten erkennen müssen. Es werde daher die Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens durch das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich beantragt, welches sämtliche relevanten Relationen neu berechnet und auf dieser Basis nachvollziehbare Verkehrsprognosen erstellt.

Da somit das gegenständliche Vorhaben gemeinsam mit gleichartigen Vorhaben die relevanten Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 19 und 21 UVP-G 2000 erreiche, habe die Behörde im Wege einer Einzelfallprüfung festzustellen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen sei.
Wie der Umweltsenat festgehalten habe, sei das bestehende Vorhaben nicht Teil der „Grundbelastung“, sondern gemeinsam mit den umliegenden zu kumulierenden Vorhaben zu betrachten und danach zu beurteilen, ob die daraus resultierende Zusatzbelastung die Schwelle der Erheblichkeit überschreite.
Bereits aus dem luftreinhaltetechnischen Gutachten, welches im Zuge des Verfahrens vor dem Bundesverwaltungsgericht eingeholt worden sei, ergebe sich, dass die so errechnete Zusatzbelastung im Bereich von bis zu 10 µg/m³ beim Parameter NO_2 liege (28 % des Grenzwertes). Wie bereits erwähnt, seien die verkehrsbezogenen Auswirkungen beider Vorhaben vergleichbar, weshalb man auch auf diese

Verfahrensergebnisse zurückgreifen könne. Daraus sei ersichtlich, dass die Zusatzbelastung im Hinblick auf Luftschadstoffe jedenfalls mehr als irrelevant sei und sich dadurch erhebliche schädliche, belästigende und belastende Auswirkungen auf die Umwelt ergeben könnten. Die nunmehr von den Bf eingeholte gutachtliche Stellungnahme komme auf Basis der aktuellen Projektdaten zum Schluss, dass bei korrekter Betrachtung von projektbedingten und zu kumulierenden NO_2-Immissionen die Immissionsbelastung zwischen 8 % und 28 % des IG-L-Grenzwertes (35 µg/m³) erreichen würde. Dies würde zu einer erheblichen Belastung durch NO_2-Immissionen im Bereich der Wohngrundstücke am Xknoten führen und somit insbesondere die Gesundheit der Bf massiv gefährden. Dadurch, dass die belangte Behörde Ermittlungen und Feststellungen zur Frage, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen sei, gänzlich unterlassen habe, belaste sie den angefochtenen Bescheid mit Rechtswidrigkeit.
Zusammengefasst werde zur Frage der UVP-Pflicht vorgebracht, die belangte Behörde hätte aufgrund der Überschreitung der maßgeblichen Schwellenwerte eine UVP-Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 einleiten und die Sache an die für dieses Verfahren zuständige Oö. Landesregierung abtreten müssen. Selbst wenn die Behörde zunächst selbst feststellen hätte wollen, dass nicht die UVP-Behörde, sondern sie selbst materien-rechtlich zuständig sei, hätte sie zur Untermauerung dieser Annahme entsprechende Sachverständigengutachten zur Überprüfung der möglichen Auswirkungen des Vorhabens einholen müssen. Stattdessen habe sie sich jedoch weitgehend auf die Angaben der Kw verlassen, ohne dazu Gutachten einzuholen. Hätte die belangte Behörde diese notwendigen Verfahrensschritte gesetzt, wäre sie zum Ergebnis gelangt, dass das Vorhaben einer UVP-Einzelfallprüfung zu unterziehen und aufgrund der Auswirkungen auch als UVP-pflichtig zu qualifizieren sei.

Zum Einwand der unzumutbaren Beeinträchtigung der Bf wurde von den Bf vorgebracht, dass die Behörde für die Beurteilung des Projektes von unschlüssigen fachlichen Grundlagen ausgegangen sei. Gleichsam als „Folgefehler“ sei daher die UVP-Einzelfallprüfungspflicht verneint und die eigene Zuständigkeit bejaht worden.
Anders als die Behörde behauptet, würden sich die Einwendungen der Bf zur Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe auf die Zu- und Abbiegevorgänge zum Einkaufszentrum bezogen haben. Diese seien nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes auch im gewerblichen Betriebsanlagenrecht beurteilungsgegenständlich.

Darüber hinaus habe die belangte Behörde auf Grundlage dieser unzureichenden bzw. unschlüssigen fachlichen Grundlagen auch die Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Schutzinteressen der Bf im Sinne des § 74 GewO 1994 falsch beurteilt. Bei Zugrundelegung korrekter fachlicher Grundlagen hätte die Behörde auch zum Ergebnis kommen müssen, dass die Immissionsbelastung durch das Projekt unzumutbar für die Bf sei.

Die Bf beantragen daher nach Einholung eines verkehrstechnischen Gutachtens die neuerliche luft- und lärmtechnische sowie humanmedizinische Beurteilung, sofern das Gericht nicht bereits die Zuständigkeit der belangten Behörde verneine.

Es werden die Anträge gestellt,
das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge

1. gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG den angefochtenen Bescheid aufheben, in der Sache selbst entscheiden und die Sache an die nicht offensichtlich unzuständige Oö. Landesregierung weiterleiten, in eventu
2. gemäß § 28 Abs. 3 VwGVG den angefochtenen Bescheid aufheben und die Angelegenheit zur Verfahrensergänzung an die belangte Behörde zurückverweisen sowie
3. jedenfalls eine mündliche Verhandlung durchführen und ein verkehrstechnisches Gutachten einholen.

Von den Bf wurde ein Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung gemäß § 78 Abs. 1 GewO 1994 gestellt.

Weiters wurde von den Bf vorgebracht, dass das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich bei Stattgebung der Beschwerde die Sache an die nicht offensichtlich unzuständige Oö. Landesregierung als UVP-Behörde weiterzuleiten habe. Zu diesem Zeitpunkt trete jedoch die Sperrwirkung gemäß § 3 Abs. 6 UVP-G 2000 ein, wonach bis zum Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung Genehmigungen nicht erteilt werden dürfen und nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zukomme. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes setze die Bestimmung lediglich voraus, dass das geplante Vorhaben nach dem UVP-G 2000 UVP-pflichtig sei, nicht aber dass die UVP-Pflicht bescheidmäßig rechtskräftig festgestellt wurde. Aus den Rechtswirkungen der „Sperrwirkung“ folge, dass in diesem Fall keineswegs auf einen von einer zuständigen Gewerbebehörde erlassenen gewerberechtlichen Betriebsanlagenbescheid verwiesen werden könnte. Außerdem wäre es der Gewerbebehörde verwehrt, allenfalls notwendige nachträgliche Auflagen zum Schutz der Gesundheit der Bf zu erlassen. Aufgrund der Besonderheit des gegenständlichen Falles, in dem komplexe Fragen des UVP-Rechtes zu lösen seien, scheine aus Sicht der Bf die Anwendung des Rechtes auf vorläufigen Betrieb der Anlage gemäß § 78 Abs. 1 GewO 1994 daher als unangebracht und mit unzumutbaren Risiken für die Bf verbunden. Wie in der Beschwerde ausgeführt, sei die Frage der möglichen Gesundheitsgefährdung der Bf durch die belangte Behörde unzureichend untersucht worden und seien im angefochtenen Bescheid keine Auflagen zum Schutz der Gesundheit der Nachbarn erteilt worden. Diese hätten daher möglicherweise gesundheitsgefährdende Immissionen zu dulden, die von einer Betriebsanlage ausgehen, deren Betrieb von einer unzuständigen Behörde nicht rechtskräftig

genehmigt worden sei, ohne dass ihnen eine wirksame Abhilfe dagegen zur Verfügung stehen würde. Es sei zu befürchten, dass die Bf beim Betrieb des gegenständlichen Einkaufszentrums erheblichen schädlichen und belastenden Auswirkungen ausgesetzt seien. Dass derartige Immissionen vor allem bei andauernder Einwirkung eine erhebliche Gesundheitsgefährdung darstellen, sei inzwischen nicht nur in der Medizin, sondern auch im Anlagenrecht unbestritten. Ein solches Risiko sei angesichts der Komplexität des Falles und daher vorhersehbar einer längeren Verfahrensdauer nicht hinnehmbar. Es werde daher der Antrag gestellt, das Landesverwaltungsgericht Oberösterreich möge die Inanspruchnahme des Rechtes auf vorläufigen Betrieb der gegenständlichen Betriebsanlage gemäß § 78 Abs. 1 GewO 1994 bis zur rechtskräftigen Entscheidung über die vorliegende Beschwerde ausschließen.

3. Der Bürgermeister der Stadt Steyr als belangte Behörde hat die Beschwerde gemeinsam mit dem Bezug habenden Verfahrensakt dem Landesverwaltungsgericht Oberösterreich (im Folgenden: LVwG Oö.) zur Entscheidungsfindung vorgelegt.

4. Das LVwG Oö. hat Beweis erhoben durch Einsichtnahme in den Verfahrensakt der belangten Behörde zu GZ: GE BA-70/2014, in den Verfahrensakt des Amtes der Oö. Landesregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht zu GZ: UR-2011-51232 (Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000) sowie in die von den Parteien sowohl im erstinstanzlichen Verfahren als auch im Verfahren vor dem LVwG Oö. beigebrachten Eingaben und Unterlagen.
Weiters hat das LVwG Oö. mündliche Verhandlungen am 13. März 2018, 26. Juni 2018 und 8. Jänner 2019 unter Beiziehung von ASV aus den Fachbereichen Verkehrstechnik (26. Juni 2018 und 8. Jänner 2019), Luftreinhaltetechnik (8. Jänner 2019), Lärmtechnik (8. Jänner 2019) und Medizin (8. Jänner 2019) durchgeführt. Vor Abhaltung dieser mündlichen Verhandlungen wurden von den ASV Gutachten zu den jeweiligen Fachbereichen eingeholt. Von den Parteien langten beim LVwG Oö. jeweils vor Abhaltung der mündlichen Verhandlungen Stellungnahmen der Kw sowie Stellungnahmen der Bf ein. An den Verhandlungen haben die Bf und ihre (Rechts-)Vertreter sowie die (Rechts-)Vertreter der Kw teilgenommen. Ebenso teilgenommen an den mündlichen Verhandlungen haben Vertreter der belangten Behörde.

4.1. Verlauf Beschwerdeverfahren:

4.1.1. Mit Eingabe vom 21. August 2017 hat die Kw zu der Beschwerde der Nachbarn eine Stellungnahme abgegeben und mit Eingabe vom 29. September 2017 weitere Unterlagen (Gutachten Fachbereich Verkehr - August 2017, Gutachten Fachbereich Schall - September 2017, Gutachten Fachbereich Luft - September 2017, Gutachten Fachbereich Humanmedizin -

September 2017, Gutachten Fachbereich Licht - September 2017, verkehrstechnische und luftreinhaltetechnische Entgegnung zur Beschwerde, Stellungnahme der T-GmbH - 28. September 2017 sowie Stellungnahme der L GmbH - 29. September 2017) vorgelegt.

4.1.2. Mit Eingabe vom 10. Oktober 2017 wurde von den Bf die gutachtliche Stellungnahme Dipl.-Ing. R U, Beurteilung der UVP-Pflicht aus fachlicher Sicht - Juli 2017 - vorgelegt.

4.1.3. Vom LVwG Oö. erfolgte mit Schreiben vom 17. Oktober 2017 die Anregung an die Oö. Landesregierung, ein Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 einzuleiten, ob für das beantragte Vorhaben der Kw eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.
Mit Schreiben vom 2. Februar 2018 wurde von der UVP-Behörde mitgeteilt, dass mit Bescheid der Oö. Landesregierung vom 19. Dezember 2011, GZ: UR-2011-51232/16, bereits festgestellt wurde, dass für das Vorhaben Einkaufszentrum in X, ehemalige „X“, eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist. Die Gegenüberstellung der Daten habe ergeben, dass sich die entscheidungsrelevanten Parameter gegenüber dem Vorhaben aus dem Jahre 2011 reduziert hätten. Die Kw dürfte das Projekt 2011 mit 493 Stellplätzen ohne Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung umsetzen, umso weniger könne sich für ein Projekt am selben Standort mit weniger Parkplätzen die Frage der UVP-Pflicht stellen. Dies gelte auch, wenn man die Daten betrachtet, die nicht nur das Vorhaben selbst, sondern den Sachverhalt betreffen, welcher der Kumulationsbetrachtung zugrunde gelegt wurde und sich auf die Parkplatzsituation im Umkreis bezieht. Es liege sohin mit dem Bescheid der Oö. Landesregierung vom 19. Dezember 2011, GZ: UR-2011-51232/16, eine entschiedene Sache vor und sei es demnach der UVP-Behörde verwehrt, erneut eine Entscheidung in dieser Angelegenheit zu treffen.

4.1.4. Mit Schreiben vom 3. April 2018 erteilte das LVwG Oö. dem ASV für Verkehrstechnik den Auftrag, eine gutachtliche Stellungnahme zu folgenden Beweisthemen abzugeben:

„1. Welche gleichartigen Vorhaben (Einkaufszentren, öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen) relevanter Größenordnung sich in einem so bestimmten räumlichen Zusammenhang befinden,

2. wie hoch das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß des derzeitigen durch diese Vorhaben verursachten Verkehrsaufkommens (und gegebenenfalls in weiteren von der Überlagerung in erheblicher Weise betroffenen Straßenzügen) ist und

3. welches zusätzliche Verkehrsaufkommen durch das geplante Vorhaben ‚Einkaufszentrum X GmbH‘ in den Überlagerungsabschnitten zu erwarten ist.“

4.1.5. Vom ASV für Verkehrstechnik wurde hierzu folgendes Gutachten abgegeben:

„[...]
Im Sinne einer Grobprüfung wird um eine nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffende Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus vorhandenen Untersuchungsergebnissen ersucht. Zu prüfen ist insbesondere, ob aufgrund der vorliegenden konkreten Angaben über die Zusatzbelastung durch das vorliegende Projekt unter Berücksichtigung der bekannten KFZ-Stellplatzzahlen Rückschlüsse auf die Auswirkungen der kumulierbaren Parkplätze möglich sind.
Weiters wird um Stellungnahme ersucht, ab welchen Gebieten mit keiner maßgeblichen Beeinflussung des Verkehrsgeschehens mehr zu rechnen ist.
Weiters möge auch auf die von den Parteien vorgelegten fachlichen Stellungnahmen und deren Schlüssigkeit eingegangen werden (insbesondere auch was die jeweiligen unterschiedlichen Annahmen des MIV-Anteiles des induzierten Verkehrs des geplanten Vorhabens betrifft).

Aus verkehrstechnischer Sicht kann dazu folgende gutachtliche Stellungnahme abgegeben werden:

Zu 1.
Es wurde bereits im Erstprojekt untersucht, welche Bereiche in einer Beziehung stehen können. Es wurde damals ein Umkreis von 1 km gewählt. Diese Streckenlänge grenzt an allen Ausfahrtstraßen an die nächstgelegenen Betriebsgebiete. Deshalb wurde der Verkehr außerhalb dieser Strecken der Allgemeinheit zugeordnet. (siehe Nachtragsgutachten vom 19.12.2016) Es wird daher nach wie im vor der Umkreis von 1 km für ähnliche Vorhaben als räumliche zusammengehörig gesehen. Entsprechend der nachstehenden Tabelle lassen sich dadurch 1740 Parkplätze als Bestand ermitteln.

Geschäfte	Parkplätze
P, Z	95
P C O, F	100
L	100
K „ T, B, D H	65
D B, D, D	90
H	110
I, M	490
L	230
T	360
U, F, Hr	50
N, S	50
Summe	1740

Zu 2.
Die Verkehrsbelastung auf der Anbindung der BX wurde bereits im Oktober 2015 behandelt, damals war durch das geplante Einkaufzentrum durch den zu- und abfahrenden Verkehr in die BX keine wesentliche Verschlechterung der Leistungsfähigkeit zu erwarten. Die Fa. v GmbH P, P und S hat das Projekt im August 2017 verkehrstechnisch untersucht. Dem Gutachten entsprechend wurde nach der RVS, das sind die Richtlinien und

Vorschriften für das Straßenwesen, die notwendigen Verkehrskriterien ermittelt. Die RVS stellen den Stand der Technik dar und wurden unter Einhaltung der Bestimmungen der Richtlinie 981341EG über ein Informationsverfahren auf dem Gebiet der Normen und technischen Vorschriften, welches das Verfahren nach der Richtlinie 981481EG kodifizert, unter der Notifikatlonsnummer 2006J1291A notifiziert und ist durch die Dienstanweisung des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie GZ BMVIT-300.041/0025-II/ST - ALG/2OO6 für Bundesstraßen verbindlich erklärt.

Entsprechend der RVS 02.01.13 ‚Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren' wurden die notwendigen grundlegenden Werte ermittelt. Die Berechnung ist aus verkehrstechnischer Sicht plausibel, es wurden im Zweifel die ungünstigeren Werte herangezogen.
So wurde der Anteil des MIV (motorisierte Individualverkehr) neu ermittelt und mit 70% festgelegt. Dies entspricht einer zentrumsnahen Lage mit guter Anbindung des öffentlichen Verkehrs. Dies ist nachvollziehbar zumal die Haltestellen bei der Abzweigung der Erschließungsstraße an der B X situiert sind. Im Gegensatz zur vorangegangenen Untersuchung, wo dieser Wert mit 45% - zentrumsnahe mit sehr guter öffentlicher Verkehrsanbindung - ermittelt wurde.

Die Verkehrsprognosen ergaben einen JDTV (jahresdurchschnittlicher täglicher Verkehr) von 5.000 Fahrzeugen. Es wird dadurch der Verkehr im übergeordneten Straßennetz um 2 - 7% erhöht, die Leistungsfähigkeit ist bei allen Verkehrsknoten gegeben und es wird keine Überlastung des übergeordneten Straßennetzes zu erwarten sein. Es ergibt sich daraus ein JDTV von 26.480 (+2%) Fahrzeugen an der B X im Bereich des Xknotens. Bei der X Kreuzung liegt der JDTV an der BX bei 20.629 (+4%). An der BX im Bereich des Xknotens wird ein JDTV von 28.895 FZ (+2%) zu erwarten sein. Diese Verkehrsbelastung kann für die Analyse der Lärm- und Abgas Emissionen herangezogen werden. Der Abb.52 auf Seite 63 der Verkehrstechnischen Untersuchung sind die detaillierten JDTV-Werte zu entnehmen.
Die Werte für 2017 betrugen an der BX 19.730 FZ, an der BX im Bereich Xknoten 25.336, im Bereich Xknoten, 27.652 FZ.

Örtlichkeit	JDTV 2017	JDTV 2020 ohne EKZ	JDTV 2020 mit EKZ	zus. JDTV durch EKZ
Xnoten	27.652	28.320	28.895	575
Fa. L	19.730	19.922	20.629	707
Xknoten	25336	25.030	26.480	1450
Xgasse	4.387	3.790	4.581	791
X Str	5.793	5.978	5.988	10

Zu 3.
Wie bereits im Vorfeld untersucht, lassen sich keine reellen Rückschlüsse auf eine kumulierende Wirkungen durch das Einkaufszentrum ziehen. Die Auswirkungen sind im 1km Bereich, die zusätzliche Belastung lässt sich jedoch im Einzelnen nicht erfassen.
Die Annahme der Fa. v GmbH P, P und S unter Punkt 7. ‚Ermittlung des räumlichen Zusammenhanges aus verkehrstechnischer Sicht für Prognose EKZ' geht davon aus, dass durch das EKZ der Verkehr auf dem höherrangigen Straßennetz unwesentlich beeinflusst wird und eigentlich nur das niederrangige Straßennetz mit erhöhtem Verkehrsaufkommen bis zu plus 17% eine zusätzliche kumulierende Wirkung erzielen kann. Dies ist auch aus meiner Sicht eine vernünftige vertretbare Annahme."

4.1.6. Zu diesem Gutachten wurde von den Bf im Schriftsatz vom 21. Juni 2018 ausgeführt, dass der ASV in Bezug auf den räumlichen Zusammenhang zu einem ähnlichen Ergebnis komme wie die Bf. Das Gutachten bestätige auch, dass es in den höherrangigen Straßenabschnitten durch das gegenständliche Vorhaben zu einem zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 2 bis 7 % am JDTV komme, was eine Kumulation in diesen Bereichen quantitativ belege. Es würden sohin in einem räumlichen Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben deutlich mehr als 1.000 Parkplätze bestehen und der Schwellenwert für eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 2 iVm Anhang 1 Z 19 und 21 Spalte 2 UVP-G 2000 überschritten werden. Demnach hätte die Oö. Landesregierung als UVP-Behörde feststellen müssen, ob eine UVP-Pflicht vorliege. Nach der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes sei es vor Durchführung einer Einzelfallprüfung nicht zulässig, materien-rechtliche Genehmigungen zu erteilen, da sich die Sperrwirkung des § 2 Abs. 6 UVP-G 2000 auch auf Einzelfallprüfungen beziehe. Es fehle eine zwingend erforderliche Einzelfallprüfung für das Projekt, die belangte Behörde sei daher für die Erlassung des bekämpften Bescheides nicht zuständig, weshalb der Bescheid aufzuheben sei.

4.1.7. In der mündlichen Verhandlung am 26. Juni 2018 wurde das verkehrstechnische Gutachten vom ASV näher erläutert und ergänzend ausgeführt:

„Zu Beweisthema 1.:
Die gemeinsamen Zufahrtsstraßen betreffend das beantragte EKZ und die im GA angeführten bestehenden Betriebe ergeben sich im höherrangigen Straßennetz durch die B X und die B X. Im niederrangigen Straßennetz sind die Xgasse und die X-Straße maßgebend. Auf diesen Straßen ist eine Überlagerung zu erwarten.
Im GA wird angeführt, dass im höherrangigen Straßennetz eine 2 - 7%ige Verkehrssteigerung errechnet wurde. Diese Zahlen wurden mit einem JDTV von 5.000 Fahrzeugen ermittelt. Tatsächlich hat die Berechnung einen JDTV von 4.090 Fahrzeugeinheiten ergeben. Daraus ist ein 2 - 6%iger Mehrverkehr auf der B X (2 %) und B X (bis zu 6 %) zu erwarten.

Die Anzahl der Stellplätze wurde tel. angefragt und teilweise bei kleineren Sprengeln über das Orthofoto eine Gesamtzahl ermittelt. Der X-Baumarkt wurde nicht berücksichtigt.
Der Mitarbeiterparkplatz wird über die Xstraße aufgeschlossen und liegt somit auch außerhalb des Betrachtungskreises.

Die Parkplätze im Bereich der X Apotheke wurden zusammengefasst und mit 50 Stellplätzen angenommen.

Die im verkehrstechnischen GA der Firma v vom August 2017, angeführten JDTV-Werte für 2017 auf Seite 62 angeführt, wurden durch eigene Untersuchungen der Abt. Verkehr überprüft und sind plausibel bzw. stimmen mit unseren Werten überein.

Zu Beweisthema 2.:

Über Vorhalt der Aussage im verkehrstechnischen GA vom 7.11.2016 beim Bundesverwaltungsgericht (BVwG) auf Seite 3, wonach das Ausmaß durch die derzeitigen Vorhaben mit 71 % des Gesamtverkehrs an der B X im nördlichen Ast beziffert wird, wird ausgeführt, dass die Ermittlungen damals auf die Firmen westlich und östlich der Kreuzung X-Straße bezogen waren, der restliche Verkehr, verursacht durch weitere Betriebe, ist nicht enthalten. Die Verkehrszählung wurde zur Spitzenstunde durchgeführt und kann nicht auf einen JDTV umgerechnet werden. Außerhalb der Betriebszeiten ist kein Verkehr durch die Firmen gegeben.

Der durch gleichartige Betriebe verursachte Verkehr lässt sich anteilmäßig nicht ermitteln, eine Aussage über die Verkehrsmenge, die überregional fährt und jene, die nur lokal durch die Betriebe verursacht wird, kann nicht getroffen werden.

Die damals ermittelten 71 % können nicht durchgehend für die B X herangezogen werden, der Verkehr wird sich auch hier wiederum verteilen.
Die im GA dargestellte Tabelle zeigt in der ersten Spalte ‚Örtlichkeit' nur die Stelle, wo die Verkehrsmengen im JDTV errechnet wurden, dieser bezieht sich auf den Gesamtverkehr auf der B X bzw. B X.

Die Fahrzeugmenge, die nicht unbedingt durch die Betriebe im östlichen Bereich der Kreuzung mit der X-Straße verursacht wurde, wurde durch eine zeitgleiche Messung bei der einzigen zusätzlichen Zufahrt erfasst. Die Werte waren so gering, dass sie keine direkte Auswirkung auf den Verkehrsfluss im Zählbereich hatten.

Zu Beweisthema 3.:
Der Schleichverkehr scheint in der Graphik nicht direkt auf, zumal dieser je nach Tageszeit sich punktuell mit dem Verkehrsaufkommen verlagert, im JDTV ist er allerdings berücksichtigt.

Der Xknoten wurde bereits beim Neubau für höhere als aus dem jetzigen Projekt resultierenden Verkehrsmengen ausgelegt. Die prognostizierten Verkehrszahlen durch das Einkaufszentrum können leicht aufgenommen werden, eine wesentliche Verschlechterung der Verkehrssituation ist nicht zu erwarten. Die Urteilung stützt sich auf das verkehrstechnische GA der v sowie Untersuchungen der Abteilung BauNE der Oö. Landesregierung.
Die Verkehrserhöhung im niederrangigen Straßennetz wird auch hier zu keiner wesentlichen Verschlechterung führen, zumal der Großteil des vom EKZ verursachten Verkehrs über den Xknoten abgewickelt wird.
Der Mehrverkehr durch das Einkaufszentrum kann vom hoch- und niederrangigen Straßennetz ohne wesentliche Verschlechterung aufgenommen werden.
Von der Bf-Seite wird eingewendet, dass sich schon zum jetzigen Zeitpunkt Verkehrsbehinderungen im genannten Bereich ergeben.
[...]
Der MIV wurde entsprechend der RVS mit 70 % festgelegt. Dies bedeutet, dass 30 % mit dem Bus, mit dem Fahrrad oder zu Fuß das EKZ erreichen. Es sind die Bushaltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt am Xknoten situiert. Des Weiteren sind in der direkten Umgebung des geplanten EKZ zahlreiche Wohngebiete, sodass der von der RVS angenommene MIV mit 70 % durchaus plausibel ist.

Die RVS, das sind die Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, stellen den Stand der Technik dar und wurden grundsätzlich für die Oö. Landesregierung für verbindlich erklärt."

4.1.8. Nach Durchführung der mündlichen Verhandlung wurden vom LVwG Oö. an den ASV für Verkehrstechnik folgende ergänzende Beweisthemen gestellt:

„1. Kommt es bei den von Ihnen in der verkehrstechnischen Stellungnahme vom 7. November 2016 errechneten bzw. angeführten Werten bei den untersuchten Straßenabschnitten der B X und B X, nämlich durchschnittlicher täglicher Verkehr (DTV: 21.431, 24.431, 25.198) - Verkehrsbelastung am Gesamtverkehr, die durch die bestehenden Vorhaben verursacht wird (30 %, 57 %, 71 %) zusätzliche Verkehrsbelastung durch das geplante Vorhaben (21 %), zu Änderungen bei dem von Ihnen im gegenständlichen Verfahren mit Stellungnahme vom 18. Mai 2018 beurteilten Projekt? Wenn ja, in welchem Ausmaß?
2. Ändern sich die o.a. Werte, wenn man zu den in Ihrer fachlichen Stellungnahme vom 18. Mai 2018 erwähnten Parkplätzen weiters zusätzlich die von den Bf behaupteten Parkplätze (mit Ausnahme des X - außerhalb des relevanten 1 km-Bereiches) berücksichtigt (vgl. bereits übermittelte Stellungahme der X Rechtsanwälte GmbH vom 21. Juni 2018, Seite 2 und Beilage, Seite ./2)? Wenn ja, in welchem Umfang?"

4.1.9. Vom ASV wurde hierzu ausgeführt:

„Zu 1.
Das Ergänzungsgutachten vom 7.November 2016 ist ein Versuch gewesen, die Fahrzeugfrequenzen aufgrund der bestehenden Einkaufszentren und Geschäfte zu eruieren.
Dabei wurde ein Wert für einen Parkplatz ermittelt, der von einer Fahrt je Stunde ausgeht. Es wurde damals die Anzahl der Parkplätze als stündlicher Verkehr betrachtet. Dies war der Wert zur Spitzenstunde. Die Umrechnung auf einen durchschnittlichen täglichen Verkehr lässt sich nicht genau ermitteln, zumal außerhalb der Betriebszeiten kein Verkehr verursacht wird.
Wird jedoch von einer Spitzenstunde ausgegangen, so kann das damalige Gutachten als grobe Basis für die Lärmemission herangezogen werden.
Die Zurechnung der 90 Parkplätze der Fa. X und die Reduktion der Parkplätze des EKZ um 94 heben sich auf. Es können daher die damals ermittelten Werte als Basis für die Spitzenstunde herangezogen werden.

Zu 2.
Die eventuell größer zu wählende Anzahl der Parkplätze hat aus verkehrstechnischer Sicht keine Auswirkung auf das Verkehrsaufkommen.
Es sollten jedoch nur Parkplätze gleichartiger Vorhaben bewertet werden. Wobei die im Erstgutachten ermittelte Zahl am ehesten diesen Vorgaben entspricht. Die Parkplätze Xtheater und X würde ich nicht dieser Klientel zuordnen."

4.1.10. Mit Schreiben vom 12. Juli 2018 und 24. Juli 2018 ersuchte das LVwG Oö. die ASV für Luftreinhaltetechnik und Lärm um gutachtliche Stellungnahmen.

Vom ASV für Luftreinhaltetechnik wurde in den Gutachten vom 11. Oktober 2018 und 12. November 2018 ausgeführt:

„Mit Schreiben LVwG-850813/35/Bm/AK vom 12.7.2018 ersuchten Sie mich, zu folgenden Beweisthemen eine gutachtliche Stellungnahme abzugeben:

- Welche verkehrs- und gebäudebedingte Luftschadstoffe sind in diesem 1 km -Kreis zu betrachten?
- Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an relevanten Luftschadstoffen im Jahresmittelwert, die durch den Kunden- und Zulieferverkehr der nach der verkehrstechnischen Stellungnahme vom 18.5.2018, GZ: Verk-2018-111125/3-Kep, in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben EKZ-X liegenden Vorhaben verursacht werden, und zwar an Immissionspunkten, die für die Belastung der Anrainer repräsentativ sind?
- Kommt es zu einer Überlagerung der Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr der im verkehrstechnischen Gutachten unter Punkt 1) angenommenen Parkplätze und dem beantragten EKZ-Stellplätze- und Lieferverkehr?
- Wie hoch stellt sich das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an relevanten Luftschadstoffen im Jahresmittelwert dar, das aus den bestehenden, durch die kumulierten Vorhaben verursachten Verkehrsströmen gemeinsam mit dem durch das geplante Vorhaben verursachten Verkehr resultiert?
- Kommt es zu einer Veränderung der Ergebnisse, wenn man der Berechnung die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 21. Juni 2018 (Seite 2) angeführten Stellplätze (mit Ausnahme der Parkplätze des X) zusätzlich zugrunde legt?

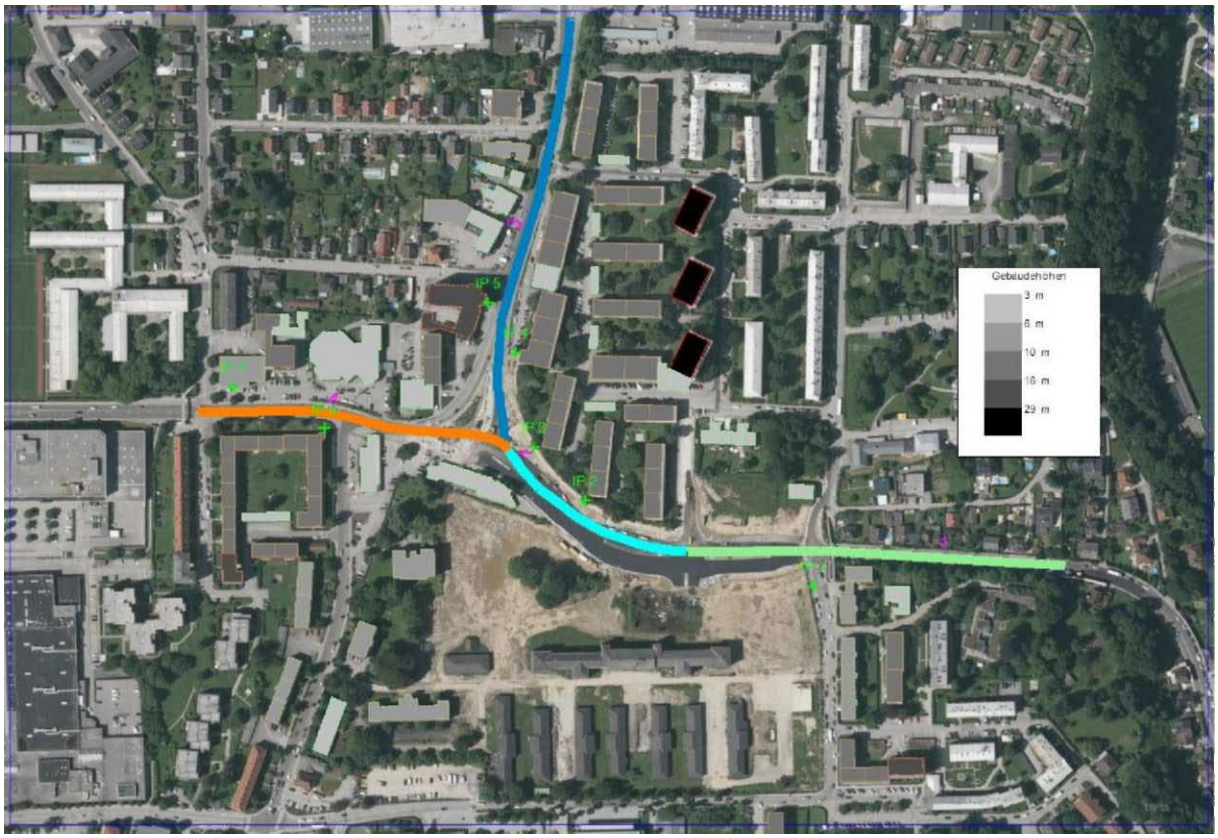
Sie ersuchten im Sinne einer Grobprüfung um eine Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus vorhandenen Untersuchungsergebnissen. Mittlerweile wurde eine ergänzende verkehrstechnische Stellungnahme vom 28.7.2018 vorgelegt, die ebenfalls eine fachliche Basis für die Beantwortung der Beweisthemen ist.

Gemäß diesem Auftrag ergeht folgende

luftreinhaltetechnische Stellungnahme:

Basis dieser Stellungnahme sind einerseits die aktenkundigen Projektunterlagen der X GmbH und andererseits die verkehrstechnische Stellungnahme vom 18.5.2018, GZ: Verk-2018-111125/3-Kep und die ergänzende verkehrstechnische Stellungnahme vom 28.7.2018.

Folgendes Untersuchungsgebiet ergibt sich auf Grund der Beweisthemen, wobei sich aus fachlicher Sicht 4 relevante Straßenabschnitte und beispielhaft für die Anrainer 5 Immissionspunkte (IP1 - IP5) ergeben:



Aus den vorgelegten verkehrstechnischen Stellungnahmen lassen sich folgende Verkehrszahlen eruieren. Damit sind in den einzelnen Straßenabschnitten folgende Stickoxidemissionen für die einzelnen Szenarien zu erwarten:

Ist-Situation der Gesamtverkehrsbelastung (Var. 1):

Straßenabschnitt	JDTV (2017) [KFZ/24h]	%SNF	mittlere Anzahl PKW/h	mittlere Anzahl SNF/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1 (BX östlich neuem Xknoten)	25.336	10%	950	106	880	181
2 (BX zwischen X-/ neuem Xknoten)	25.336	10%	950	106	880	181
3 (BX nördlich Xknoten)	27.652	10%	1.037	115	961	198
4 (BX westlich Xknoten)	19.730	10%	740	82	686	141

Ist-Situation der durch die bestehenden Einkaufszentren verursachten Verkehrsbelastung (Var. 2):

Straßenabschnitt	Anteile der EKZ bedingten PKW am JDTV	JDTV [KFZ/24h]	mittlere Anzahl PKW/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1	JDTV * 30% =	7.944	331	154	48
2	JDTV * 30% =	7.944	331	154	48
3	JDTV * 71% =	20.525	855	397	124
4	JDTV * 57% =	11.758	490	227	71

Situation der durch das gegenständliche Einkaufszentrum verursachte Verkehrsbelastung (Var. 3):

Straßenabschnitt	JDTV [KFZ/24h]	mittlere Anzahl PKW/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1	1.450	60	28	13
2	1.282	53	25	11
3	575	24	11	5
4	707	29	14	6

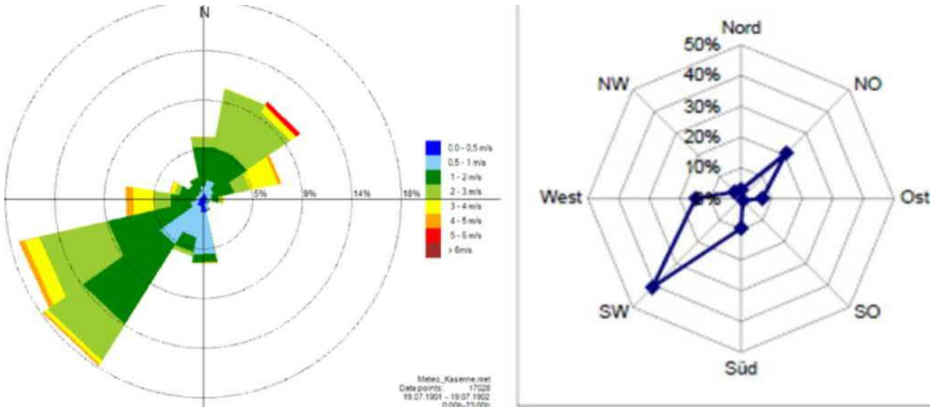
Situation der durch die Kumulierung der bestehenden Einkaufszentren und des gegenständlichen Einkaufszentrums verursachten Verkehrsbelastung (Var. 4):

Straßenabschnitt	JDTV [KFZ/24h]	mittlere Anzahl PKW/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1	9.394	391	182	57
2	9.226	384	178	56
3	21.100	879	408	127
4	12.465	519	241	75

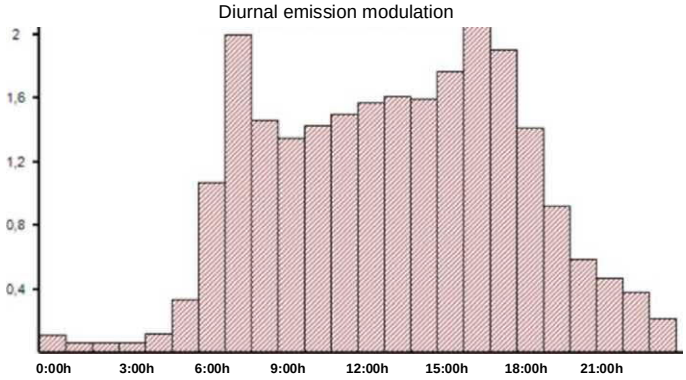
Zur Berechnung der Emissionen wurde das ‚Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Umweltbundesamt Wien, Version 3.3/April 2017', herangezogen.

Weiters wurden der durchgeführten Immissionsabschätzung folgende Annahmen zu Grunde gelegt:

a) örtliche Meteorologie:
Links die örtliche Meteorologie aus dem der Berechnung zugrundeliegenden Windfeld und rechts als Vergleich die Meteorologie der mobilen Luftmessstation S X' von 2016.



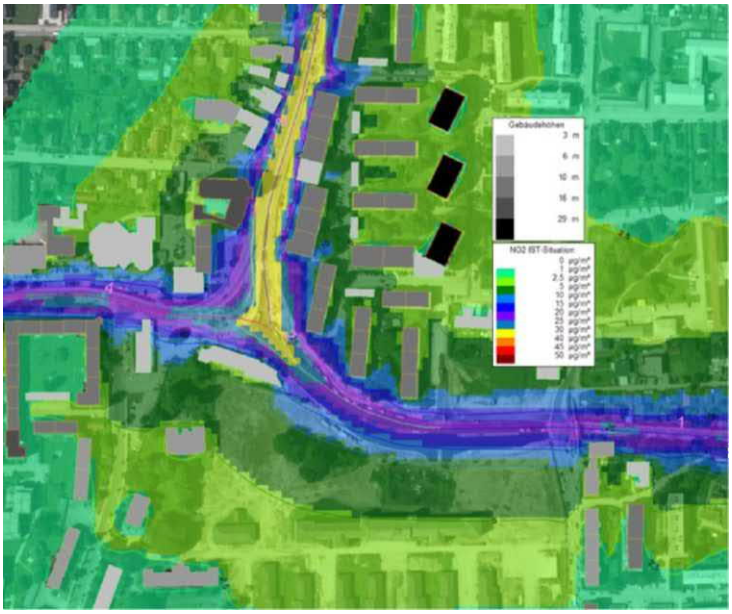
b) Angenommener Tagesverlauf der stündlichen Verkehrszahlen:



c) Verwendetes Rechenprogramm als Basis für die Immissionsabschätzung:

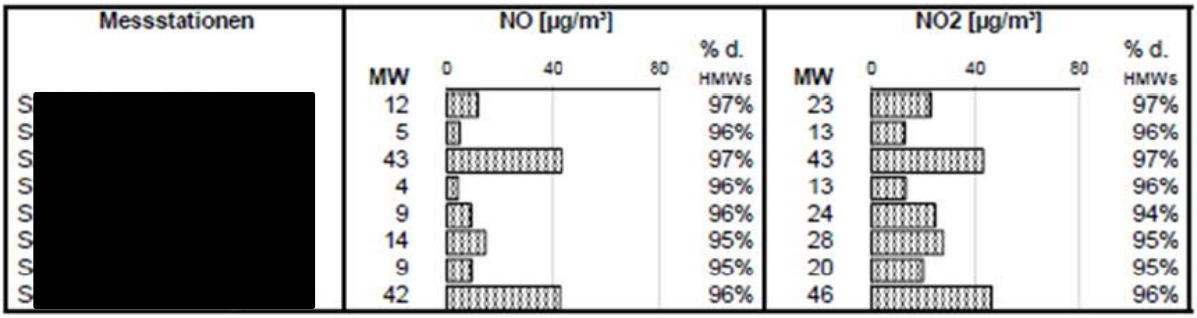
Als Basis für die durchgeführte Immissionsabschätzung diente ein Teilchensimulationsprogramm nach dem Lagrange-Modell (VDI 3945 Blatt 3). Als Rechenprogramm wurde ‚GRAL, Version 18.01 (TU Graz & Land Steiermark)' verwendet.

Auf Basis dieser Rechenannahmen wurde zur Verifizierung zuerst die NO_x-Immissionsbelastung als Jahresmittelwert für die Ist-Situation der Gesamtverkehrsbelastung errechnet und in weiterer Folge mittels der Umrechnungsformel nach ‚Rhomberg' auf die NO_2-Immissionsbelastung als Jahresmittelwert für die Ist-Situation der Gesamtverkehrsbelastung (Var. 1) konvertiert:



Im Bereich der Situierung der mobilen Luftmessstation S X' - südlich des Straßenabschnittes 1(identisch mit IP1 in Abbildung ‚Straßenabschnitte') - wurde eine verkehrsbedingte NO_2-Immissionsbelastung im Bereich von 10 µg/m^3 errechnet.

Als Gegenüberstellung zu der errechneten NO_2-Immissionsbelastung dient folgender Stationsvergleich für das Jahr 2016:



Die Differenz der NO_2-Immissionsbelastung der verkehrsnahen Messstation ‚S X' und der verkehrsfernen Messstation ‚X', welche als typisch für eine städtische Hintergrundbelastung herangezogen werden kann, kann als verkehrsbedingte NO_2-Immissionsbelastung bei der Messstation ‚S X' angesehen werden. Die Differenz beträgt 10 µg/m^3 NO_2 als Jahresmittelwert.
Die errechnete verkehrsbedingte NO_2-Immissionsbelastung stimmt somit größenordnungsmäßig mit der Differenz der gemessenen NO_2-Immissionsbelastung, welche als verkehrsbedingt angesehen werden kann, zusammen. Somit können die getroffenen Rechenannahmen für eine Grobabschätzung der NO_2-Immissionsbelastung als plausibel angesehen werden.

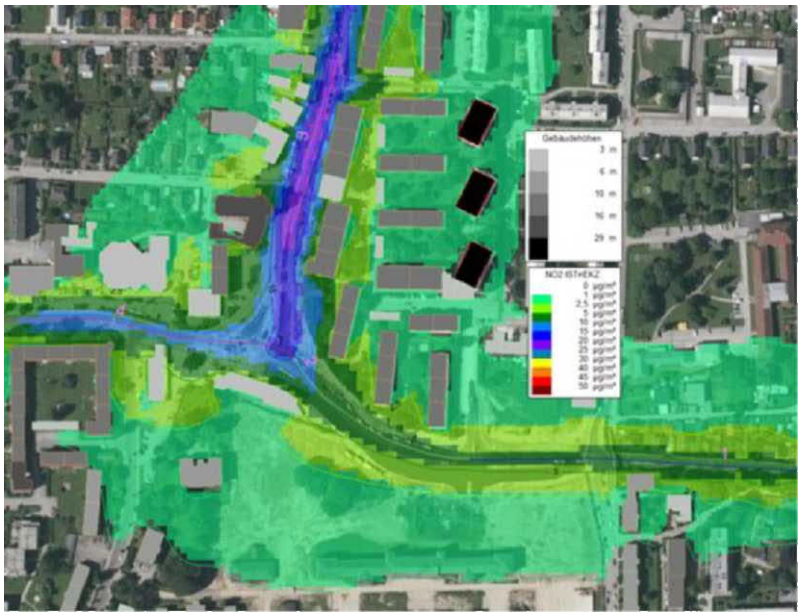
Auf dieser Basis wird zu den gestellten Beweisthemen folgende fachliche Ansicht vertreten:

- Welche verkehrs- und gebäudebedingte Luftschadstoffe sind in diesem 1 km - Kreis zu betrachten?

  Es wurden nur die Luftschadstoffe NO_x bzw. NO_2 als ggst. relevante Luftschadstoffe herangezogen, da der Bezug zum relevanten Immissionsgrenzwert im ggst. Fall am problematischsten ist. Die anderen verkehrsbedingten Luftschadstoffe (z.B. CO, Feinstaub,...) wurden in der nachfolgenden Betrachtung nicht weiter berücksichtigt, da die Korrelation der jeweils zu erwartenden Immissionsbelastung zum jeweiligen relevanten Immissionsgrenzwert unter der Korrelation für NO_2 liegt.

- Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an relevanten Luftschadstoffen im Jahresmittelwert, die durch den Kunden- und Zulieferverkehr der nach der verkehrstechnischen Stellungnahme vom 18.5.2018, GZ: Verk-2018-111125/3-Kep, in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben EKZ-X liegenden Vorhaben verursacht werden, und zwar an Immissionspunkten, die für die Belastung der Anrainer repräsentativ sind?

  Zur Beantwortung wurde die NO_2-Immissionsbelastung als Jahresmittelwert für die ‚Ist-Situation der durch die bestehenden Einkaufszentren verursachten Verkehrsbelastung (Var.2)' wie folgt abgeschätzt:



Die nachstehenden Immissionspunkte werden beispielhaft für die gegebene Belastung der Anrainer (siehe Lage der IP in Abbildung ‚Straßenabschnitte') herangezogen:

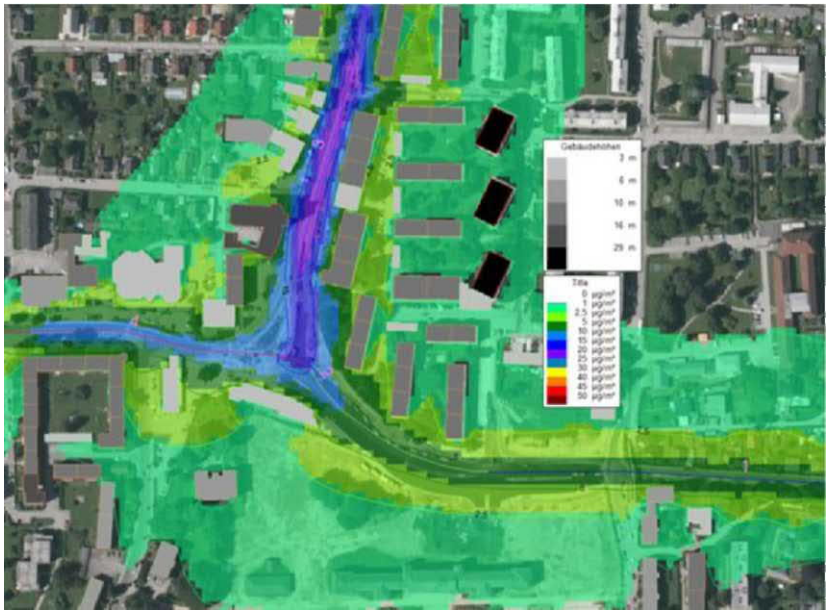
Immissionspunkt	NO_2 als JMW
IP 1	2 µg/m^3
IP 2	5 µg/m^3
IP 3	8 µg/m^3
IP 4	11 µg/m^3
IP 5	12 µg/m^3
IP 6	7 µg/m^3
IP 7	4 µg/m^3

- Kommt es zu einer Überlagerung der Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr der im verkehrstechnischen Gutachten unter Punkt 1) angenommenen Parkplätze und dem beantragten EKZ-Stellplätze- und Lieferverkehr?

  Die Überlagerung von Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr ist nur in den dargestellten Straßenabschnitten zu erwarten. Eine Überlagerung der Emissionen aus den jeweiligen Parkplatzbereichen ist auf Grund der jeweiligen Entfernung zum ggst. Einkaufszentrum nicht zu erwarten.

- Wie hoch stellt sich das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Immissionen an relevanten Luftschadstoffen im Jahresmittelwert dar, das aus den bestehenden, durch die kumulierten Vorhaben verursachten Verkehrsströmen gemeinsam mit dem durch das geplante Vorhaben verursachten Verkehr resultiert?

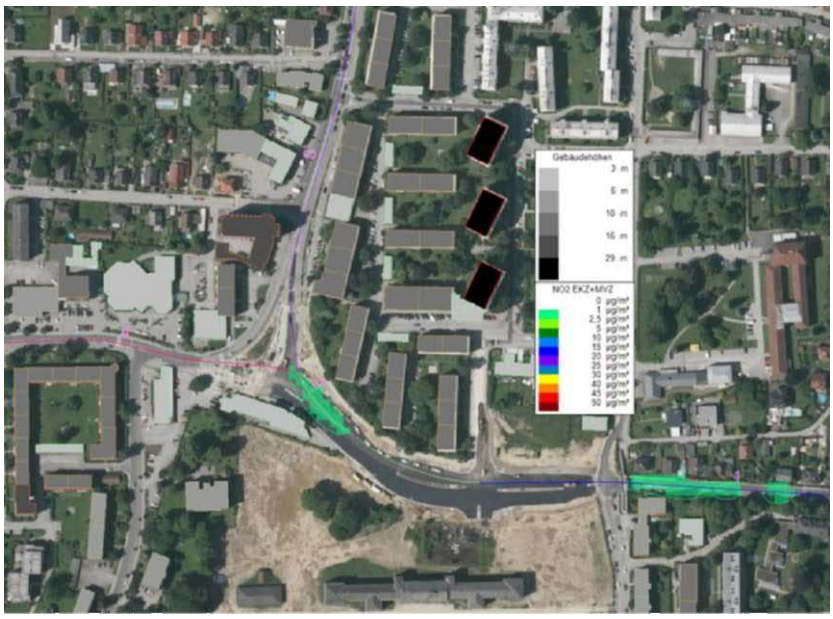
  Zur Beantwortung wurde die NO_2-Immissionsbelastung als Jahresmittelwert für die ‚Situation der durch die Kumulierung der bestehenden Einkaufszentren und des gegenständlichen Einkaufszentrums verursachten Verkehrsbelastung (Var. 4)' wie folgt abgeschätzt:



Die folgenden kumulierten Belastungen wurden bei nachstehenden Immissionspunkten beispielhaft für die Anrainer entlang den Straßenabschnitten abgeschätzt:

Immissionspunkt	NO_2 als JMW
IP 1	2 µg/m^3
IP 2	5 µg/m^3
IP 3	9 µg/m^3
IP 4	11 µg/m^3
IP 5	12 µg/m^3
IP 6	8 µg/m^3
IP 7	4 µg/m^3

Als Ergänzung darf die abgeschätzte Zusatzbelastung, die nur durch das gegenständliche Einkaufszentrum zu erwarten ist, dargestellt werden:



Immissionspunkt	NO_2 als JMW
IP 1	<1 µg/m³
IP 2	<1 µg/m³
IP 3	1 µg/m³
IP 4	<1 µg/m³
IP 5	<1 µg/m³
IP 6	1 µg/m³
IP 7	<1 µg/m³

- Kommt es zu einer Veränderung der Ergebnisse, wenn man der Berechnung die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 21. Juni 2018 (Seite 2) angeführten Stellplätze (mit Ausnahme der Parkplätze des X) zusätzlich zugrunde legt?

  Laut ergänzende verkehrstechnische Stellungnahme vom 28.7.2018, Pkt. 2, verändert sich damit nicht das Verkehrsaufkommen. Es lässt sich aus dieser Stellungnahme der Schluss ziehen, dass die eingangs unter ‚Ist-Situation der durch die bestehenden Einkaufszentren verursachten Verkehrsbelastung (Var. 2)' ausgewiesenen Verkehrsströme (angegeben als JDTV) sich nicht signifikant verändern würden. Dies beruht auf die naturgemäße Unsicherheit der abgeschätzten Verkehrsströme.
  Somit ergeben sich auch keine signifikanten Veränderungen der Verkehrsemissionen und, damit verbunden, der abgeschätzten Immissionsbelastungen."

[Hervorhebungen nicht übernommen]

„Bei Vergleich der Ausgangsdaten bezüglich Verkehrsbelastung (JDTV) zwischen luftreinhaltetechnischer und lärmtechnischer Stellungnahme musste leider festgestellt werden, dass bei der luftreinhaltetechnischen Stellungnahme UBAT-2015-51492/9-Gi/M vom 11.10.2018 bei der Ist-Situation der durch die bestehenden Einkaufszentren verursachten Verkehrsbelastung (Var. 2) und in weiterer Folge bei der Situation der durch die Kumulierung der bestehenden Einkaufszentren und des gegenständlichen Einkaufszentrums verursachten Verkehrsbelastung (Var. 4) irrtümlich die falschen JDTV in den jeweiligen Tabellen angegeben wurden. Tatsächlich wären die jeweiligen Situationen tabellarisch wie folgt zu beschreiben:

Ist-Situation der durch die bestehenden Einkaufszentren verursachte Verkehrsbelastung (Var. 2):

Straßenabschnitt	Anteile der EKZ bedingten PKW am JDTV	JDTV [KFZ/24h]	mittlere Anzahl PKW/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1	JDTV * 30% =	7.509	312	145	45
2	JDTV * 30% =	7.509	312	145	45
3	JDTV * 71% =	20.107	838	389	121
4	JDTV * 57% =	11.356	473	220	68

Situation der durch die Kumulierung der bestehenden Einkaufszentren und des gegenständlichen Einkaufszentrums verursachte Verkehrsbelastung (Var. 4):

Straßenabschnitt	JDTV [KFZ/24h]	mittlere Anzahl PKW/h	NO_x [g/km*h]	primäres NO_2 [g/km*h]
1	8.959	373	173	54
2	8.791	366	170	53

3	20.682	862	400	124
4	12.063	503	233	73

Auf Grund dieser niedrigeren Verkehrsbelastung und der damit verbundenen niedrigeren NO_x- bzw. NO_2-Emissionen sind die zu den Beweisfragen 2 und 4 errechneten NO_2-Immissionen ebenfalls niedriger, jedoch bezogen auf die ausgewiesene signifikante Stelle ist keine signifikante Minderung der jeweiligen ausgewiesenen Immissionskonzentration (Minderung < 1µg/m^3 als JMW) gegeben. Somit sind die ausgewiesenen NO_2-Immissionen weiterhin für die entsprechenden Beurteilungen heranzuziehen."
[Hervorhebungen nicht übernommen]

4.1.11. Vom ASV für Lärmtechnik wurde im Gutachten vom 2. November 2018 ausgeführt:

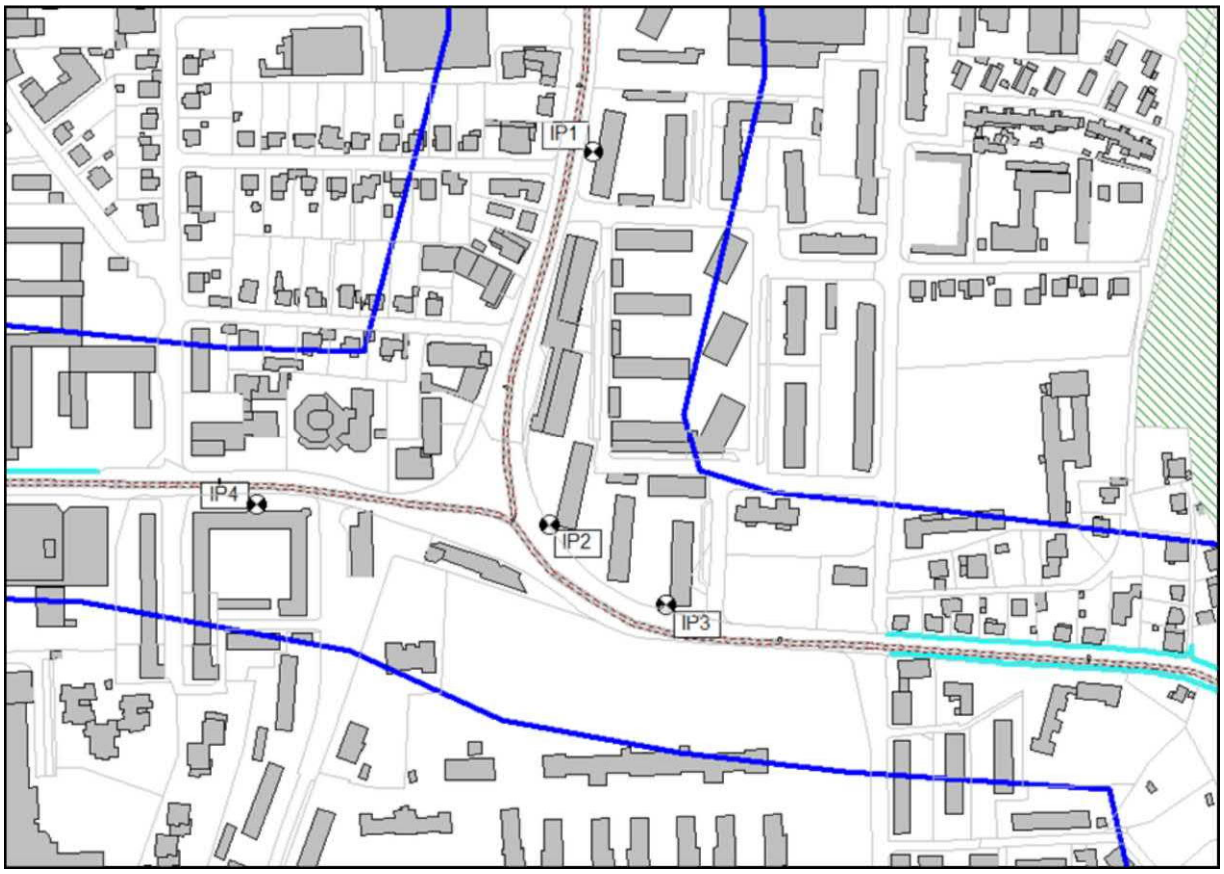
„Mit Ihrem Schreiben vom 24. Juli 2018 wurde ersucht, eine gutachtliche Stellungnahme zu folgenden Beweisthemen abzugeben, wobei im Sinne einer Grobprüfung um eine nach fachlicher Voraussicht mit hoher Wahrscheinlichkeit zutreffende Abschätzung aufgrund von Erfahrungswerten in Verbindung mit den Aussagen aus vorhandenen Untersuchungsergebnissen ersucht wird.

- Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Lärmimmissionen, die durch den Kunden- und Zulieferverkehr der nach der verkehrstechnischen Stellungnahme vom 18. Mai 2018, GZ: Verk-2018-111125/3-Kep, in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben EKZ-X liegenden Vorhaben verursacht werden, und zwar an Immissionspunkten, die für die Belastung der Anrainer repräsentativ sind?
- Kommt es zu einer Überlagerung der Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr der im verkehrstechnischen Gutachten unter Punkt 1. angenommenen Parkplätze und den beantragten EKZ-Stellplätzen und dem Lieferverkehr?
- Wie hoch stellt sich das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Lärmimmissionen dar, das aus den bestehenden, durch die kumulierten Vorhaben verursachten Verkehrsströme gemeinsam mit dem durch das geplante Vorhaben verursachten Verkehr resultiert?
- Kommt es zu einer Veränderung der Ergebnisse, wenn man der Berechnung die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 21. Juni 2018 (Seite 2) angeführten Stellplätze (mit Ausnahme der Parkplätze des X) zusätzlich zugrunde legt?

Basis für die schalltechnische Stellungnahme bilden die übermittelten Unterlagen inklusive der Ergänzung des verkehrstechnischen ASV vom 26. Juli 2018.

Auf Basis dieser Unterlagen wurde eine schalltechnische Berechnung durchgeführt und an vier, für die Anrainer relevanten Immissionspunkten die Immissionswerte ermittelt.

Die folgende Grafik zeigt das Untersuchungsgebiet mit den vier Immissionspunkten IP1 bis IP4.



Auf Basis der Daten des verkehrstechnischen ASV ergeben sich für die, durch die Fragestellung erforderlichen Szenarien die nachstehenden Verkehrsdaten.

Gesamtverkehrsbelastung - Ist-Situation:

Straßenabschnitt	DTV [Kfz/24 h]	ps Schwerverkehrs-anteil [%]
1. B[redacted] östlich n[redacted] [redacted]knoten	25.336	10
2. B[redacted] zwischen [redacted]-/n[redacted] [redacted]knoten	25.336	10
3. B[redacted] nördlich [redacted]knoten	27.652	10
4. B[redacted] westlich [redacted]knoten	19.730	10

Szenario 1: Durch die bestehenden Einkaufszentren verursachte Verkehrsbelastung im Jahr 2020

Straßenabschnitt	Durch bestehende Einkaufszentren bedingter Anteil Pkw am Gesamt-DTV
1.	25.030 * 0,30 = 7.509
2.	25.030 * 0,30 = 7.509
3.	28.320 * 0,71 = 20.107
4.	19.922 * 0,57 = 11.356

Szenario 2: Durch geplantes EKZ und MVZ verursachte Verkehrsbelastung im Jahr 2020

Straßenabschnitt	Durch neues EKZ bedingter Anteil Pkw am Gesamt-DTV 2020
1.	1.450
2.	1.282
3.	575
4.	707

Szenario 3: kumulierte Verkehrsbelastung durch bestehende Einkaufszentren und neues EKZ im Jahr 2020

Straßenabschnitt	Durch bestehende Einkaufszentren und neues EKZ bedingte Pkw/24 h im Jahr 2020
1.	8.959
2.	8.791
3.	20.682
4.	12.063

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten gemäß RVS 04.02.11 Lärmschutz. Beim Straßentyp wurde entsprechend ‚Hauptstraße innerorts' für die relevanten Faktoren verwendet.

Die Berechnung erfolgte mit dem Programm CadnaA, Version 2018. Immissionshöhe ist 4 m, es wurden drei Reflexionen berücksichtigt. Dargestellt wird der Lärmindex L_{den}.

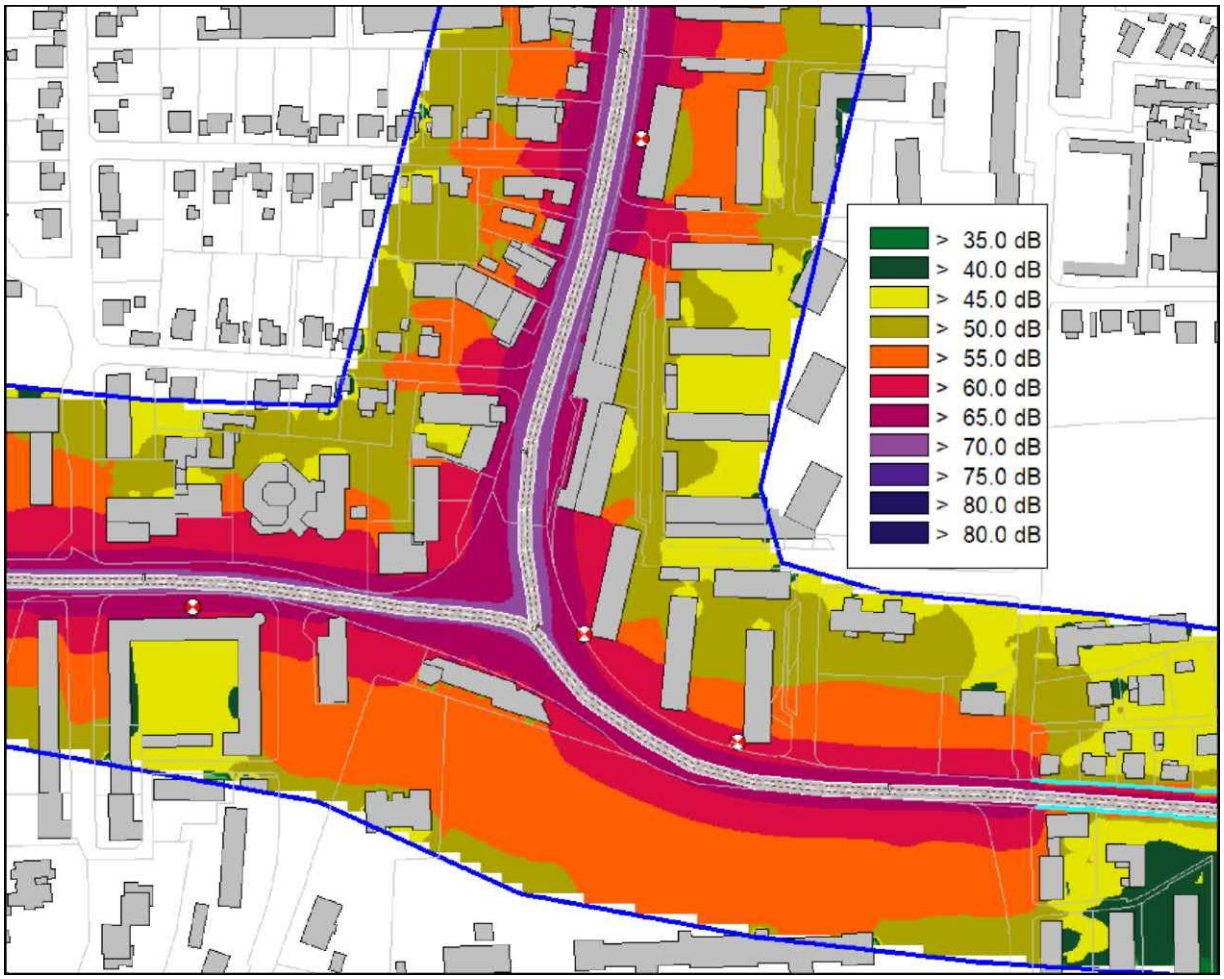
Auf Basis dieser Berechnungen ergibt sich zu den Fragestellungen folgende fachliche Stellungnahme:

Frage 1:
‚Wie hoch ist das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Lärmimmissionen, die durch den Kunden- und Zulieferverkehr der nach der verkehrstechnischen Stellungnahme vom 18. Mai 2018, GZ: Verk-2018-111125/3-Kep, in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Vorhaben EKZ-X liegenden Vorhaben verursacht werden, und zwar an Immissionspunkten, die für die Belastung der Anrainer repräsentativ sind?'

Dazu wurden für die Verkehrsbelastung die für das Szenario 1 beschriebenen Verkehrsdaten herangezogen. Damit ergibt sich an den vier relevanten Immissionspunkten folgende Situation:

Immissionspunkt	L_{den} [dB]
IP1	68,5
IP2	64,9
IP3	61,8
IP4	66,5

Hier der dazugehörige Schallimmissionsplan

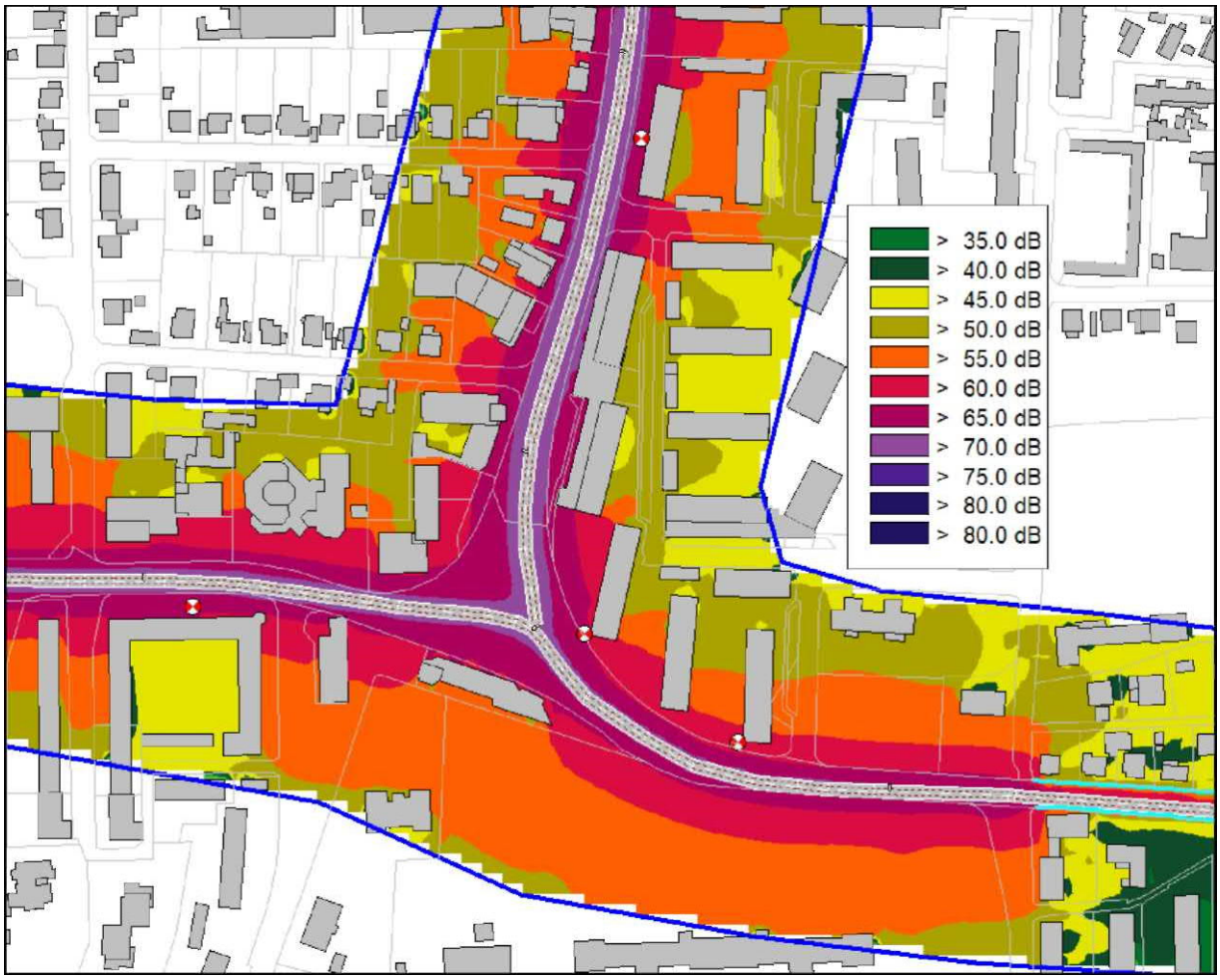


Frage 2:
Wie hoch stellt sich das in Zahlen ausgedrückte Ausmaß der Lärmimmissionen dar, das aus den bestehenden, durch die kumulierten Vorhaben verursachten Verkehrsströme gemeinsam mit dem durch das geplante Vorhaben verursachten Verkehr resultiert?

Dazu wurden für die Verkehrsbelastung die für das Szenario 3 (Kumulierung) beschriebenen Verkehrsdaten herangezogen. Damit ergibt sich an den vier relevanten Immissionspunkten folgende Situation:

Immissionspunkt	L_{den} [dB]
IP1	68,7
IP2	65,3
IP3	62,5
IP4	66,8

Hier der dazugehörige Schallimmissionsplan



Frage 3:
Kommt es zu einer Überlagerung der Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr der im verkehrstechnischen Gutachten unter Punkt 1. angenommenen Parkplätze und den beantragten EKZ-Stellplätzen und dem Lieferverkehr?

Aufgrund der Entfernungen der einzelnen Parkplätze zum geplanten Parkplatz des EKZ kommt es zu keiner Überlagerung der Emissionen der Parkplätze. Die Überlagerung der Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr ist im Bereich der Straßen gegeben.

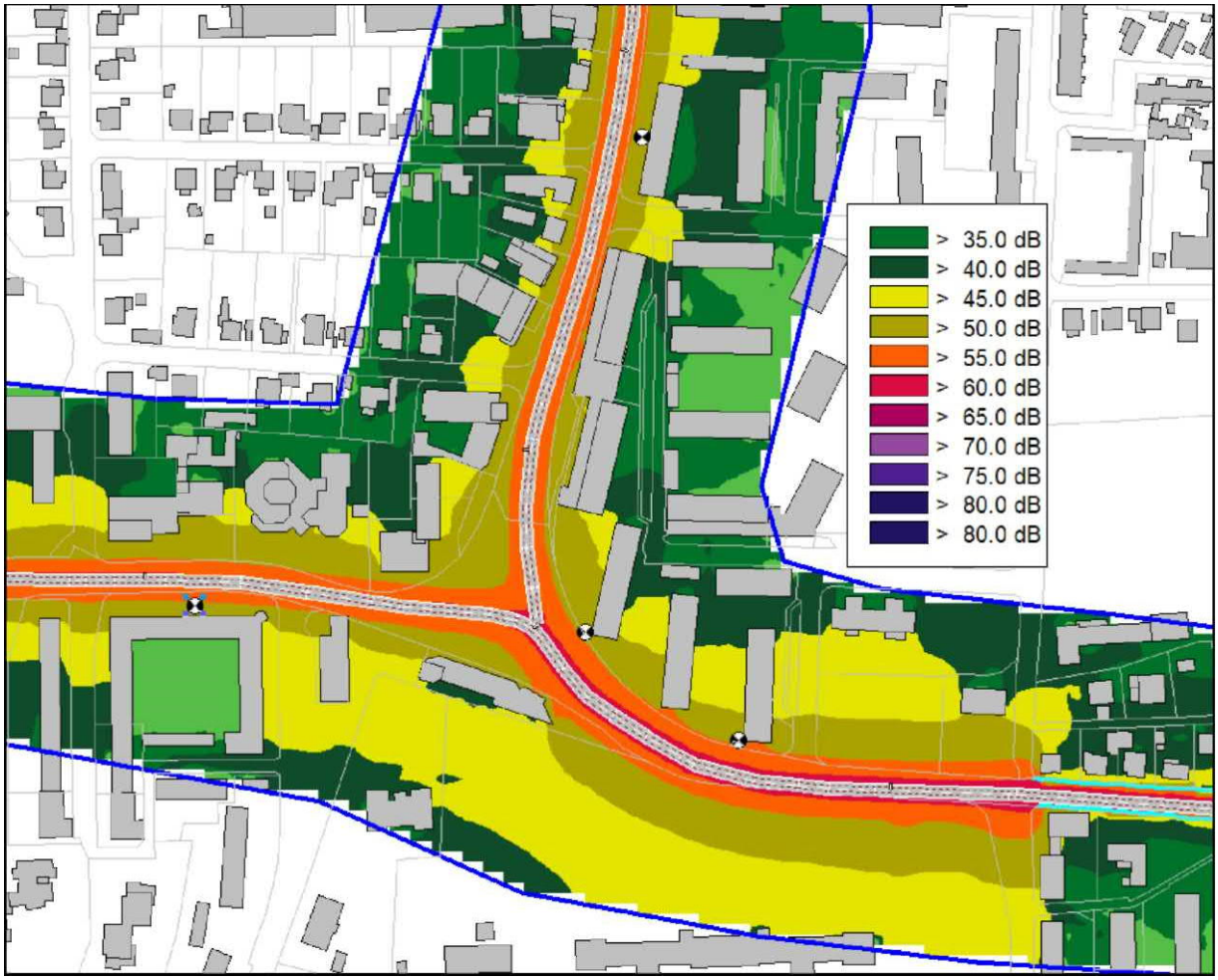
Frage 4:
Kommt es zu einer Veränderung der Ergebnisse, wenn man der Berechnung die in der Stellungnahme der Beschwerdeführer vom 21. Juni 2018 (Seite 2) angeführten Stellplätze (mit Ausnahme der Parkplätze des X) zusätzlich zugrunde legt?

Laut Aussagen des verkehrstechnischen ASV in seinem Schreiben vom 26. Juli 2018 kommt es dabei zu keiner Änderung des Verkehrsaufkommens. Würden noch zusätzliche Parkplätze berücksichtigt, so hätte das geringfügige Auswirkungen bei Szenario 1 (durch die bestehenden Einkaufszentren verursachte Verkehrsbelastung im Jahr 2020). Es würden hier die Immissionswerte im Zehntel-dB-Bereich erhöht werden. Somit wäre aber auch der Anteil des neuen EKZ bei Szenario 3, kumulierte Verkehrsbelastung durch bestehende Einkaufszentren und neues EKZ im Jahr 2020, geringer.

Zur Information darf hier auch die Situation gemäß Szenario 2 (nur neues EKZ) angeführt werden:

Immissionspunkt	L_{den} [dB]
IP1	53,2
IP2	53,9
IP3	54,0
IP4	54,5

Hier der dazugehörige Schallimmissionsplan



Ebenfalls informativ die Ist-Situation durch die Gesamtverkehrsbelastung:

Immissionspunkt	L_{den} [dB]
IP1	72,3
IP2	70,4
IP3	69,3
IP4	71,3

Hier der dazugehörige Schallimmissionsplan



“

4.1.12. Am 8. Jänner 2018 wurde unter Beiziehung der ASV für Verkehrstechnik, Luftreinhaltetechnik, Lärm und Medizin eine weitere mündliche Verhandlung durchgeführt , in der die bereits eingeholten Gutachten der ASV erörtert wurden. Vom ASV für Lärmtechnik wurde ergänzend ausgeführt, „dass ausgehend von einer Ist-Situation, sich ergebend durch die bestehenden Einkaufszentren, eine Veränderung dieser Situation durch das projektierte Vorhaben im Bereich von 0,2 bis 0,7 dB liegt. Ausgehend von einer auf Seite 8 des Gutachtens des Amtssachverständigen für Verkehrstechnik vom 2. November 2018 angeführten Ist-Situation durch die Gesamtverkehrsbelastung ergibt sich eine Veränderung dieser Ist-Situation durch das projektierte Einkaufszentrum im Bereich von 0,1 dB bei allen Immissionspunkten.“.

Vom ASV für Luftreinhaltetechnik wurde über Befragen der Bf, weshalb der ASV für Luftreinhaltetechnik von einer Einhaltung des Grenzwertes bei der Messstation S X“ mit 23 µg/m³ NO_2 ausgeht, die Grafik auf Seite 4 aber gelbliche Bereiche ausweist (30 bis 40 µg/m³), ausgeführt:

„Bei diesem gelblich eingezeichneten Bereich handelt es sich um den Straßenbereich der BX, die dadurch geprägt ist, dass die Emissionssituation der Immissionssituation beinahe gänzlich entspricht, das heißt, dass die Immissionssituation direkt auf der Straße dargestellt ist, die als Emissionsquelle dient. Eine Messung von Immissionswerten unmittelbar

im Bereich der Emissionsquelle, wie eben der Straße, würde keine fachgerechte Ermittlung von Immissionswerten zur Beurteilung von Grenzwertüberschreitungen darstellen und nicht den gesetzlichen Anforderungen an eine Immissionsmessstelle entsprechen.

Nach meinem Kenntnisstand sind für den Bereich der Stadt S von Seiten des Amtes der Oö. Landesregierung bislang keine Grenzwertüberschreitungen gemessen worden, das heißt, das Gebiet S wurde bis jetzt nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen und somit sind auch keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen derzeit gegeben.

Die von mir zur Beurteilung der Immissionsbelastung im Rahmen einer Grobprüfung herangezogenen Immissionspunkte ergeben für mich ein repräsentatives Ergebnis zur Beurteilung der Immissionssituation.
[...] die Fachabteilung Umweltschutz des Amtes der Oö. Landesregierung hat keine Immissionsgrenzwertüberschreitungen für diesen Raum festgestellt und wurden keine belasteten Gebiete dort ausgewiesen. Die angesprochene Grenze ist eine unmittelbare Grenze zwischen Emissionsquelle und Immissionsbereich. Üblicherweise sind zu Beurteilungen von Immissionen entsprechende Verdünnungen über den Ausbreitungsweg gegeben. Die Verkehrsemissionen an den Emissionsquellen sind naturgemäß höher als die vergleichbaren Immissionsgrenzwerte. Somit sind an der fiktiven Grenze zwischen Emissionsquelle und Immissionsbereich fiktive punktuelle Immissionsgrenzwertüberschreitungen nicht auszuschließen, wobei gleichzeitig darauf hingewiesen wird, dass die Immissionsgrenzwerte nach IG-L aus fachlicher Sicht raumbezogene und nicht punktuelle Beurteilungen erfordern."

4.1.13. Basierend auf diesen Gutachten wurde vom ASV für Medizin ausgeführt:

„Befund:

Luftschadstoffe

Aus der luftreinhaltetechnischen Beurteilung UBAT-2015-51492/9-Gi/M:

[...]

Schallimmissionen/ Lärm

Aus der schalltechnischen Beurteilung US-2018-395335/5-Gr/Ho:

[...]
GUTACHTEN:

Gesundheitsgefährdung - Belästigung

Um den gesetzlichen Vorgaben zu folgen, ist die Beurteilung auf den gesunden normal empfindenden Menschen und das Kind abzustellen und wird in den folgenden Beurteilungen berücksichtigt.

Zur Unterscheidung der Begriffe Gesundheitsgefährdung, Belästigung werden im Folgenden jene Definitionen, die wiederkehrend in umweltrelevanten Verfahren verwendet werden, wiedergegeben:

In den ‚Empfehlungen für die Verwendung medizinischer Begriffe im Rahmen umwelthygienischer Beurteilungsverfahren', veröffentlicht (von M. Haider et. al) in den Mitteilungen der Österr. Sanitätsverwaltung 85. Jhg. (1984) H. 12, werden die Begriffe ‚Gesundheitsgefährdung und -belästigung' wie folgt definiert:

Gesundheitsgefährdung

Als Gesundheitsgefährdung gilt eine Einwirkung (Immission), durch die nach den Erfahrungen der medizinischen Wissenschaft die Möglichkeit besteht, dass Krankheitszustände, Organschäden oder unerwünschte organische oder funktionelle Veränderungen, die die situationsgemäße Variationsbreite von Körper- oder Organformen bzw. -funktionen signifikant überschreiten, entweder bei der Allgemeinbevölkerung oder auch nur bei bestimmten Bevölkerungsgruppen bzw. auch Einzelpersonen eintreten können.
Die Gesundheitsgefährdung ist also die Erwartbarkeit eines Gesundheitsschadens oder eines hohen Gesundheitsrisikos, die mit den Mitteln der wissenschaftlichen Prognose zu belegen ist oder mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht ausgeschlossen werden kann.

Belästigung, Störung des Wohlbefindens, Beeinträchtigung des Wohlbefindens:

Hier handelt es sich weitgehend um subjektive Wahrnehmungsqualitäten, jede Immission - vorausgesetzt, dass sie überhaupt wahrgenommen wird, d.h., dass sie die Wahrnehmungsschwelle überschreitet - kann vom gesunden normal empfindenden Menschen im konkreten Fall als Belästigung empfunden werden und damit eine Störung des Wohlbefindens bewirken. Das Empfinden einer Belästigung ist inter- und intraindividuell sehr unterschiedlich. Die Wahrnehmung einer Immission an sich stellt noch keine Belästigung dar. Zum Belästigungserleben kommt es insbesondere, wenn die Immission emotional negativ bewertet wird. Einzuschließen in diese Kategorie wären auch Störungen bestimmter höherer Funktionen und Leistungen - wie etwa der geistigen Arbeit, der Lern- und Konzentrationsfähigkeit, der Sprachkommunikation, ... Es sei an dieser Stelle ausdrücklich betont, dass solche Funktions- und Leistungsstörungen über einen längeren Zeitraum hinweg sehr wohl zu einer Gesundheitsgefährdung werden können. Da es offenbar weder möglich noch wünschenswert ist, Maßnahmen gegen jedwede geringste subjektiv empfundene Störung zu ergreifen, muss eine Unterscheidung zwischen zumutbarer und unzumutbarer Belästigung getroffen werden.
Unzumutbar[1] ist eine Belästigung, wenn sie zu erheblichen Störungen des Wohlbefindens, zu funktionellen oder organischen Veränderungen führen kann, oder über ein das ortsübliche Ausmaß hinausgeht, wobei in diesem Fall auch die Widmung von Liegenschaften maßgebenden Vorschriften zu berücksichtigen ist (Zitat Ende).

[1] Anmerkung: Grundsätzlich wird festgestellt, dass es sich bei der Zumutbarkeit / Unzumutbarkeit im Sinne der einschlägigen Rechtsprechung oberstgerichtlicher Entscheidungen um behördliche Feststellungen nach Beweiswürdigung handelt und nicht um medizinische Begriffe handelt. Um die Übergänge Belästigung – erhebliche Belästigung – griffig darzustellen spricht der zitierte Autor von ‚Unzumutbarkeit', hier jedoch nicht die rechtliche Würdigung der Behörde vorwegnehmend.

Schallimmissionen / Lärm

Wirkung und Beurteilung Lärm - Angaben zu wirkungsbezogenen Schallpegeln:

Bei der Beurteilung von Lärm ist allgemein zwischen direkten und indirekten Auswirkungen von Lärmimmissionen auf den Menschen zu unterscheiden.

Direkte Wirkungen (sog. aurale Wirkungen) spielen aufgrund der dafür erforderlichen Höhe der Schallpegel im Umweltbereich nur in Einzelfällen (z.B. bei bestimmten Fertigungsbetrieben) eine Rolle. Sie behandeln Hörstörungen, die durch Schäden direkt am Hörorgan verursacht werden. Diese treten ab einer Größenordnung von ca. 85 dB als Beurteilungspegel (entsprechend einer Dauerbelastung, z.B. bei Schallexpositionen an Arbeitsplätzen über lange Zeiträume (Jahre) oder deutlich höher gelegene einzelne Schalleinwirkungen (z.B. bei Knalltraumen) auf.

Indirekte Wirkungen (sog. extraaurale Wirkungen) sind solche, bei denen nicht das Hörorgan selbst geschädigt wird, sondern über die Geräuschwahrnehmung und deren bewusste und unbewusste Verarbeitung im Organismus unterschiedliche Reaktionen ausgelöst werden. Diese Reaktionen stehen in engem Zusammenhang mit der entwicklungsgeschichtlichen Funktion des Hörsinnes als Informations- und Warnorgan. Über Verarbeitung einer Geräuschwahrnehmung im Gehirn und damit verbundene vegetative Reaktionen kann es u.a. zu Veränderungen des Wachheitsgrades, zu Stressreaktionen, Belästigungsreaktionen, Änderung der Durchblutung bestimmter Organsysteme u.ä. kommen. In diesem Zusammenhang werden hohe Dauerlärmeinwirkungen auch als Kofaktor für die Entstehung von Herz-Kreislauferkrankungen - entsprechende Disposition vorausgesetzt - diskutiert.
In der Beurteilung von Schallimmissionen und seinen Auswirkungen sind die Veränderungen einer bestehenden Lärmsituation als auch die tatsächlich erhobenen Lärmpegel zu berücksichtigen. Zu beachten sind hierbei auch allenfalls auftretende besondere Geräuschcharakteristika (z.B. gesonderte Wahrnehmbarkeit von Geräuschen mit tonalen Anteilen, Klopfen, Zischen o.ä.).

Beurteilungswerte[2] (Tagzeit, außen)

$L_{A,\,eq}$ = 55 dB	Belästigung durch gestörte Kommunikation
$L_{A,\,eq}$ = 60 dB	unter Laborbedingungen akute physiologische Reaktionen beobachtbar, im Alltag treten vegetative Reaktionen bereits bei niedrigeren Pegeln auf, wobei zu bemerken ist, dass sich eine Vielzahl von Untersuchungen auf Dauerlärmexpositionen, insbesondere auf Untersuchungen aus dem Straßenverkehr (womit üblicherweise eine dauernde längere Exposition über

[2]ÖAL-Richtlinie 6/18, Die Wirkungen des Lärms auf den Menschen - Beurteilungshilfen für den Arzt

Stunden gegeben ist), bezieht. Unter diesen Bedingungen ergeben sich auch Hinweise auf ein statistisch ansteigendes Herzinfarktrisiko.

$L_{A, eq}$ = 55 dB — deutliche Belästigungsreaktionen bei 5-10% der Bevölkerung, nach WHO 1999 Community Noise Guidelines
$L_{A,eq}$ = 55 dB ‚few seriously annoyed' (einige ernsthaft gestört)

$L_{A,eq}$ = 50 dB ‚moderately annoyed'

Die o.a. angeführten Werte beschreiben vorwiegend Aspekte pegelabhängiger Belästigungsreaktionen durch Schallimmissionen, der Übergang zu Gesundheitsgefährdungen wird in der ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1 mit Werten von $L_{A, eq}$ > 65 dB (Tag), > 60 dB (Abend), > 55 dB (Nacht) definiert.

Schallimmissionen werden auch dann mit zunehmendem Maß als belästigend erlebt werden, je deutlicher eine bestehende Umgebungssituation (entweder durch maßgebliche Erhöhungen von Schallpegeln oder durch hervorstechende Charakteristika) verändert wird.

Zur allgemeinen Veranschaulichung von Pegelwerten ist festzustellen:

Zwei gleichartige Geräusche können unter Laborbedingungen ab einer Pegeldifferenz von rd. 3 dB als unterschiedlich laut wahrgenommen werden. Die dB-Skala folgt mathematisch logarithmischen Gesetzmäßigkeiten. Vom menschlichen Ohr werden Veränderungen von +/- 10 dB als Verdoppelung bzw. als Halbierung der ursprünglichen Lautstärke wahrgenommen.

Zusammenfassende umweltmedizinische Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens:

Schallimmissionen

Aus der schalltechnischen Beurteilung ergeben sich zusammengefasst folgende Angaben:

	Ist-Bestand (aus Frage 1 der schalltechnischen Fragebeantwortung) - in räumlichem Zusammenhang stehende EKZ im Bestand	Kumulierung (aus Frage 2 der schalltechnischen Fragebeantwortung)	Differenz Kumulierung minus Ist-Bestand - Veränderung der Bestandssituation	projekt-spezifische Immissionen (nur EKZ NEU)		Ist-Situation Gesamtverkehrsbelastung	Differenz Gesamtverkehrsbelastung zu EKZ NEU
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3	Spalte 4		Spalte 5	Spalte 6
IP 1	68,5	68,7	0,2	53,2		72,3	19,1
IP 2	64,9	65,3	0,4	53,9		70,4	16,5
IP 3	61,8	62,5	0,7	54,0		69,3	15,3

IP 4	66,5	66,8	0,3	54,5	71,3	16,8

alle Zahlenwerte als Lden in [dB]

Daraus ergibt sich folgende fallbezogene Beurteilung:

In der umweltmedizinischen Beurteilung sind folgende Prüfkriterien anzuwenden:

- Werden Werte der Gesundheitsgefährdung erreicht oder überschritten?

    - Am exponiertesten Punkt IP 1 wird im Ist-Bestand (Spalte 1, Spalte 5) der Immissionspegel, der als Übergang zur Gesundheitsgefährdung definiert ist, überschritten. Im Sinne einer ‚Worst-Case-Betrachtung' wird die Beurteilung im ff. auf diesen Immissionspunkt abgestellt.
      Derartige Umgebungsgeräuschsituationen sind an straßennahen Immissionspunkten wiederkehrend zu beobachten. In derartigen Situationen ist es vorrangiges umweltmedizinisches Ziel, dass diese Ist-Situation nicht maßgeblich verändert wird.

      Zur Frage, ob eine Veränderung maßgeblich ist, ist festzustellen, dass in Analogie zur Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung - BStLärmIV i.d.g.F. vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1 dB irrelevant sind; bei Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der Gesundheitsgefährdung sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1 dB unzulässig (BStLärmIV § 6 (2) und (3)).
      Eine Veränderung bis zu 1 dB ist demnach als ‚nicht maßgeblich' (syn.: irrelevant) anzusehen.
      Ungeachtet allgemeiner schalltechnischer Diskussionen über Mess- und Rechengenauigkeiten (wie sie aus Fachdiskussionen mit schalltechnischen Sachverständigen bekannt sind) ergibt sich aus humanmedizinischer Sicht, dass eine Veränderung eines Immissionspegels einer Bestandssituation (oder eines einzelnen Geräusches unter Laborbedingungen) vom menschlichen Gehör in einer Größenordnung von 1 dB nicht unterscheidbar ist.

- Wie verändert sich die IST-Situation durch das Vorhaben?

    - Dazu wird auf die Spalte 3 der obigen Tabelle verwiesen. Durch das gegenständliche Einkaufszentrum (‚EKZ Neu') kommt es bezogen auf die bestehenden Einkaufszentren zu Veränderungen in Größenordnungen von 0,2 bis 0,7 dB. Diese Veränderung ist als nicht maßgeblich zu beurteilen.
      Vom schalltechnischen ASV wird ergänzend in der heutigen Verhandlung ausgeführt, dass die Veränderung der Gesamtverkehrsbelastung durch das EKZ Neu + 0,1 dB beträgt. Unter Berücksichtigung obiger Ausführungen handelt es hierbei ebenso um keine maßgebliche Veränderung.

    - Der Einfluss des EKZ Neu auf die Gesamtverkehrsbelastung wird aus Spalte 4, 5 und 6 ersichtlich.

Die Differenz (Spalte 6) zwischen Gesamtverkehrsbelastung (Spalte 5) und dem EKZ Neu (Spalte 4) beträgt je nach Immissionspunkt (IP) zwischen 15,3 und 19,1 dB.
Die dB-Skala folgt rechentechnisch logarithmischen Verhältnissen, woraus sich ableitet, dass beim Vorliegen von zwei unterschiedlich hohen Immissionspegeln der höhere Immissionspegel dann nicht verändert wird, wenn die Differenz der beiden Pegel mindestens 10 dB beträgt.

- Wie verhalten sich die spezifischen (betriebskausalen) Immissionen in Relation zu wirkungsbezogenen Beurteilungswerten?

  - o Wirkungsbezogene Werte werden unter Berücksichtigung der obigen Ausführungen durch den Immissionsanteil (Spalte 4) eingehalten.
    Bezüglich der Betrachtungen der Kumulierung bzw. zur Gesamtverkehrsbelastung wird auf die obigen Ausführungen verweisen.
    Eine individuelle Wahrnehmbarkeit bei Beobachtung einzelner Ereignisse im Nahbereich einer Immissionsquelle wird nie gänzlich auszuschließen sein.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass durch die zum gegenständlichen EKZ Neu vorliegenden schalltechnischen Beurteilungen keine Immissionen entstehen, die die Bestandssituation maßgeblich verändern bzw. einen Beitrag leisten, aus dem sich erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ableiten.

Luftschadstoffe

Umweltmedizinische Beurteilung: Die Grenzwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft, IG-L sind zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit festgelegt. Hier sind auch erhebliche Belästigungen subsumiert.
Bei Einhaltung des IG-L ist daher nicht auf nachteilige gesundheitliche Wirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu schließen. Beurteilungskriterium ist dabei die Einhaltung des Grenzwertes und nicht eine allfällige prozentuelle Veränderung in Relation zum Grenzwert.
Der Grenzwert JMW (Jahresmittelwert) gemäß IG-L für NO_2 beträgt 30 µg/m³ (Toleranzmarge 5 µg/m³).
Die vom luftreinhaltetechnischen ASV dargestellten NO_2-Immissionen (Kumulierung: höchster Wert IP 5: 12 µg/m³, höchster Wert EKZ Neu IP 3: 1 µg/m³) unterschreiten diesen Grenzwert in allen betrachteten Situationen deutlich, sodass sich daraus keine erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ableiten.
Zusammenfassend ist festzustellen, dass sich durch das gegenständliche Projekt keine nachteiligen gesundheitlichen Wirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen durch Schallimmissionen oder Luftschadstoffe ergeben.

Ergänzend wird festgehalten, dass die Frage, ob es zu Überschreitungen des Grenzwertes nach den IG-L-Vorgaben kommt, einer immissionstechnischen Beantwortung bedarf und keine humanmedizinische Beurteilung darstellt.
Weiters ist festzuhalten, dass die oben getätigten Aussagen hinsichtlich der Auswirkung einer Veränderung der bestehenden Lärmsituation von 0,1 bis 0,7 dB auch gelten für eine Veränderung von 0,5 dB bei einer geringeren bestehenden Lärmsituation.“

[Hervorhebungen nicht übernommen]

5. Das LVwG Oö. hat erwogen:

5.1. Feststellungen, Beweiswürdigung:

5.1.1. Mit Bescheid der Oö. Landesregierung vom 19. Dezember 2011, GZ: UR-2011-51232/16, wurde festgestellt, dass für das Vorhaben der S GmbH (nunmehr: X GmbH), X, zur Errichtung eines Einkaufszentrums mit einer Verkaufsfläche von 14.600 m² und von Parkplätzen am Areal der ehemaligen „X“ in X keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist. Das diesem Bescheid zugrundeliegende Projekt hat ein zweigeschoßiges Einkaufszentrum mit einer Verkaufsfläche von 14.600 m² und einer Parkgarage im Untergeschoß mit 493 Stellplätzen auf einer Bauplatzfläche von 1,96 ha vorgesehen. Dieser Bescheid ist rechtskräftig. Das nunmehrige Projekt beinhaltet zum Vorhaben aus 2011 folgende Änderungen:

- Die Parkplätze haben sich von 493 auf 399 Stellplätze reduziert.
- Die Flächeninanspruchnahme des Einkaufszentrums hat sich von 1,96 ha auf 1,69 ha reduziert.
- Die Verkaufsfläche reduzierte sich von 14.600 m² auf 11.000 m².
- Die Lage des Einkaufszentrum-Bauplatzes sowie die Typologie des Einkaufszentrums sind identisch geblieben.

5.1.2. Mit Eingabe vom 25. September 2014 hat die X GmbH, X, X, um gewerbebehördliche Generalgenehmigung zur Errichtung und zum Betrieb eines Einkaufszentrums und eines Parkdecks auf den Grundstücken Nr. X und X, KG X (ehemalige „X“), angesucht. Dieses Ansuchen wurde mit Eingabe der Kw vom 18. April 2017 insofern abgeändert, als das Einkaufszentrum nur auf Grundstück Nr. X errichtet wird und der geplante Baukörper auf Grundstück Nr. X, KG X (Multifunktionales Versorgungszentrum-MVZ und Parkgarage) entfällt und sich das Einkaufszentrum-Gebäude, das Verkaufsflächenausmaß sowie die Stellplätze verringern. Die Stellplätze werden im Untergeschoß des Einkaufszentrums (Tiefgarage) untergebracht.

Der Bauplatz (Grundstück Nr. X), auf dem das Einkaufszentrum errichtet wird, umfasst eine Fläche von 16.924 m² und ist im rechtskräftigen Flächenwidmungsplan als Gebiet für Geschäftsbauten festgelegt; die bebaute Projektfläche weist 13.900 m² auf.
Das Einkaufszentrum wird auf dem östlichen Teil der ehemaligen „X“ errichtet. Dieser Bereich wird umgrenzt von den Straßenzügen der Xstraße im Osten, der Xgasse im Süden, der neuen Erschließungsstraße „Xstraße n“ (in etwa mittig) durch das ehemalige Xareal im Westen und durch die BX X-Straße im Norden.

Nach den Projektunterlagen weist das Einkaufszentrum eine Gesamtverkaufsfläche von 11.099,23 m² auf und verfügt das Gebäude über (teilweise) zwei oberirdische Geschoße und ein unterirdisches Geschoß, welches als Tiefgarage mit 399 Stellplätzen genutzt werden soll. Kernbereich des Gebäudes ist die eingeschoßige Mall, welche als Haupterschließungs- und Verbindungszone der Geschäfte im Erdgeschoß dient. Im Erdgeschoß befinden sich überwiegend Flächen für Handel, Gastronomie und Dienstleistungen. Die Gebäudezugänge befinden sich entlang der Erschließungsstraße. Der zentrale Anlieferungsbereich mit Ladezone und dazugehörigen Lager-, Müll- und Technikräumen ist an der Südostseite des Gebäudes positioniert und wird von der Xgasse aus erschlossen. Im ersten Obergeschoß befinden sich Flächen für Handel und Dienstleistungen sowie Büroräumlichkeiten für das Centermanagement und zentrale Aufenthaltsräume. Die Elektro- und HKLS-Technikräume sind im Untergeschoß situiert.
Die Erschließung des Einkaufszentrums für den Kundenverkehr erfolgt im Nordwesten des Einkaufszentrum-Areals über die „Xstraße n“; die Kunden werden über einen Kreisverkehr in die Tiefgarage an der Westseite des Gebäudes geleitet.
Die Bf in der X-Straße und die Bf in der X-Straße sind nördlich des Areals sowie die Bf in der X-Straße westlich ca. 150 m von der Zufahrt in die Tiefgarage entfernt.

Die Betriebszeiten sind mit Montag bis Freitag von 07.00 Uhr bis 21.00 Uhr und Samstag von 07.00 Uhr bis 19.00 Uhr beabsichtigt, die Öffnungszeiten werden mit Montag bis Donnerstag von 08.00 Uhr bis 19.30 Uhr, Freitag von 08.00 Uhr bis 20.00 Uhr und Samstag von 08.00 Uhr bis 18.00 Uhr festgelegt.
Liefertätigkeiten erfolgen von Montag bis Freitag von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und Samstag von 06.00 Uhr bis 18.00 Uhr.
Die Raumbe- und -entlüftung des Gebäudes erfolgt mechanisch, für die Tiefgarage erfolgt die natürliche Zu- und Abluft über Schächte über Dach bzw. über die Zufahrtsrampe, eine CO/NO_X-Absauganlage ist geplant.

Das Vorhaben liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A oder D (belastetes Gebiet Luft).
Mangels Erreichen der Schwellenwerte (Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder 1.000 KFZ-Stellplätze bzw. öffentliche 1.500 Stellplätze) verwirklicht das Vorhaben nicht den Tatbestand der Z 19 lit. a und 21 des Anhanges 1 UVP-G 2000. Die Flächeninanspruchnahme des Einkaufszentrums beträgt 1,69 ha und werden 399 KFZ-Stellplätze errichtet.

Das Vorhaben weist eine Kapazität von 25 % des Schwellenwertes (399 von 1.000 Stellplätzen) gemäß Z 19 lit. a auf, weshalb subsidiär die Prüfung, ob das Vorhaben gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 den genannten Schwellenwert gemeinsam mit anderen (gleichartigen) Vorhaben überschreitet, erforderlich ist.
Am Betriebsareal befinden sich bereits mehr als 25 konsentierte öffentlich zugängliche Parkplätze, die als Bestand dem Vorhaben nicht zuzurechnen sind. Sohin

kommt es zu einer Errichtung von weniger als 25 % des Schwellenwertes nach Z 21 des Anhanges 1 UVP-G 2000.

Gleichartige Vorhaben mit relevanter Verkehrserzeugung, die sich mit dem Verkehr des geplanten Vorhabens überlagern, befinden sich in einem Umkreis von 1.000 m und wird gemeinsam mit diesen Vorhaben jedenfalls der Schwellenwert von 1.000 KFZ-Stellplätzen gemäß Z 19 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 überschritten.
Über den 1.000 m-Kreis hinausgehend ist eine Zuordnung des durch die Einkaufszentren induzierten Verkehrs nicht möglich.
Im höherrangigen Straßennetz ergibt sich eine Verkehrssteigerung durch das Vorhaben von 2 bis 7 % bei einem JDTV von 5.000 Fahrzeugen und von 2 bis 6 % bei einem JDTV von 4.090 Fahrzeugen, im niederrangigen Straßennetz kommt es zu einer Verkehrssteigerung bis zu 17 %.
Durch das geplante Einkaufszentrum ist keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssituation weder im höherrangigen noch im niederrangigen Straßennetz zu erwarten; die Leistungsfähigkeit ist bei allen Verkehrsknoten gegeben.

Aus Sicht der Lärmtechnik ist durch das geplante Vorhaben von einer Erhöhung der Ist-Situation, die sich aus der Verkehrsbelastung der bestehenden Vorhaben ergibt, von 0,2 bis 0,7 dB auszugehen. Gemessen an der Gesamtverkehrsbelastung ergibt sich eine Veränderung der Ist-Situation von 0,1 dB bei allen Immissionspunkten.

Hinsichtlich der relevanten Luftschadstoffe ergibt sich, dass sich die durch den vom beantragten Vorhaben ausgehenden Verkehr zu erwartende Zusatzbelastung bei weniger als 1 µg/m^3 darstellt, lediglich beim Immissionspunkt IP3 mit 1 µg/m^3. Bei kumulierter Betrachtung der Verkehrsströme der bestehenden Vorhaben mit dem beantragten Vorhaben ist der höchste Wert beim Immissionspunkt IP5 mit 12 µg/m^3 gegeben. In allen betrachteten Situationen wird der Grenzwert NO_2 nach IG-L deutlich unterschritten.

Aus medizinischer Sicht ergeben sich keine nachteiligen gesundheitlichen Wirkungen im Sinne von erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen für die Anrainer.

5.1.3. Die gewerbebehördliche Beurteilung der durch den Betrieb des Einkaufszentrums für die Bf zu erwartenden Lärmimmissionen (Kunden-, Lieferverkehr, technische Anlagen) hat ergeben, dass die zu erwartenden Pegeländerungen im Bereich von max. 0,5 dB, liegen, was immissionsseitig zu keinen relevanten Veränderungen der bestehenden Lärm-Ist-Situation durch das beantragte Vorhaben führt.
Im Hinblick auf die relevanten Luftschadstoffe liegt die zu erwartende Zusatzbelastung durch das beantragte Vorhaben unter der Irrelevanzschwelle (3 % vom

jeweiligen JMW-Immissionsgrenzwert) und ergibt die rechnerische Gesamtbelastung, die sich durch Addition von Zusatzbelastung mit gemessener Vorbelastung ergibt, dass die Immissionsgrenzwerte nach IG-L nicht überschritten werden.
Aus medizinischer Sicht ergeben sich für die Nachbarn weder erhebliche Belästigungen noch Gesundheitsgefährdungen.

5.2. Der hier festgestellte Sachverhalt ergibt sich aus dem Akteninhalt der belangten Behörde zu GZ: GE BA-70/2014, dem Akteninhalt der Oö. Landesregierung, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht zu GZ: UR-2011-51232 (Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000), den im Verfahren vor der belangten Behörde sowie den im Beschwerdeverfahren eingeholten Gutachten, dem Ergebnis der mündlichen Verhandlungen vom 13. März 2018, 26. Juni 2018 und 8. Jänner 2019 sowie den Eingaben und Stellungnahmen der Parteien.
Aus dem Akteninhalt sowie dem Gutachten des ASV für Luftreinhaltetechnik ergibt sich unzweifelhaft die Feststellung, dass das Vorhaben in keinem ausgewiesenen schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A oder D (belastetes Gebiet Luft) liegt.
Dem Ergebnis der Einzelfallprüfung (Grobprüfung) liegen die schlüssigen und nachvollziehbaren Gutachten der ASV zugrunde. Die Feststellungen zu den bestehenden Stellplätzen ergeben sich aus dem Verfahrensakt der Oö. Landesregierung im UVP-Feststellungsverfahren 2011.
Das von den Bf beigebrachte Privatgutachten sowie die in den Verhandlungen erfolgten Stellungnahmen sind nicht geeignet, die Richtigkeit der jeweiligen Gutachten in Zweifel zu ziehen. Das von den Bf vorgelegte Gutachten gründet die UVP-Pflicht unter anderem auf einen MIV-Anteil von 86 %, wobei diese Annahme auf subjektiven Abschätzungen beruht. Bei Anwendung der nach RVS vorgenommenen Abschätzung bezeichnet das Privatgutachten den der Beurteilung zugrunde gelegten MIV-Anteil von 70 % ebenfalls als plausibel. Zu beachten ist dabei, dass im UVP-Feststellungsverfahren 2016 betreffend das gegenständliche (ursprüngliche) Vorhaben der Privatgutachter selbst von einem MIV-Anteil von 70 % ausgegangen ist und dies auch entsprechend begründete. Soweit im Privatgutachten auch die für die Beurteilung herangezogene Messstation bemängelt wurde, konnte der ASV für Luftreinhaltetechnik in der Verhandlung nachvollziehbar darlegen, weshalb die zur Beurteilung herangezogene Messstation „S X“ und die sich daraus ergebenden Messwerte entgegen den Ausführungen im Privatgutachten repräsentativ sind. Ebenso wurde vom ASV begründet, dass die von den Bf geforderte punktuelle Betrachtung der Immissionsbelastung keiner fachgerechten Beurteilung der Grenzwerte entspricht.
Insgesamt konnte das Privatgutachten die Gutachten der dem Verfahren beigezogenen ASV nicht entkräften, die fachlich fundiert und logisch nachvollziehbar im Rahmen der geforderten Grobprüfung erstellt wurden. Für das LVwG Oö. besteht kein Grund anzunehmen, dass bei der fachlichen Beurteilung nicht nach wissenschaftlichen Methoden vorgegangen wurde.

6. Rechtliche Beurteilung:

6.1. § 3 UVP-G 2000 und Z 19 und 21 des Anhanges 1 lauten auszugsweise:

„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung:

§ 3. (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

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

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

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),

2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),

3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu

vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

(6) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß Abs. 1, 2 oder 4 unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der gemäß § 39 Abs. 3 zuständigen Behörde innerhalb einer Frist von drei Jahren als nichtig erklärt werden.

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

Nach Anhang 1 Z 19 Spalte 2 lit. a UVP-G 2000 sind Einkaufszentren mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1.000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Nach Anhang 1 Z 21 Spalte 2 lit. a UVP-G 2000 sind öffentlich zugängliche Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1.500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen."

§§ 74, 77 und 356e GewO 1994 lauten auszugsweise:

„§ 74 (2) Gewerbliche Betriebsanlagen dürfen nur mit Genehmigung der Behörde errichtet oder betrieben werden, wenn sie wegen der Verwendung von Maschinen und Geräten, wegen ihrer Betriebsweise, wegen ihrer Ausstattung oder sonst geeignet sind,

1. das Leben oder die Gesundheit des Gewerbetreibenden, der nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen Familienangehörigen oder des nicht den Bestimmungen des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 450/1994, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegenden mittätigen eingetragenen Partners, der Nachbarn oder der Kunden, die die Betriebsanlage der Art des Betriebes gemäß aufsuchen, oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn zu gefährden; als dingliche Rechte im Sinne dieses Bundesgesetzes gelten auch die im § 2 Abs. 1 Z 4 lit. g angeführten Nutzungsrechte,
2. die Nachbarn durch Geruch, Lärm, Rauch, Staub, Erschütterung oder in anderer Weise zu belästigen,
3. die Religionsausübung in Kirchen, den Unterricht in Schulen, den Betrieb von Kranken- und Kuranstalten oder die Verwendung oder den Betrieb anderer öffentlichen Interessen dienender benachbarter Anlagen oder Einrichtungen zu beeinträchtigen,
4. die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an oder auf Straßen mit öffentlichem Verkehr wesentlich zu beeinträchtigen oder
5. eine nachteilige Einwirkung auf die Beschaffenheit der Gewässer herbeizuführen, sofern nicht ohnedies eine Bewilligung auf Grund wasserrechtlicher Vorschriften vorgeschrieben ist.

§ 77 (1) Die Betriebsanlage ist zu genehmigen, wenn nach dem Stand der Technik (§ 71a) 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 bis 5 auf ein zumutbares Maß beschränkt werden. Die nach dem ersten Satz vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und der Auflassung der Anlage zu umfassen; die Behörde kann weiters zulassen, daß bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hiefür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen keine Bedenken vom Standpunkt des Schutzes der im § 74 Abs. 2 umschriebenen Interessen bestehen.

(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 (§ 71a) zu begrenzen. Die für die zu genehmigende 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 mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a zum IG-L oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m3 erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a zum IG-L,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a zum IG-L,
- des Jahresmittelwertes für PM2,5 gemäß Anlage 1b zum IG-L,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 IG-L festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a zum IG-L,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a zum IG-L,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a zum IG-L,
- des Grenzwertes für Blei in PM10 gemäß Anlage 1a zum IG-L oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b zum IG-L

vorliegt oder durch die 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 § 9a 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 Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

§ 356e (1) Betrifft ein Genehmigungsansuchen eine verschiedenen Gewerbebetrieben zu dienen bestimmte, dem § 356 Abs. 1 unterliegende Betriebsanlage (Gesamtanlage) und wird in diesem Genehmigungsansuchen ausdrücklich nur eine Generalgenehmigung beantragt, so ist die Genehmigung hinsichtlich der nicht nur einem einzelnen Gewerbebetrieb dienenden Anlagenteile (wie Rolltreppen, Aufzüge, Brandmeldeeinrichtungen, Sprinklereinrichtungen, Lüftungseinrichtungen) zu erteilen (Generalgenehmigung) und bedarf die Anlage eines Gewerbebetriebes in der Gesamtanlage, sofern sie geeignet ist, die Schutz-

interessen des § 74 Abs. 2 zu berühren, einer gesonderten, den Bestand der Generalgenehmigung für die Gesamtanlage voraussetzenden Genehmigung (Spezialgenehmigung).“

6.2. Prüfung der UVP-Pflicht:

6.2.1. Vom LVwG Oö. war den Nachbarn eine Beteiligung bezüglich der Frage des Vorliegens einer UVP-Pflicht für das beantragte Vorhaben zu ermöglichen.
Nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (Rs Gruber, 16.4.2015, C-570/13) dürfen die Bestimmungen des Art. 11 der RL 2011/92/EU über die Rechtsbehelfsmöglichkeiten der Mitglieder der Öffentlichkeit, die von unter diese Richtlinie fallenden Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen betroffen ist, nicht restriktiv ausgelegt werden. Vielmehr ist das Ziel zu berücksichtigen, der betroffenen Öffentlichkeit einen weiten Zugang zu Gerichten zu gewähren. Nachbarn im Gewerbeverfahren sind jedenfalls Teil der betroffenen Öffentlichkeit im Sinne des Art. 1 Abs. 2 lit. e der UVP-Richtlinie 2011/92/EU und Nachbarn gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (BGBl. Nr. 697/1993 idgF).
Nachbarn können im Rahmen ihres Mitspracherechtes im Verfahren zur gewerbebehördlichen Genehmigung einer Betriebsanlage mit dem Vorbringen, es sei keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden, die Frage der Zuständigkeit der vollziehenden Behörde aufwerfen. Durch die Einwände des Nachbarn hinsichtlich der UVP-Pflicht ist von der Gewerbebehörde die Frage der UVP-Pflicht zu klären. So hat der Verwaltungsgerichtshof im Erkenntnis vom 22. Juni 2015, 2015/04/0002, ausgesprochen, dass die Fachbehörde verpflichtet ist, ihre Zuständigkeit von Amts wegen unter Berücksichtigung einer allfälligen UVP-Pflicht des eingereichten Vorhabens zu prüfen und aufgrund nachvollziehbarer Feststellungen darzulegen, warum sie vom Fehlen einer UVP-Pflicht und damit von ihrer Zuständigkeit ausgeht. Ob das gegenständliche Vorhaben der UVP-Pflicht unterliegt, ist somit als Vorfrage für die Beurteilung der Zuständigkeit zu klären.
Unter Berücksichtigung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes (Rs Gruber, 16.4.2015, C-570/13) und des dazu ergangenen Erkenntnisses des Verwaltungsgerichtshofes vom 22. Juni 2015, 2015/04/0002, ist auch davon auszugehen, dass ein allenfalls vorliegender Feststellungsbescheid aus 2011 keine Bindungswirkung gegenüber den Nachbarn entfaltet und konnten diese somit eine allfällige UVP-Pflicht im gegenständlichen Verfahren schon deswegen einwenden, weil sie im vorangegangenen Verfahren betreffend Feststellung einer Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung eben weder Parteistellung noch eine Antragslegitimation besaßen.
Vom LVwG Oö. war daher eine entsprechende Beurteilung als Vorfrage vorzunehmen.
Unabhängig davon ist festzuhalten, dass das LVwG Oö. eine allfällige Unzuständigkeit der Behörde (etwa aufgrund gegebener UVP-Pflicht) auch dann von Amts wegen wahrzunehmen gehabt hätte, wenn sie von den Parteien nicht geltend

gemacht worden wäre (Fister/Fuchs/Sachs, Verwaltungsgerichtsverfahren 2013, zu § 27).

6.2.2. Kumulation:

Das Vorhaben erreicht nicht den Schwellenwert der Z 19 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 von 10 ha Flächeninanspruchnahme oder 1.000 KFZ-Stellplätzen; das Vorhaben übersteigt aber mit einer Kapazität von 399 Stellplätzen jedenfalls 25 % des Schwellenwertes von 1.000 Stellplätzen. Nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 ist daher zu prüfen, ob das Vorhaben gemeinsam mit anderen (gleichartigen), in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben den Schwellenwert erreicht und ist gegebenenfalls im Einzelfall festzustellen, ob aufgrund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist.
Die Beurteilung, ob einzelne Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang zueinander stehen, ist einzelfallbezogen durchzuführen. Maßgeblich ist, ob es durch die verschiedenen Eingriffe gleichartiger Vorhaben zu einer Überlagerung der Wirkungsebenen dieser Eingriffe im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann. Entscheidend ist jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden. Maßstab für den räumlichen Zusammenhang ist das Schutzgut, wobei alle aufgrund der Ausgestaltung des Vorhabens maßgeblich betroffenen Schutzgüter zu berücksichtigen sind. Der räumliche Zusammenhang wird je nach Vorhaben und Schutzgut unterschiedlich weit sein. Kann es zu einer derartigen Überlagerung der Wirkungsebenen dieser Eingriffe im Sinne kumulativer Effekte nicht kommen und liegt somit kein räumlicher Zusammenhang vor, so sind auch die Voraussetzungen für die Durchführung einer Einzelfallbeurteilung nicht gegeben (vgl. VwGH 24.7.2014, 2011/07/0214, unter Berufung auf Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, UVP-G-Kommentar, Rz 10 zu § 3, 72, und Schmelz/Schwarzer, Kommentar zum UVP-G 2000, 2011, Rz 27 zu § 3).

Gegenständlich kommt beim Vorhabenstyp des Einkaufszentrums eine Kumulation von Umweltauswirkungen durch die Auswirkungen des Kunden- und Lieferverkehrs in Frage. Nach den eingeholten Gutachten kann es durch bestehende Einkaufszentren im Umkreis von bis zu 1.000 m aufgrund des von ihnen in den gleichen Straßenzügen verursachten Verkehrsaufkommens zu Überlagerungen der Umweltauswirkungen kommen. So ergibt sich im höherrangigen Straßennetz eine Verkehrssteigerung durch das Vorhaben von (bei worst-case-Betrachtung) 2 bis 7 %, was hinsichtlich der räumlichen Abgrenzung durchaus als relevant zu betrachten ist. Zusammen mit den in diesem Umkreis vorhandenen Einkaufszentren wird der Schwellenwert der Z 19 lit. a des Anhanges 1 UVP-G 2000 von 1.000 Stellplätzen überschritten, was eine Einzelfallprüfung erforderlich macht.

Davon ausgehend war auf die Ausführungen der Bf, die im Ergebnis auf das Erfordernis einer Einzelfallbeurteilung abstellen, nicht weiter einzugehen.

6.2.3. Einzelfallprüfung:

Vorauszuschicken ist, dass im Fall einer Einzelfallprüfung nach § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 zu klären ist, ob mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Wie derartige Auswirkungen zu beurteilen sind und ihnen entgegenzutreten ist, ist dem späteren Bewilligungsverfahren vorbehalten. Insofern stellt die Einzelfallprüfung eine Grobbeurteilung eines Vorhabens dar. Dies entspricht auch den Vorgaben des § 3 Abs. 7 UVP-G 2000, wonach sich die Behörde dann, wenn sie eine Einzelfallprüfung durchzuführen hat, hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken hat (VwGH 16.5.2018, Ra 2016/04/0027).

Im Rahmen der Einzelfallprüfung war zu beurteilen, inwieweit das von der Kw geplante Einkaufszentrum aufgrund der Kumulierung mit den in räumlichem Zusammenhang stehenden Einkaufszentren Auswirkungen und gegebenenfalls in welcher Form und welchem Ausmaß auf die Belange Verkehr, Lärm, Luft und Humanmedizin hat.
Dazu wurden entsprechende Sachverständigengutachten eingeholt, die sich mit der Frage der Ist-Situation, der durch das geplante Vorhaben bedingten zusätzlichen Emissionen und der Gesamtsituation auseinandergesetzt haben.

Der verkehrstechnischen Beurteilung liegt das verkehrstechnische Projekt der v GmbH P, P und S vom August 2017 zugrunde. Vom ASV wurde dargelegt, dass die darin enthaltenen Verkehrsdaten dem Stand der Technik entsprechend ermittelt wurden und aus fachlicher Sicht plausibel sind, im Zweifel wurden die ungünstigeren Werte herangezogen.
Im für die Beurteilung der Verkehrssituation relevanten höherrangigen Straßennetz ergibt sich eine Erhöhung der Verkehrsbelastung je nach Örtlichkeit durch das Vorhaben von 2 % (BX) bis 7 % (BX), wobei diese Belastung mit JDTV von 5.000 Fahrzeugen ermittelt wurde, tatsächlich hat die Berechnung aber einen JDTV von 4.090 Fahrzeugen ergeben, was zu einem Mehrverkehr von 2 bis 6 % führen würde. Selbst bei Annahme der 7 % ist die Leistungsfähigkeit bei allen Verkehrsknoten gegeben und eine wesentliche Beeinträchtigung des Verkehrs nicht gegeben. Diese Beurteilung stützt sich nicht nur auf die plausiblen Daten des verkehrstechnischen Gutachtens, sondern auch auf Verkehrsuntersuchungen des Amtes der Oö. Landesregierung. Für das niederrangige Straßennetz ergibt sich eine Erhöhung bis zu 17 %, was ebenfalls zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Verkehrssituation führt.
Soweit die Bf vorbringen, der MIV-Anteil sei mit 70 % zu niedrig angesetzt, vielmehr sei ein Anteil von 85 % heranzuziehen, wurde vom ASV nachvollziehbar dargelegt, dass die Annahme eines MIV-Anteiles von 70 % entsprechend der RVS

festgelegt wurde und angesichts des Umstandes, dass in der direkten Umgebung zum Einkaufszentrum zahlreiche Wohngebiete liegen und die Bushaltestellen des öffentlichen Verkehrs direkt am Xknoten situiert sind, durchaus plausibel ist. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass vom Privatsachverständigen (im Folgenden: Privat-SV) im Beschwerdeverfahren betreffend das Feststellungsverfahren Einkaufszentrum X samt multifunktionalem Versorgungszentrum vor dem Bundesverwaltungsgericht ebenfalls unter näherer Begründung ein MIV-Anteil von 70 % als realistisch gesehen wurde. Aus welchem Grund nunmehr diese Annahme nicht weiter gelten solle, wurde vom Privat-SV nicht dargelegt.
Soweit vom ASV in der weiteren Stellungnahme vom 26. Juli 2018 von einem Anteil der bestehenden Einkaufszentren im 1 km-Umkreis von 30 %, 57 %, 71 % am Gesamtverkehr ausgegangen wird, ist anzuführen, dass diese Annahme auf eine Spitzenstundenbetrachtung als Grobeinschätzung zurückzuführen ist und eine absolute worst-case-Beurteilung (auch für die weitere Beurteilung in luftreinhalte- und lärmtechnischer Hinsicht) darstellt.

Basierend auf dem verkehrstechnischen Gutachten hat der ASV für Lärmtechnik eine Beurteilung vorgenommen und kommt zum Ergebnis, dass eine Überlagerung der Emissionen aus dem Parkplatzverkehr aufgrund der Entfernung der Einkaufszentren zueinander nicht stattfindet; die Überlagerung ist ausschließlich im Straßenverkehr gegeben. Demgemäß wurde eine Beurteilung der Ist-Situation durch die Gesamtverkehrsbelastung, des Ausmaßes der Lärmimmissionen bedingt durch den Kunden- und Lieferverkehr der in räumlichem Zusammenhang mit dem geplanten Vorhaben bestehenden Einkaufszentren, der Lärmimmissionen, verursacht durch die kumulierten Verkehrsströme gemeinsam mit dem Verkehr aus dem geplanten Vorhaben, sowie der vorhabensbedingten Immissionen vorgenommen. Demnach ergibt sich durch das beantragte Vorhaben eine Veränderung der Ist-Situation, die aus den bestehenden Einkaufszentren resultiert, von 0,2 bis 0,7 dB und eine Veränderung der Ist-Situation bedingt durch die Gesamtverkehrsbelastung von 0,1 dB.

Der ASV für Luftreinhaltetechnik erstellte sein Gutachten unter Zugrundelegung der verkehrlichen Projektdaten sowie der verkehrstechnischen Stellungnahmen vom 18. Mai 2018 und 28. Juli 2018. Vorweg wurde ausgeführt, dass eine Überlagerung von Emissionen aus dem Kunden- und Lieferverkehr nur in den dargestellten Straßenabschnitten zu erwarten ist; eine Überlagerung der Emissionen aus den jeweiligen Parkplätzen ist aufgrund der Entfernungen zum beantragten Vorhaben nicht gegeben. Als relevanter Schadstoff wurde NO_2 im Untersuchungsgebiet betrachtet: der ASV ging dabei von einem Grenzwert nach IG-L von 35 $\mu g/m^3$ als Jahresmittelwert aus. Im Untersuchungsgebiet, das vier relevante Straßenabschnitte an der BX und BX betrifft, wurden vom ASV anhand der in den verkehrstechnischen Stellungnahmen ausgewiesenen Verkehrszahlen die Vorbelastung Gesamtverkehr, die Vorbelastung der Verkehrsbelastung durch beste-

hende Einkaufszentren, die Situation der durch das beantragte Vorhaben verursachten Verkehrsbelastung sowie die Situation der kumulierten Einkaufszentren abgeschätzt.
Die Grundbelastung im Bereich der mobilen Luftmessstation, die im Hinblick auf das projektierte Vorhaben eingerichtet wurde, liegt bei 23 µg/m³, die verkehrsbedingte NO_2-Immissionbelastung wurde mit 10 µg/m³ errechnet.
Vom ASV wurde ausgeführt, dass diese Messstation entgegen den Ausführungen der Bf zur Beurteilung, ob ein Grenzwert nach IG-L überschritten wird, repräsentativ und ausreichend ist. Den Bf ist zu entgegnen, dass diese Messstelle zur Vorerkundungsmessung mit Referenzverfahren nach IG-L und nicht als verkehrsnahe Messstelle, sondern zur Ermittlung der Gebietsbelastung eingerichtet wurde.
Zu den Ausführungen der Bf, wonach nach der im Gutachten des ASV enthaltenen Grafik der Bereich der Messstation Bereiche aufweist, wo es zu Überschreitungen des JMW-Grenzwertes von 35 µg/m³ kommt, wurde vom ASV nachvollziehbar dargelegt, dass es sich bei diesem Bereich um den Straßenbereich der BX handelt, der dadurch geprägt ist, dass die Emissionssituation der Immissionssituation beinahe gänzlich entspricht, das heißt, die Immissionssituation ist direkt auf der Straße bzw. im engen Bereich dieser dargestellt, die als Emissionsquelle dient. Zur Beurteilung von Immissionen sind entsprechende Verdünnungen über den Ausbreitungsweg gegeben; naturgemäß sind die Verkehrsemissionen an den Emissionsquellen höher als die vergleichbaren Immissionsgrenzwerte, weshalb auch an der fiktiven Grenze zwischen Emissionsquelle und Immissionsbereich fiktive punktuelle Immissionsgrenzwertüberschreitungen nicht auszuschließen sind. Allerdings stellen die so ermittelten Immissionswerte keine fachgerechte Ermittlung zur Beurteilung von Grenzwertüberschreitungen dar und würde eine solche Messstelle auch den fachlich richtigen Anforderungen entsprechen. Darüber hinaus erfordern die Immissionsgrenzwerte raumbezogene und nicht punktuelle Beurteilungen.
Für das gesamte Gebiet S wurden bislang keine Grenzwertüberschreitungen gemessen und wurde das Gebiet auch nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen.
In weiterer Folge wurde vom ASV im Gutachten die Immissionsbelastung als Jahresmittelwert der durch die Verkehrsströme der bestehenden Einkaufszentren verursachten sowie der kumulierten Belastungen an den relevanten Punkten im Sinne einer worst-case-Betrachtung sowie die Zusatzbelastung, die durch das beantragte Vorhaben zu erwarten ist, abgeschätzt. Die verkehrsbedingten Immissionen bestehender Vorhaben als Teil der Vorbelastung liegen bei max. 12 µg/m³, ebenso die max. Belastung der bestehenden Vorhaben mit dem geplanten Vorhaben. Die Zusatzbelastung durch das gegenständliche Vorhaben liegt bei max. 1 µg/m³.
In allen Situationen wird der Grenzwert eingehalten.

Vom medizinischen ASV wurde unter Zugrundelegung der technischen Gutachten ausgeführt, dass sich durch das gegenständliche Projekt keine nachteiligen

gesundheitlichen Wirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen durch Schallimmissionen oder Luftschadstoffe ergeben.

Soweit die Bf die Überschreitung der Bagatell- bzw. Irrelevanzschwelle einwenden, ist dem entgegenzuhalten, dass bei der Einzelfallprüfung zwar die im Rahmen des sogenannten Schwellenkonzeptes entwickelten Irrelevanzschwellen herangezogen werden können, die Beurteilung kann sich jedoch nicht unmittelbar auf solche in Leitfäden vorgeschlagene Schwellen stützen, ein bloßes Abstellen auf das Überschreiten der Bagatellschwelle ist unzulässig. Vielmehr ist erforderlichenfalls auf sachverständiger Grundlage zu klären, ob mit erheblichen belästigenden, belastenden oder schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist (vgl. VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144).

Zusammenfassend kommt das LVwG Oö. aufgrund der vorliegenden Gutachten zum Ergebnis, dass keine Umweltverträglichkeitsprüfung für das gegenständliche Vorhaben durchzuführen ist.

6.3. Gewerbebehördliches Verfahren:

Vorauszuschicken ist, dass sich das Beschwerdevorbringen der Bf hauptsächlich auf die eingewendete UVP-Pflicht stützt. Betreffend das gewerbebehördliche Betriebsanlagengenehmigungsverfahren wurde lediglich vorgebracht, die belangte Behörde habe aufgrund unzureichender fachlicher Grundlagen die Auswirkungen auf die Schutzinteressen der Bf falsch beurteilt. Zur Beurteilung seien nur einzelne Gutachten (Luftreinhaltetechnik und Verkehrstechnik) eingeholt worden, alle sonstigen Annahmen würden sich auf die Gutachter der Kw stützen. Die weiteren Einwendungen in der Beschwerdeschrift beziehen sich auf die verkehrstechnische Beurteilung; weiteres substantiiertes Vorbringen wurde nicht erstattet.

Hierzu ist festzuhalten, dass die belangte Behörde nicht nur eine gutachtliche Beurteilung hinsichtlich Luftreinhalte- und Verkehrstechnik, sondern auch in lärmtechnischer Hinsicht eingeholt hat. Demnach ist das schalltechnische Projekt plausibel und ist davon auszugehen, dass die Veränderung der bestehenden Lärmsituation durch den Betrieb des Einkaufszentrums (Kunden-, Lieferverkehr, technische Anlagen) für die Bf im Bereich von max. 0,5 dB liegt, was immissionsseitig zu keinen relevanten Veränderungen der bestehenden Lärm-Ist-Situation durch das beantragte Vorhaben führt.

Im Beschwerdeverfahren wurde vom medizinischen ASV dargelegt, dass dadurch mit keinen nachteiligen gesundheitlichen Wirkungen im Sinne erheblicher Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen zu rechnen ist.

Aus dem medizinischen Gutachten ist zu entnehmen, dass auch im Hinblick auf die relevanten Luftschadstoffe nicht mit unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen durch das beantragte Vorhaben für die Nachbarn zu rechnen ist.
Wenn die Bf vorbringen, die Behörde habe aufgrund unschlüssiger fachlicher Grundlagen die Auswirkungen des Vorhabens beurteilt, so wird in der Beschwerde nicht näher dargelegt, worin die Unschlüssigkeit gelegen sei. In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass im Betriebsanlagengenehmigungsverfahren der Beurteilungsrahmen nicht mit dem eines UVP-Verfahrens ident ist. Das gilt für die Feststellung der tatsächlichen örtlichen Verhältnisse, der Immissionssituation für die Nachbarn und insbesondere für die Beurteilung der Vorgänge, die noch als Auswirkungen der Betriebsanlage zuzurechnen sind. Dementsprechend wurde die immissionstechnische Beurteilung unter Zugrundelegung der im gewerbebehördlichen Verfahren vorgelegten entsprechenden lärmtechnischen und luftreinhaltetechnischen Projekte vorgenommen. Das lärmtechnische Projekt beruht auf Erhebungen der vorherrschenden Schall-Ist-Situation durch Vornahme von Lärmmessungen im Tages-, Abend- und Nachtzeitraum im relevanten Untersuchungsraum und der Durchführung von schalltechnischen Immissionsberechnungen, wobei hierfür alle Einrichtungen und Vorgänge des beantragten Vorhabens, die als Emissionsquellen in Frage kommen (PKW-Zu- und Abfahrten samt Parkvorgänge, Tiefgarageneinfahrt, LKW-Liefertätigkeiten inklusive Verladearbeiten bzw. Manipulationen im Freien, Gebäudeabstrahlung, Lüftungs-, kältetechnische und haustechnische Anlagen), berücksichtigt wurden.
Im luftreinhaltetechnischen Projekt erfolgte die Ermittlung der Vorbelastung anhand der dauerhaft betriebenen Messstelle „X“ und der temporären Messstelle „S X“; betrachtet wurden die Emissionen durch PKW-Fahrbewegungen beim Zu- und Abfahren, im Bereich Kreisverkehr, Zulieferverkehr sowie Zu-/Abluftschächte.

Von der belangten Behörde wurde zutreffend ausgeführt, dass der Verkehr auf der öffentlichen Straße nicht der Betriebsanlage zugerechnet werden kann; das Zu- und Abfahren zu dieser wurde entsprechend berücksichtigt.
Was die Einwendungen in verkehrstechnischer Hinsicht (wie etwa durch das Vorhaben induzierten zusätzlichen Verkehr an den umliegenden Straßenzügen und Kreuzungspunkten) betrifft, ist festzuhalten, dass der Schutz der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs von der Gewerbebehörde von Amts wegen wahrzunehmen ist. Nachbarn einer Betriebsanlage sind nicht berechtigt, den Schutz dieser Interessen geltend zu machen; § 74 Abs. 2 Z 4 GewO 1994 räumt den Nachbarn bezüglich eines erhöhten Verkehrsaufkommens keine Stellung ein, deren Beeinträchtigung von ihnen als Verletzung ihrer subjektiv-öffentlichen Rechte geltend gemacht werden könnte (VwGH 24.10.2001, 98/04/0181 u.a.). Auch für das LVwG Oö. besteht sohin ein eingeschränkter Prüfungsumfang; dieser findet noch einmal eine Beschränkung insofern, als Parteibeschwerden nur insoweit zu prüfen sind, als die Frage einer Verletzung von subjektiv-öffentlichen Rechten Gegenstand ist. Das Verwaltungsgericht kann

daher etwa nicht aufgrund der Beschwerde einer auf bestimmte subjektive Rechte beschränkten Partei eine Aufhebung oder Abänderung des angefochtenen Bescheides aus öffentlichen Interessen vornehmen (VwGH 3.8.2016, Ro 2016/07/0008).

Zusammenfassend hat das Ermittlungsverfahren ergeben, dass bei projektgemäßer Ausführung des beantragten Vorhabens davon ausgegangen werden kann, dass die Bf weder unzumutbar belästigt noch in ihrer Gesundheit gefährdet werden. Sämtliche eingeholten Gutachten stellen sich für das LVwG Oö. als nachvollziehbar dar und besteht daher kein Grund, diese Ergebnisse dem Verfahren nicht zugrunde zu legen.

Zu B.:

1. Antrag auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung:

1.1. Gemäß § 78 Abs. 1 GewO 1994 dürfen Anlagen oder Teile von Anlagen vor Eintritt der Rechtskraft des Genehmigungsbescheides errichtet und betrieben werden, wenn dessen Auflagen bei der Errichtung und beim Betrieb der Anlage eingehalten werden. Dieses Recht endet mit der Erlassung des Erkenntnisses über die Beschwerde gegen den Genehmigungsbescheid, spätestens jedoch drei Jahre nach der Zustellung des Genehmigungsbescheides an den Genehmigungswerber. Die zur Entscheidung berufene Behörde hat die Inanspruchnahme dieses Rechtes auszuschließen, wenn der Begründung der Beschwerde zu entnehmen ist, dass aufgrund der besonderen Situation des Einzelfalles trotz Einhaltung der Auflagen des angefochtenen Bescheides eine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit zu erwarten ist.

1.2. Dem oben zitierten § 78 Abs. 1 GewO 1994 ist, abweichend von § 13 Abs. 1 VwGVG, zu entnehmen, dass einer Beschwerde im Verfahren betreffend Errichtung und Betrieb einer gewerblichen Betriebsanlage eine aufschiebende Wirkung ex lege nicht zukommt. Vielmehr ermöglicht § 78 Abs. 1 GewO 1994 der Kw die Errichtung und den Betrieb einer Anlage trotz eingebrachter Beschwerde, sofern die Projektvorgaben und Auflagen eingehalten werden. Die Betriebsanlage darf demnach auch bei noch nicht vorliegender formeller Rechtskraft vorläufig im Rahmen des behördlichen Konsenses betrieben werden.

Demnach entspricht die Spezialnorm des § 78 Abs. 1 GewO 1994 in Bezug auf das Nichtvorliegen einer aufschiebenden Wirkung von dagegen eingebrachten Beschwerden in etwa dem § 13 Abs. 3 sowie § 22 Abs. 1 VwGVG.

In diesen Fällen hat die Behörde jedoch ausschließlich auf Antrag des Beschwerdeführers unter bestimmten Voraussetzungen die aufschiebende Wirkung mit Bescheid zuzuerkennen.

Nach § 78 Abs. 1 GewO 1994 hat jedoch die Behörde - ausschließlich von Amts wegen - diese aufschiebende Wirkung auszuschließen, ein Recht einer Antragstellung der Bf ist hier nicht vorgesehen und demnach nicht zulässig. Nachdem § 78 Abs. 1 gegenüber § 13 Abs. 1 VwGVG die Spezialnorm darstellt, derogiert sie der verfahrensrechtlichen Bestimmung.

Mangels eines in § 78 Abs. 1 leg.cit. vorgesehenen Antrages der Bf auf Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung haben die Bf daher auch keinen Anspruch auf Erlassung eines derartigen Bescheides und kann schon aus diesem Grund dem Antrag der Bf alleine für sich zulässigerweise nicht stattgegeben werden (siehe VwGH 18.8.2017, Ro 2017/04/0006).

Bei dem nunmehrigen Verfahrensergebnis erübrigt sich auch ein weiteres Eingehen auf das Antragsvorbringen.

Zu A.II. und B.II.:

Unzulässigkeit der ordentlichen Revision:

Die ordentliche Revision ist hinsichtlich Spruchabschnitte A. und B. unzulässig, da keine Rechtsfrage im Sinne des Art. 133 Abs. 4 B-VG zu beurteilen war, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung. Weiters ist die dazu vorliegende Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Es liegen auch keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor. Die Entscheidung zu Spruchabschnitt B. weicht nicht von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes zur Antragslegitimation der Bf ab (siehe VwGH 18.8.2017, Ro 2017/04/0006).

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diese Entscheidungen besteht hinsichtlich der Spruchabschnitte A. und B. innerhalb von sechs Wochen ab dem Tag der Zustellung die Möglichkeit der Erhebung einer Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof und/oder einer außerordentlichen Revision beim Verwaltungsgerichtshof. Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist unmittelbar bei diesem einzubringen, eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof beim Landesverwaltungsgericht Oberösterreich. Die

Abfassung und die Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision müssen durch einen bevollmächtigten Rechtsanwalt bzw. eine bevollmächtigte Rechtsanwältin erfolgen. Für die Beschwerde bzw. Revision ist eine Eingabengebühr von je 240 Euro zu entrichten. Sie haben die Möglichkeit, auf die Revision beim Verwaltungsgerichtshof und die Beschwerde beim Verfassungsgerichtshof zu verzichten. Ein solcher Verzicht hat zur Folge, dass eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof und eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof nicht mehr erhoben werden kann. Ein Verzicht ist schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

H i n w e i s

Verfahrenshilfe ist einer Partei zur Gänze oder zum Teil zu bewilligen, wenn die Partei außerstande ist, die Kosten der Führung des Verfahrens ohne Beeinträchtigung des notwendigen Unterhalts zu bestreiten und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint.
Einer juristischen Person oder einem sonstigen parteifähigen Gebilde ist die Verfahrenshilfe zu bewilligen, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder von ihr/ihm noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können, und die beabsichtigte Rechtsverfolgung oder Rechtsverteidigung nicht als offenbar mutwillig oder aussichtslos erscheint; das gleiche gilt für ein behördlich bestelltes Organ oder einen gesetzlichen Vertreter, die für eine Vermögensmasse auftreten, wenn die zur Führung des Verfahrens erforderlichen Mittel weder aus der Vermögensmasse noch von den an der Führung des Verfahrens wirtschaftlich Beteiligten aufgebracht werden können.

Für das Beschwerdeverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen.

Für das Revisionsverfahren ist ein Antrag auf Verfahrenshilfe innerhalb der Rechtsmittelfrist beim Verwaltungsgerichtshof einzubringen. Im Antrag ist, soweit zumutbar, kurz zu begründen, warum die Revision entgegen dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtes für zulässig erachtet wird.

Landesverwaltungsgericht Oberösterreich

Mag. Bismaier