



Abteilung 13

Siehe Verteiler!

→ Umwelt und
Raumordnung

Referat UVP- und Energierecht

Bearb.: Dr. Katharina Kanz
Tel.: +43 (316) 877-2716
Fax: +43 (316) 877-3490
E-Mail: uvp-energie@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT13-179258/2023-43

Graz, am 02.05.2024

Ggst.: Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort
Liebenauer Gürtel, Hornbach Baumarkt GmbH, Graz, UVP-
Feststellungsverfahren, Feststellungsbescheid

Hornbach Baumarkt GmbH
Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel

Umweltverträglichkeitsprüfung

Feststellungsbescheid

Bescheid

Spruch

Auf Grund des Antrages vom 30. August 2023 der Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf (FN 135514 k des Landesgerichtes Wiener Neustadt) wird festgestellt, dass für das Vorhaben der Hornbach Baumarkt GmbH „Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel“ nach Maßgabe der in der Begründung präzisierten Form und der eingereichten Projektunterlagen (Beilagen 1 bis 9) **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** durchzuführen ist.

Rechtsgrundlagen:

- Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl. I Nr. 26/2023:
 - § 2 Abs. 2
 - § 3 Abs. 1, 2, 4 und 7
 - Anhang 1 Z 9 lit. g), h) und i) Spalte 3
 - Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 sowie lit. c) und d) Spalte 3
 - Anhang 1 Z 21 lit. a) Spalte 2 sowie lit. b) und c) Spalte 3
- Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 31. Juli 2017, mit der ein Regionalprogramm zur Sicherung der Qualität und Quantität des ost- und weststeirischen Tiefengrundwassers erlassen wird, LGBl. Nr. 76/2017
- Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019: § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a)

Kosten

Gemäß §§ 76 bis 78 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 i.d.g.F., hat die Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf (FN 135514 k des Landesgerichtes Wiener Neustadt) folgende Kosten zu tragen:

Landesverwaltungsabgaben gemäß der Landes-Verwaltungsabgabenverordnung 2016, LGBl. 73/2016 i.d.g.F.:

- | | |
|---|-----------------|
| a) für diesen Bescheid nach Tarifpost A 2 | € 13,50 |
| b) für den Sichtvermerk auf den eingereichten
18 Unterlagen nach Tarifpost A 7 (je € 6,20) | € <u>111,60</u> |

Gesamtsumme: € 125,10

Dieser Betrag ist mittels beiliegender Gebührenvorschreibung binnen 2 Wochen nach Rechtskraft dieses Bescheides zu entrichten.

Gebühren nach dem Gebührengesetz, BGBl. Nr. 267/1957 i.d.g.F.:

Gebühren:	1 x € 14,30 € 14,30	für den Antrag vom 30. August 2023
	16 x € 3,90 € 62,40	für die <u>Beilagen 1, 2, 3, 4, 5 und 6</u>
	<u>6 x € 21,80 € 130,80</u>	für die <u>Beilagen 7, 8 und 9</u>

Gesamtsumme: € 207,50

Diese Gebühren sind bereits in der ausgewiesenen Gesamtsumme berücksichtigt.

Begründung

A) Verfahrensgang

I. Am 30. August 2023 hat die Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf (FN 135514 k des Landesgerichtes Wiener Neustadt) bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 auf Feststellung eingebracht, ob für das Vorhaben der Hornbach Baumarkt GmbH „Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel“ eine UVP-Pflicht besteht.

Die Antragstellerin hat folgende Unterlagen vorgelegt:

- Betriebsbeschreibung (Beilage 1)
- Luftschadstofftechnische Stellungnahme vom 30. Juni 2023, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, Opernring 4, 8010 Graz (Beilage 2)
- Verkehrstechnische Stellungnahme vom 19. Juli 2023, erstellt von DI Rudolf Fruhmann, Waldweg 3, 8410 Weitendorf (Beilage 3)
- Übersichtsplan (Beilage 4)
- Einreichplan, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/38, 1030 Wien (Beilage 5)
- Plan – Übersicht Tiefgarage, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/38, 1030 Wien (Beilage 6)

II. Am 4. September 2023 hat der Amtssachverständige für Verkehrstechnik zu den mit Sachverständigenauftrag vom 31. August 2023 gestellten Fragen folgende Stellungnahme abgegeben:

„Diese verkehrstechnische Stellungnahme bezieht sich auf Ihre per E-Mail übermittelte Anfrage vom 31. August 2023 zum Gegenstand ‚UVP-Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel‘. Dabei umfasst das geplante Vorhaben der Hornbach Baumarkt GmbH, IZ NÖ-Süd – Straße 3 Objekt 64, 2355 Wiener Neudorf, einen Bau- und Gartenmarkt samt Freigelände, einen Drive-In-Baustoffhandel, einen Büro- und Sozialtrakt, eine Tiefgarage, befestigte und unbefestigte Außenflächen sowie eine Erschließungsstraße. Das gegenständliche Betriebsgrundstück hat die Grundstücksnummer 141/6 und befindet sich in der KG Engelsdorf (KG Nr. 63110).

Konkret werden folgende Fragestellungen bearbeitet bzw. beantwortet:

- 1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*
- 2. Wieviel beträgt die Länge der Erschließungsstraße?*
- 3. Welche durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV; KFZ/24h) ist in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten?*
- 4. Gibt es unmittelbar an die Erschließungsstraße angrenzende, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebene Teilstücke (vgl. Anhang 1 Z 9 lit. f) Spalte 2)? Bejahendenfalls, welche Länge haben/hat diese(s) Teilstück(e)?*

Der Anfrage wurden zur Beurteilung der Sachlage nachstehende Unterlagen beigefügt:

- Betriebsbeschreibung (Beilage 1) von der Studio Singer ZT GmbH, Landstrasser Hauptstrasse 81/4/38, 1030 Wien*
- Luftschadstofftechnische Stellungnahme (Beilage 2) vom 30. Juni 2023, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, Opernring 4, 8010 Graz*
- Verkehrstechnische Stellungnahme (Beilage 3) vom 19. Juli 2023, erstellt von DI Rudolf Fruhmann, Waldweg 3, 8410 Weitendorf*
- Übersichtslageplan (Beilage 4), erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/4/38, 1030 Wien*
- Lageplan (Beilage 5) vom 30. Juni 2023, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/38, 1030 Wien*
- Tiefgarage Übersicht Stellplätze (Beilage 6) vom 30. Juni 2023, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstraßer Hauptstraße 81/38, 1030 Wien*

Nach Befundung der Unterlagen kann zur Frage 1 ‚Unterlagen‘ nachstehende Stellungnahme vom ASV abgegeben werden:

Für die verkehrstechnische Beurteilung der UVP-Pflicht gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 sind die vorgelegten Unterlagen ausreichend, vollständig und plausibel.

Nach Befundung der Unterlagen kann zur Frage 2 ‚Länge Erschließungsstraße‘ nachstehende Stellungnahme vom ASV abgegeben werden:

In der beigelegten Betriebsbeschreibung sowie dazugehörigen verkehrstechnischen Stellungnahme wurde die gegenständliche Erschließungsstraße in drei Abschnitte, die nachstehend aufgelistet sind, aufgeteilt:

- Abschnitt 1: von Am Engelsdorfgrund bis Einfahrt Anlieferung
- Abschnitt 2: von der Einfahrt Anlieferung bis Hauptzufahrt
- Abschnitt 3: von Hauptzufahrt nach Osten

Zusätzlich wird vom ASV eine weitere Länge, der Abschnitt 4, eingeführt.

- Abschnitt 4: Teilabschnitt Erschließungsstraße bis Wendehammer (siehe Abbildung 1)

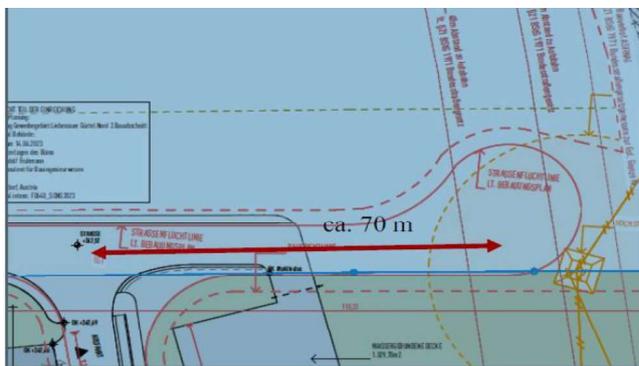


Abbildung 1: Lageplanausschnitt der Beilage 5

Nachstehend werden die Längen der einzelnen Abschnitte aufgezählt und summiert, dabei werden die Abschnitte 1 und 2 unterteilt, da diese bereits teilweise baulich vorhanden sind. Laut Auskunft des Straßenamtes der Stadt Graz ist die Einmündung der Gemeindestraße mit der Bezeichnung ‚Am Engelsdorfgrund‘ auf einer Länge von ca. 55 m seit dem Jahr 2002 verkehrswirksam. Wie in den Abbildungen 2 und 3 erkennbar, ist der verbleibende Teil, der bereits baulich vorhanden ist, bis zum GST 141/6 auf einer Länge von ca. 145 m für den öffentlichen Verkehr gemäß § 1 StVO 1960 mittels Betonleitwände gesperrt.



Abbildung 3: Einmündungstropfete "Am Engelsdorfgrund" – B67a



Abbildung 2: Am Engelsdorfgrund – abgesperrter Straßenabschnitt

Die nachstehende Tabelle listet die einzelnen Abschnitte bzw. Teilabschnitte der geplanten Erschließungsstraße auf, wobei diese eine Gesamtlänge von ca. 675 m hat. Nach Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens werden ca. 620 m Straßenlänge für den Verkehr frei gegeben, da die Einmündungstrompete der Gemeindestraße ‚Am Engelsdorfgrund‘ bereits seit über 20 Jahren verkehrswirksam ist.

Tabelle I: Auflistung der einzelnen Straßenabschnitte (Abschnitt 1 – 4)

Abschnitt	Bezeichnung	neu	verkehrs- wirksam	gesperrt
1	Am Engelsdorfgrund - Anlieferung		55 m	75 m
2	Anlieferung - Hauptzufahrt	200 m		70 m
3	Hauptzufahrt - Osten	205 m		
4	Erschließungsstr. Wendehammer	70 m		
SUMME		475 m	55 m	145 m

Nach Befundung der Unterlagen kann zur Frage 3 ‚Verkehrsbelastung‘ nachstehende Stellungnahme vom ASV abgegeben werden:

In der verkehrstechnischen Stellungnahme zum gegenständlichen Vorhaben von DI Fruhmann wird auf Basis der öffentlich zugänglichen Stellplatzanzahl und den Angaben des Projektwerbers Hornbach Baumarkt AG eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 3.286 KFZ/24h angeführt. Diese Verkehrsbelastung wird in einem weiteren Schritt in der Stellungnahme einer der drei Abschnitte (1-3) zugewiesen (Anmerkung: die Abschnitte sind in der Beantwortung der Frage 2 verbal beschrieben).

Die Größenordnung wurde im Rahmen der ggst. Beurteilung durch den ASV mit Hilfe des vereinfachten Verfahrens laut RVS 02.01.13 ‚Verkehrserzeugung von Einkaufszentren und multifunktionalen Zentren‘ kontrolliert.

Als Parameter zur Ermittlung der äußeren Gesamtverkehrserzeugung kommen laut oa. RVS die Verkaufsfläche (VFL), die Branchenbezogene Teilverkehrserzeugungsrates (w), der MIV-Anteil an Gesamtwegen sowie der Besetzungsgrad der KFZ zur Anwendung.

Diese Abschätzung ergibt für das ggst. Vorhaben eine Verkehrsbelastung von ca. 2.700 KFZ/24h auf der Erschließungsstraße.

Daraus ist erkennbar, dass die vom Fachplaner angesetzte Verkehrsbelastung im Prognosezeitraum von fünf Jahren als plausibel und nachvollziehbar beurteilt werden kann.

Nach Befundung der Unterlagen kann zur Frage 4 ‚noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr frei gegebenen Teilstücke‘ nachstehende Stellungnahme vom ASV abgegeben werden:

An dieser Stelle wird auf die Beantwortung der Frage 2 verwiesen, in der ersichtlich ist, dass eine Straßenlänge von ca. 145 m bereits im Bestand vorhanden (siehe Abbildung 3), aber nicht für den Verkehr frei gegeben ist. Dieser Straßenabschnitt ist Teil der geplanten Erschließungsstraße für den geplanten Baumarkt Hornbach Liebenau.“

III. Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan hat am 14. September 2023 die Anfrage der UVP-Behörde vom 31. August 2023 wie folgt beantwortet:

„Hiermit wird mitgeteilt, dass das vom Vorhaben betroffene Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf, innerhalb des (auch) nach § 34 verordneten Widmungsgebiets des Regionalprogramms Tiefengrundwasser (vgl. § 1 der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 31. Juli

2017, mit der ein Regionalprogramm zur Sicherung der Qualität und Quantität des ost- und weststeirischen Tiefengrundwassers erlassen wird, LGBl. Nr. 76/2017) gelegen ist.

Ergänzend dazu wird angemerkt, dass durch das gegenständliche Vorhaben die Schutzziele der angeführten Verordnung nicht gefährdet sind, da allfällige mit so einem Vorhaben verbundene Schadstoffeinträge nicht in relevantem Ausmaß in den Tiefengrundwasserkörper einzudringen vermögen (Qualität) und die Verwendung von Tiefengrundwasser für einen Gewerbebetrieb dem öffentlichen Interesse widerspricht und somit nicht bewilligungsfähig ist.

Es ist diesbezüglich somit auf Grund einer allfälligen Kumulierung nicht mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen.“

IV. Am 19. September 2023 hat der Amtssachverständige für Luftreinhaltung zu den mit Sachverständigenauftrag vom 31. August 2023 gestellten Fragen folgende Stellungnahme abgegeben:

Mit Schreiben vom 31. August 2023 haben Sie Unterlagen der Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf/Niederösterreich übermittelt, die bei der UVP-Behörde des Landes Steiermark einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G auf Prüfung einer allfälligen UVP-Pflicht zum Vorhaben der Errichtung und des Betriebs eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel, 8010 Graz, auf dem Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf, eingebracht hat.

Die Unterlagen bestehen aus einer 10-seitigen Betriebsbeschreibung, drei planlichen Darstellungen, einer 3-seitigen Verkehrstechnischen Stellungnahme ‚Bauvorhaben Hornbach Liebenauer Gürtel, 8041 Graz‘ des ZT-Büros Rudolf Fruhmann, Weitendorf, und einer 2-seitigen Luftschadstofftechnischen Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz.

Rechtlich betrachtet handelt es sich um ein Einkaufszentrum im Sinne des Anhanges 1 Z 19 UVP-G 2000, das Vorhaben fällt aber auch unter Anhang 1 Z 21 UVP-G ‚Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge‘. Für das Vorhaben ist von einer Flächeninanspruchnahme von insgesamt (Erschließungsstraße, 2 Bauplätze) 3,0352 ha auszugehen, geplant ist die Errichtung von öffentlich zugänglichen 328 KFZ-Stellplätze (359 KFZ-Stellplätzen insgesamt, davon 31 KFZ-Stellplätze für Mitarbeiter).

Das Vorhaben bleibt damit unter den Schwellenwerten gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 sowie lit. c) und d) Spalte 3 sowie Anhang 1 Z 21 lit. a) und b) UVP-G. Da aber die Geringfügigkeitsschwelle von 25 % der maßgeblichen Schwellenwerte zur Kumulierungsbestimmung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G überschritten wird, ist zu prüfen, ob es andere gleichartige Vorhaben gibt, die mit dem gegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVwG 26.02.2015, W143 2008995-1) ‚ist der räumliche Zusammenhang zwischen den Vorhaben dann gegeben, wenn die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf ein oder mehrere Schutzgüter kumulieren würden (vgl. BMLFUW, Leitfaden ‚Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000‘ [2011] 13). Ausschlaggebend sind die Reichweiten der maßgeblichen Umweltbelastungen, also jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen und relevanten Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden. Maßstab für den räumlichen Zusammenhang ist das Schutzgut, wobei alle auf Grund der Ausgestaltung des Vorhabens maßgeblich betroffenen Schutzgüter zu berücksichtigen sind. Je nach Belastungspfad und Schutzgut wird der räumlich Zusammenhang unterschiedlich weit zu sehen sein (Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 3 Rz 27). Im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist eine allgemein gültige Angabe von Metern nicht möglich, dies ist von Gegebenheiten im Einzelfall abhängig und muss individuell - unter Berücksichtigung der meteorologischen und geografischen Verhältnisse - beurteilt werden. Entscheidend sind allfällige Beeinträchtigungen der Umwelt durch die Kumulation von Auswirkungen (VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144; vgl. Altenburger/Berger, UVP-G § 3 Rz 34; vgl. Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 75). Voraussetzung für die Anwendung der

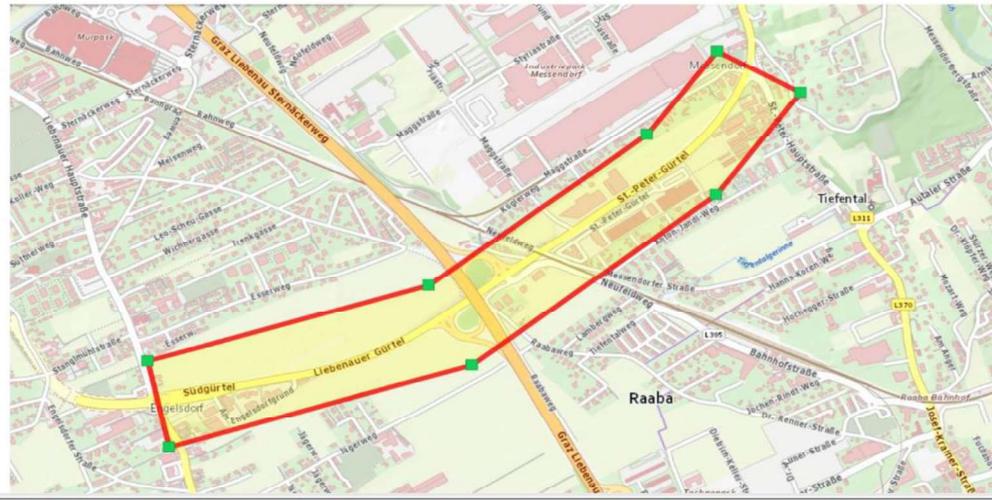
Kumulierungsbestimmung ist daher, ob es durch die verschiedenen Eingriffe zur Überlagerung der Wirkungsebenen im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann (vgl. Ennöckl, UVP-Pflicht und Kumulierungsprüfung nach dem UVP-G 2000, RdU-UT 2009/11, 26 [28]).

In diesem Sinn ersuchen Sie um Stellungnahme zu folgenden Fragen:

- 1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*
- 2. Wie ist der Untersuchungsbereich abzugrenzen, in dem gleichartigen Vorhaben zu erheben sind? Um eine planliche Darstellung wird ersucht.*

Ad 1) Die Unterlagen beinhalten neben der ausführlichen Betriebsbeschreibung und den Plänen zwei nur sehr schmal gehaltenen Fachstellungen zu den Themen Verkehr und Luftschadstoffe. Die Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben im räumlichen Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz bezieht sich, wie der Titel schon sagt, lediglich auf die Frage der Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang. Es wird im Text darauf verwiesen, dass vom Büro aktuell eine luftschadstofftechnische Untersuchung für die bau- und gewerberechtliche Bewilligung erstellt wird. Entsprechend wird für diese Untersuchung die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes auch enger vorgenommen, als es für eine Betrachtung im Rahmen des UVP-G 2000 gefordert wird. In der Stellungnahme werden fünf umliegende Einkaufszentren angeführt und mit Verweis auf die Entfernungen zum gegenständlichen Projektgebiet die Meinung vertreten, dass kein räumlicher Zusammenhang mit gleichartigen Vorhaben bestehen würde, da eine Überlagerung von relevanten Zusatzbelastungen der Schadstoffe PM10 oder NO₂, welche von den Emissionen auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück und den Zufahrtsstraßen bis zum übergeordneten Straßennetz ausgehen, auszuschließen seien. Bezüglich der Angaben zu den umliegenden Einkaufszentren kann die Vollständigkeit und Plausibilität mangels vorliegender Hintergrundinformation (Bescheide etc.) nicht überprüft werden. Die verkehrstechnische Stellungnahme ‚Bauvorhaben Hornbach Liebenauer Gürtel, 8041 Graz‘ des ZT-Büros Rudolf Fruhmann, Weitendorf, beschäftigt sich vorrangig mit der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen. Da darin auch Verkehrsströme angeführt werden, ist davon auszugehen, dass es bereits weitergehende bzw. detaillierte Untersuchungen zu den durch den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens generierten Verkehrsströmen gibt. Diese wären für den Fall der Notwendigkeit einer fachlichen immissionsseitigen Beurteilung von großer Bedeutung und sollten bei der Konsenswerberin angefordert werden.

Ad 2) Die Müller-BBM Austria GmbH geht in ihrer Luftschadstofftechnischen Stellungnahme davon aus, dass mit der Aus-/Einfahrt vom und zum Liebenauer Gürtel das übergeordnete Verkehrsnetz verlassen bzw. erreicht wird. Dieser Ansatz entspricht grundsätzlich der gängigen Auffassung bezüglich eines übergeordneten Verkehrsträgers, er muss aber angesichts des vom gegenständlichen Projekt induzierten Verkehrs in Frage gestellt werden. Die verkehrstechnische Stellungnahme geht von einem durchschnittlichen Gesamttagverkehr (Kund:innen, Mitarbeiter:innen, Anlieferung) von 3286 Kfz/24h aus, was auf diesem Abschnitt des Liebenauer Gürtels bei einem aktuellen (2022) durchschnittlichen täglichen Verkehr gemäß GIS Steiermark an der lokalen Zählstelle von 15082 Fahrzeugen pro 24 Stunden (Schwerverkehrsanteil 5 %) eine Steigerung von über 20 % bedeuten würde. Kann also nicht von einem Aufgehen des projektinduzierten Verkehrs im Bestandsverkehr des Liebenauer Gürtels ausgegangen werden, stellt sich die Frage der Abgrenzung des Untersuchungsbereichs bezüglich gleichartiger Vorhaben. Für den Liebenauer Gürtel bietet sich der Abschnitt zwischen Anschlussstelle Liebenau im Westen und Anschlussstelle St. Peter an. Entsprechend wären die in diesem Bereich befindlichen Betriebe und Vorhaben in die Kumulationsbetrachtung mit aufzunehmen. Bezüglich des Zubringers zur A2 kann dieser – auch angesichts des dortigen Verkehrsaufkommens - tatsächlich als übergeordnetes Straßennetz angesehen werden. Im GIS Steiermark finden sich Verkehrsdaten für den Zubringer lediglich bis 2012, für dieses Jahr werden 35.700 KFZ/24h mit einem hohen Schwerverkehrsanteil von 10 % ausgewiesen. Es ist seither eher von einer Steigerung als einem Sinken der Verkehrsdaten auszugehen. Sollten also keine höhergerichtlichen Erkenntnisse eine Einstufung des Liebenauer Gürtels als übergeordnetes und daher nicht mehr zu berücksichtigendes Straßennetz begründen, wird vorgeschlagen, den Untersuchungsbereich, in dem die gleichartigen Vorhaben zu erheben sind, mit dem Areal entlang des Liebenauer Gürtel zwischen den Anschlussstellen Liebenau und St. Peter zu definieren.



Im Falle der Notwendigkeit einer fachlichen Beurteilung der kumulativen Immissionen sind für die in diesen Bereich fallenden gleichartigen Betriebe bzw. Vorhaben zumindest die genehmigten Stellplätze und Betriebszeiten notwendig. Weitere Angaben (Stellplatzwechsel, Verkehrsströme) wären im Sinne der Untersuchungsgenauigkeit und des dafür notwendigen Aufwandes hilfreich, andernfalls würde im Sinne einer Grobprüfung auf Literaturangaben und konservative Abschätzung zurückgegriffen werden.“

V. Am 21. September 2023 teilte die mitwirkende Behörde nach dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 in Beantwortung der Anfrage der UVP-Behörde vom 11. September 2023 mit, dass für die bereits gebaute ca. 200 m lange projektgegenständliche Erschließungsstraße bislang keine Bewilligung nach dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 erteilt wurde.

VI. Der luftreinhaltechnische Amtssachverständige hat am 22. September 2023 zu den mit Sachverständigenauftrag vom 22. September 2023 gestellten Fragen wie folgt Stellung genommen:

„Mit Schreiben vom 22. September 2023 haben Sie zur Fragestellung einer allfälligen UVP-Pflicht zum Vorhaben der Errichtung und des Betriebs eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel, 8010 Graz, auf dem Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf eine Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 4. September 2023 übermittelt, der zum Schluss kommt, dass es sich bei der mit dem gegenständlichen Projekt in Verbindung stehenden Erschließungsstraße (erwartet wird eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von 3.286 KFZ/24 h) um den Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mehr als 500 m in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D im Sinne der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019 handelt.

Entsprechend ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, zu untersuchen und zu beurteilen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck wesentlich beeinträchtigt wird.

Entsprechend ersuchen Sie um Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen:

- 1) Sind die vorgelegten Projektunterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?*
- 2) Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM10) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird? Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.*

Zu Frage 1) Die mit Ihrem Schreiben vom 31. August 2023 übermittelten Unterlagen beschäftigen sich für den Fachbereich Luftreinhaltung (Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz) ausschließlich mit der Frage einer möglichen Kumulierung des Vorhabens mit anderen gleichartige Vorhaben, die mit dem gegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen. Die Unterlage ist für die Beantwortung der gegenständlichen Frage also nicht hilfreich. Allerdings findet sich in der Kurzstellungnahme der Hinweis, dass das Büro parallel auch eine luftschadstofftechnische Untersuchung für die bau- und gewerberechtliche Einreichung erstellt hat. Im Sinn der Verfahrensökonomie könnte bei Vorliegen dieser Stellungnahme und unter der Vorgabe, dass sie als plausibel, vollständig und fachtechnisch richtig anzusehen ist, die Frage 2) unter Umständen ohne amtswegige Modellrechnung beantwortet werden. Eine Verwendung dieser Stellungnahme könnte das Verfahren also deutlich beschleunigen. Zudem ist für die Beurteilung in jedem Fall noch die exakte Abgrenzung des Betrachtungsraums notwendig. Im Detail geht es darum, wie das zu beurteilende Straßenstück exakt abzugrenzen ist sowie ob die mit der Zufahrt erschlossenen Parkflächen und Stellplätze in die Betrachtung mit aufzunehmen sind. Diese Frage kann nicht von luftreinhaltetetechnischer Seite her beantwortet werden.“

VII. Mit der Eingabe vom 25. September 2023 übermittelte die Projektwerberin die für die bau- und gewerberechtlichen Bewilligungsverfahren verfasste Luftreinhaltetetechnische Beurteilung vom 21. September 2023, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, Opernring 4, 8010 Graz.

VIII. Der Amtssachverständige für Schallschutz hat am 27. September 2023 zu den mit Sachverständigenauftrag vom 20. August 2023 gestellten Fragen wie folgt Stellung genommen:

Mit Schreiben vom 31. August 2023 haben Sie Unterlagen der Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf/Niederösterreich übermittelt, die bei der UVP-Behörde des Landes Steiermark einen Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G auf Prüfung einer allfälligen UVP-Pflicht zum Vorhaben der Errichtung und des Betriebs eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel, 8010 Graz auf dem Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf, eingebracht hat.

Die Unterlagen bestehen aus einer 10-seitigen Betriebsbeschreibung, drei planlichen Darstellungen, einer 3-seitigen Verkehrstechnischen Stellungnahme ‚Bauvorhaben Hornbach Liebenauer Gürtel, 8041 Graz‘ des ZT-Büros Rudolf Fruhmann, Weitendorf. Des Weiteren liegt auch bereits die Stellungnahme von Mag. Andreas Schopper für die Luftreinhaltung vor.

In diesem Sinn ersuchen Sie um Stellungnahme zu folgenden Fragen:

1. *Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*

Grundsätzlich reichen die Unterlagen für eine Festlegung des Untersuchungsraums aus. Die Problematik beim gegenständlichen Vorhaben wurde bereits in der Stellungnahme Mag. Schopper detailliert ausgeführt.

2. *Wie ist der Untersuchungsbereich abzugrenzen, in dem die gleichartigen Vorhaben zu erheben sind? Um eine planliche Darstellung wird ersucht.*

Seitens der Luftreinhaltung wurde bereits ein möglicher Untersuchungsraum festgelegt. Folglich der stark frequentierten Verkehrsträger im Nahbereich zum gegenständlichen Projekt ist der festgelegte Untersuchungsraum jedenfalls auch für die schalltechnische Prüfung ausreichend.

In der verkehrstechnischen Stellungnahme wird von einem durchschnittlichen Gesamttagesverkehr (Kundinnen, Mitarbeiterinnen, Anlieferung) von 3286 Kfz/24h ausgegangen, was auf diesem Abschnitt des Liebenauer Gürtels bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr gemäß GIS Steiermark (2022) von 15082/5 Fahrzeugen pro 24 Stunden (Schwerverkehrsanteil 5%) eine Steigerung von rund 20 % darstellt. Aus schalltechnischer Sicht bedeutet dies nur eine Erhöhung der Emission von weniger als 1 dB.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, das für die Kumulationsprüfung der vom Mag. Schopper festgelegte Untersuchungsraum und den gewünschten Daten der gleichartigen Betriebe im Untersuchungsraum jedenfalls ausreichend sind.“

IX. Am 5. Oktober 2023 hat der luftreinhalteamtliche Amtssachverständige seine Stellungnahme vom 22. September 2023 wie folgt ergänzt:

„In Ergänzung zu meinem Schreiben vom 22. September 2023 und auf Grund unserer zwischenzeitlichen Gespräche kann ich zur Frage der Abgrenzung des Untersuchungsraums Folgendes festhalten:

In gleichartigen Verfahren (Einzelfallprüfung nach dem UVP-G bei Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m und einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mindestens 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren) in der Steiermark wurde der Untersuchungsrahmen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht so abgegrenzt, dass neben der eigentlichen Straße auch

- die mit dem Betrieb des Vorhabens kausal verbundenen Anschlussbereiche am Betriebsareal wie Parkplätze, Stellflächen und interne Lade- und Rangierbereiche sowie*
- die Verkehrsströme des ankommenden und abfließenden Verkehrs im öffentlichen Straßennetz auf der Grundlage der tatsächlichen Quellgeometrie und auf der Grundlage des Irrelevanzkriteriums von 1 % zu berücksichtigen sind.*

Folgerichtig wird diese Abgrenzung auch für das gegenständliche Verfahren vorgeschlagen.

Insofern kann Ihre Frage 2) vom 22. September 2023, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhangs 2 - Stickstoffdioxid und PM10) festgelegt wurde, wesentlich (bei in Spalte 3 des Anhangs 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich) beeinträchtigt wird, insofern beantwortet werden, als eine entsprechende Beurteilung bei Vorliegen einer entsprechenden luftschadstofftechnischen (und als vollständig, fachlich richtig und plausibel erkannten) Untersuchung unter Berücksichtigung des projektierten Betriebsablaufs und der oben angeführten räumlichen Abgrenzung des Untersuchungsgebiets erfolgen kann.“

X. Mit der Eingabe vom 27. Oktober 2023 übermittelte die Projektwerberin die von der Müller-BBM Austria GmbH, Opernring 4, 8010 Graz, erstellte luftreinhalteamtliche Beurteilung vom 24. Oktober 2023 (Beilage 7).

XI. Am 28. November 2023 erstattete der Amtssachverständige für Luftreinhaltung zu den mit Sachverständigenauftrag vom 22. September 2023 gestellten Fragen unter Berücksichtigung der Beilage 7 wie folgt Befund und Gutachten:

„Mit Schreiben vom 31. August 2023 haben Sie Unterlagen der Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf, Niederösterreich, übermittelt und darüber informiert, dass bei der UVP-Behörde des Landes Steiermark ein Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G auf Prüfung einer allfälligen UVP-Pflicht zum Vorhaben der Errichtung und des Betriebs eines Bau- und Gartenmarktes am

Standort Liebenauer Gürtel, Graz, auf dem Gst. Nr. 141/6 KG Engelsdorf eingebracht wurde und diesbezüglich um Abgrenzung des Untersuchungsgebietes für eine Kumulationsprüfung ersucht. Ein entsprechender Vorschlag wurde mit Antwortschreiben vom 19. September 2023 übermittelt.

Mit Schreiben vom 22. September 2023 haben Sie informiert, dass der verkehrstechnische Amtssachverständige in seiner Stellungnahme vom 4. September 2023 zum Schluss kommt, dass es sich bei der mit dem gegenständlichen Projekt in Verbindung stehenden Erschließungsstraße (erwartet wird eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 3.286 KFZ/24 h) um den Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mehr als 500 m in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D im Sinne der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, handelt.

Entsprechend ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges I ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, zu untersuchen und zu beurteilen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck wesentlich beeinträchtigt wird.

Entsprechend ersuchten Sie um Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen:

- 1) Sind die vorgelegten Projektunterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?*
- 2) Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM10) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird?*

Bei in Spalte 3 des Anhanges I angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Im Rahmen der Prüfung der übermittelten Unterlagen zeigte sich, dass sich diese für den Fachbereich Luftreinhaltung (Luftschadstofftechnischen Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz vom 30. Juni 2023) ausschließlich mit der Frage einer möglichen Kumulierung des Vorhabens mit anderen gleichartige Vorhaben handelt, die mit dem gegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen.

Da sich in dieser 2-seitigen Kurzstellungnahme der Hinweis fand, dass durch das Büro parallel auch eine luftschadstofftechnische Untersuchung für die bau- und gewerberechtliche Einreichung erstellt wird, wurde im Antwortschreiben vom 22. September 2023 die Übermittlung dieser Stellungnahme angeregt mit dem Zusatz, dass bei Vorliegen dieser Stellungnahme und unter der Vorgabe, dass sie als plausibel, vollständig und fachtechnisch richtig anzusehen und für eine Verfahren nach dem UVP-G anwendbar ist, die Frage 2) unter Umständen ohne amtswegige Modellrechnung beantwortet werden könnte.

In einem ergänzenden Schreiben vom 23. Oktober 2023 wurde zur Frage der Abgrenzung des Untersuchungsraums festhalten, dass aufbauend auf die Vorgangsweise in gleichartigen Verfahren (Einzelfallprüfung nach dem UVP-G bei Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m und einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mindestens 2000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren) vor dem Bundesverwaltungsgericht die Abgrenzung so vorzunehmen ist, dass neben der eigentlichen Straße auch die mit dem Betrieb des Vorhabens kausal verbundenen Anschlussbereiche am Betriebsareal wie Parkplätze, Stellflächen und interne Lade- und Rangierbereiche sowie die Verkehrsströme des ankommenden und abfließenden Verkehrs im öffentlichen Straßennetz auf der Grundlage der tatsächlichen Quellgeometrie und des Irrelevanzkriteriums von 1 % zu berücksichtigen sind.

Mit Schreiben vom 22. November 2023 haben Sie nunmehr die von der Projektwerberin bei der Müller-BBM GmbH beauftragte luftreinhaltetechnische Untersuchung übermittelt, verbunden mit dem Ersuchen um Erstattung von Befund und Gutachten im Sinne des Gutachtensauftrages vom 22. September 2023.

Vorgelegt wurde von der Konsenswerberin die ‚Luftreinhalte-technische Untersuchung UVP-Feststellungsverfahren Hornbach Graz Liebenau – Errichtung eines Bau- & Gartenmarktes mit Drive-In sowie einer Tiefgarage am Liebenauer Gürtel – Graz auf Gst. Nr. 141/6, EZ 690, KG 63110 Engelsdorf, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, datiert mit 24. Oktober 2023.

Diese Untersuchung baut ihre Ermittlung der projektbedingten Emissionen und damit auch die Berechnung der Immissionen auf die technischen Einreichunterlagen der Konsenswerberin auf, insbesondere die

- Einreichpläne zum Projekt ‚Hornbach Graz Liebenau – Errichtung eines Bau- & Gartenmarkts, inkl. Drive-in sowie einer Tiefgarage, erstellt von der Studio Singer ZT GmbH, Landstrasser Hauptstraße 81/4/38, 1030 Wien, Stand 10. August 2023
- Baubeschreibung für die Errichtung eines Bau- & Gartenmarkts, inkl. Drive-in sowie einer Tiefgarage, erstellt von Studio Singer ZT GmbH, Stand 13. September 2023
- Betriebsbeschreibung, erstellt von Studio Singer ZT GmbH, undatiert

Die Untersuchung baut weiters auf ein

- Verkehrstechnisches Gutachten ‚Erschließung BVH Hornbach Liebenauer Gürtel‘, 8041 Graz, Gst. Nr. 100/1, 141/6 und Teile von 136, 138/1 KG 63110 Engelsdorf, erstellt von Dipl.-Ing. Rudolf Fruhmann am 19. Juli 2023

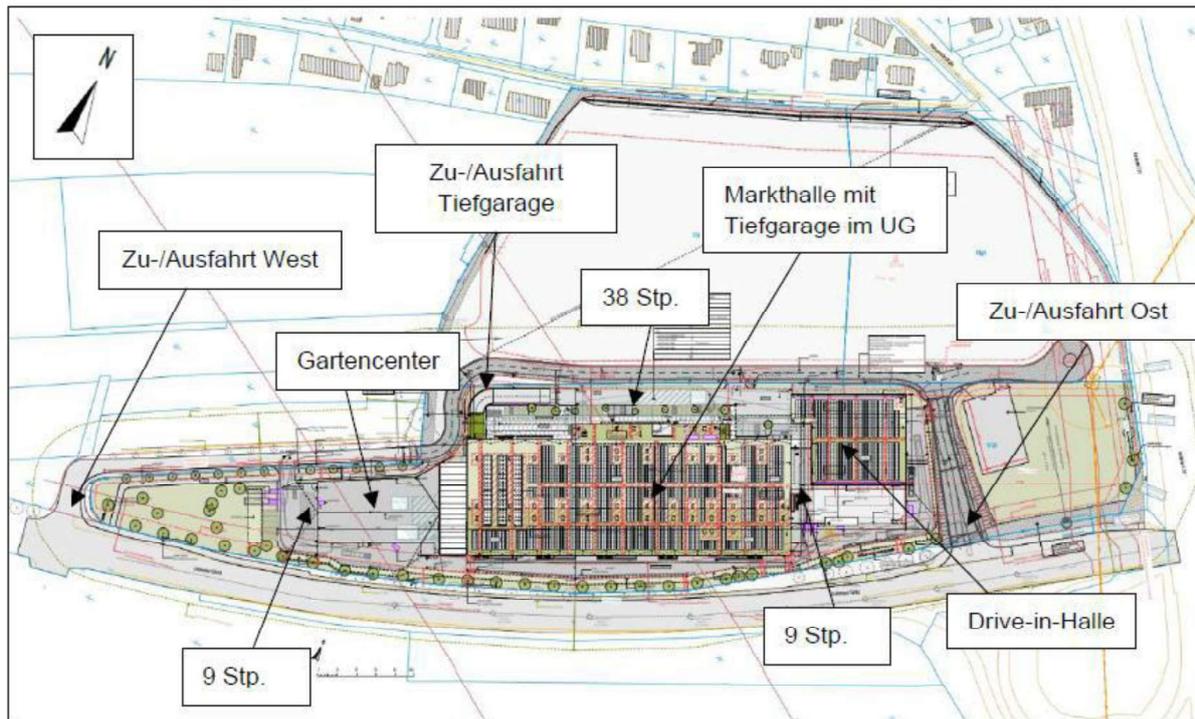
auf, das in der Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen DI Harald Ortner (Abteilung 14 des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung) vom 4. September 2023 als ‚für die verkehrstechnische Beurteilung der UVP-Pflicht gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 ... ausreichend, vollständig und plausibel‘ beurteilt wurde.

Grundsätzlich kann vorausgeschickt werden, dass die Luftreinhalte-technische Untersuchung Müller-BBM ausführlich und transparent dokumentiert ist und die gewählten Ansätze, Überlegungen und Arbeitsschritte nachvollziehbar und (bis auf ein Detail zur Fahrzeugklassenfestlegung, siehe unten) vollständig sind. Einzelne Teilaspekte (z.B. Abgrenzung des Untersuchungsgebietes Emissionen im öffentlichen Straßennetz) wurden teilweise vorab mit Behörde und Sachverständigen abgeklärt. Die einzelnen Schritte wurden geprüft (Teilbereich wie z.B. die Emissionsberechnungsschritte stichprobenartig) und als korrekt bearbeitet bewertet. Die Thematik wurde insgesamt also umfassend und seriös unter überwiegend konservativen Annahmen untersucht, die Ergebnisse können als Grundlage für die Beurteilung herangezogen werden.

Projekt

Die Hornbach Baumarkt GmbH, IZ NÖ Süd, Str. 3, 2355 Wiener Neudorf, plant also die Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes in einem Gewerbegebiet am Liebenauer Gürtels auf Gst. Nr. 141/6 (vormals Gst. Nr. 141/6 und 100/1), EZ 690, KG 63110 Engelsdorf.

Das Vorhaben umfasst eine Verkaufsfläche von rund 15.400 m² auf einer Bauplatzgröße von rund 40.300 m² sowie einen Drive-in Bereich zur Baustoffabholung. Geplant sind 56 PKW-Stellplätze im Freien, die westlich des Gartencenters sowie nördlich und östlich des eigentlichen Marktes situiert sein sollen, sowie eine natürlich belüftete Tiefgarage mit 303 PKW-Stellplätzen unter dem Markt.



Unmaßstäbiger Übersichtslageplan aus der luftreinhaltetechischen Untersuchung Müller-BBM

Das Vorhaben soll verkehrsmäßig über eine teilweise bereits bestehende, teilweise erst zu errichtende öffentliche Aufschließungsstraße und zwei Einbindungsknoten an das übergeordnete Straßennetz (Liebenauer Gürtel) angebunden werden, im Westen über die bestehende, ampelgeregelte ‚Zu-/Ausfahrt West‘ (Kreuzung Liebenauer Gürtel – Am Engelsdorfgrund) und im Südosten über eine erst zu errichtende, ebenfalls signalgeregelte ‚Zu-/Ausfahrt Ost‘ (Kreuzung Liebenauer Gürtel).

Emissionen

Die mit dem Betrieb des Projekts verbundenen Fahrbewegungsannahmen in der Luftreinhaltetechischen Untersuchung Müller-BBM bauen auf das Verkehrstechnische Gutachten Fruhmann sowie Unterlagen zum Verkehrsaufkommen eines Referenzmarktes des konsenswerbenden Unternehmens auf.

Bei geplanten 6 Einkaufstagen pro Woche wird von 313 Einkaufstagen pro Jahr ausgegangen. Berücksichtigt werden in der Analyse zwei Prognosejahre, das erste Betriebsjahr nach Errichtung 2026 sowie das erste Jahr mit vollem Jahresumsatz, das 2029 erwartet wird. Bezüglich der Fahrbewegungen am Betriebsgelände wurde für die Freiparkplätze ein doppelter Stellplatzwechsel im Vergleich zu den Tiefgaragenparkplätzen angenommen, was den Ansätzen in einschlägiger Literatur entspricht. Für den Drive-in Bereich wird entsprechend den Geschäftsprognosen ebenfalls erst für 2029 die volle Tätigkeit erwartet, für diesen Teilbereich wird konservativ mit einem Anteil von 50% leichter Nutzfahrzeuge gerechnet. Für den Lieferverkehr, in einer konservativen Prognose zu 100% LKW-Züge, wird für beide Jahre ein voller Betrieb angenommen.

Für die Zufahrt der Kunden- und Mitarbeiter-Kfz gehen Verkehrsuntersuchung und in der Folge auch Müller BBM davon aus, dass 80 % über die östliche und 20 % über die westliche Anbindung an den Liebenauer Gürtel zufahren. Die Abfahrt erfolgt zu 84 % über die östliche und zu 16 % über die westliche Anbindung.

Anzahl der Fahrbewegungen von Kunden- und Mitarbeiter-PKW im Bezugsjahr 2026

	<i>Summe</i>	<i>Zufahrten</i>	<i>Abfahrten</i>
	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>
<i>PP Freigelände Nord (38 PKW-Stellplätze)</i>	164840	82420	82420
<i>PP Freigelände West (9 PKW-Stellplätze)</i>	43380	21690	21690
<i>Tiefgarage (303 PKW-Stellplätze)</i>	657188	328594	328594
<i>Drive-in PKW</i>	19522	9761	9761
<i>Summe PKW</i>	884930	442465	442465
<i>Drive-in LNF</i>	19522	9761	9761
<i>Summe LNF</i>	19522	9761	9761

Anzahl der Fahrbewegungen von Kunden- und Mitarbeiter-PKW im Bezugsjahr 2029

	<i>Summe</i>	<i>Zufahrten</i>	<i>Abfahrten</i>
	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>
<i>PP Freigelände Nord (38 PKW-Stellplätze)</i>	196238	98119	88119
<i>PP Freigelände West (9 PKW-Stellplätze)</i>	51644	25822	25822
<i>Tiefgarage (303 PKW-Stellplätze)</i>	782366	391183	391183
<i>Drive-in PKW</i>	23240	11620	11620
<i>Summe PKW</i>	1053488	526744	526744
<i>Drive-in LNF</i>	23240	11620	11620
<i>Summe LNF</i>	23240	11620	11620

Die Aufteilung der Verkehrsströme des zufließenden und abfließenden Verkehrs im übergeordneten Straßennetz wurden dem Verkehrsgutachten entnommen. Für die PKWs werden 20 % der Zu- und Abfahrten von und nach Westen (Liebenauer Gürtel) und etwas weniger (11 bzw. 18 %) von und nach Osten erwartet. Der Großteil der Zu- und Abfahrten (59 bzw. 50 %) wird über den Autobahnzubringer Süd erwartet, deutlich weniger (10 bzw. 12 %) über den Autobahnzubringer Nord.

Die Fahrbewegungen des Lieferverkehrs wurden den Unterlagen zum Verkehrsaufkommen eines Referenzmarktes der Auftraggeberin entnommen. LKW-Lieferungen erfolgen von Montag bis Freitag, sie sind in der Untersuchung Müller BBM konservativ der Fahrzeugklasse ‚SNF-Zug‘ zugeordnet wurden. Gemäß Verkehrsuntersuchung erfolgen sowohl die Zufahrt als auch die Abfahrt des Lieferverkehrs ausschließlich über die westliche Anbindung an den Liebenauer Gürtel. Dies wird auch emissions- und immissionsseitig als konservative Annahme angesehen, da die Fahrstrecke damit länger ist als bei Benützung der Anbindung West und entsprechend höhere Luftschadstoffemissionen in die Berechnung einfließen.

Anzahl der Lieferverkehr-Fahrbewegungen in den Bezugsjahren 2026 und 2029

	<i>Summe</i>	<i>Zufahrten</i>	<i>Abfahrten</i>
	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>	<i>FB/a</i>
<i>LKW Gartencenter</i>	<i>2722</i>	<i>1361</i>	<i>1361</i>
<i>LKW Rampe</i>	<i>2722</i>	<i>1361</i>	<i>1361</i>
<i>Baumarkt</i>			
<i>LKW Drive-in</i>	<i>2722</i>	<i>1361</i>	<i>1361</i>
<i>Summe LKW</i>	<i>8166</i>	<i>4083</i>	<i>4083</i>

Grundsätzlich wurden damit insgesamt konservative Ansätze gewählt, für die Freiparkplätze und die Tiefgarage ist allerdings anzumerken, dass von einer 100 %-igen Nutzung durch PKWs ausgegangen wurde, was angesichts der Spezifikation des Marktes nicht unbedingt realistisch erscheint. Tatsächlich ist von einem Anteil von leichten Nutzfahrzeugen auszugehen, der wohl im Bereich oder unter 10 % bleiben wird. Auch wenn mit großer Wahrscheinlichkeit diese Differenz durch die sonst konservative Herangehensweise (Anlieferung ausschließlich LKW-Zug, 50% LNF im Drive-in Bereich) aufgewogen wird, werden nachfolgend noch Überlegungen zu den emissionsseitigen Auswirkungen eines allfälligen LNF-Anteils im Bereich Freiparkplätze und Tiefgarage angestellt.

Für die Emissionsabschätzung ausgehend von diesen Fahrbewegungen werden in der luftreinhalte-technischen Untersuchung Müller-BBM unterschiedliche Ansätze und Emissionsfaktoren verwendet. Berechnet und untersucht wurden die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀, da nur diese in Vergleich zu den gesetzlichen Grenzwerten relevanten Größenordnungen freigesetzt werden.

Die durch die Fahrten am Betriebsgelände freigesetzten Motoremissionen werden anhand von Emissionsfaktoren der Technischen Grundlage für die Beurteilung der Emissionen von Kraftfahrzeugen auf Abstellflächen (hrsg. vom BMAW, 2022) berechnet. Entsprechend der Gegebenheiten wurden sowohl die Kaltstartemissionen bei den Abfahrten vom Betriebsgelände als auch Emissionen bedingt durch Stauereignisse bei den Zu- und Abfahrten berücksichtigt.

Für die Berechnung der diffusen Staubemissionen durch Aufwirbelung auf dem Betriebsgelände werden die Emissionsfaktoren des aktuellen Handbuchs der Emissionsfaktoren (HBEFA Version 4.2, 2022) herangezogen. Gewählt wurde die Verkehrssituation Agglo / Erschließung / 30 / stop+go mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 10 km/h. Mittels Vergleich mit den Emissionsfaktoren der TG Abstellflächen 2022 können die gewählten als deutlich konservativ angesehen werden.

Die im öffentlichen Straßennetz emittierten Luftschadstoffe werden ebenfalls über Emissionsfaktoren des Handbuchs der Emissionsfaktoren (Version 4.2) abgeschätzt. Auf der Erschließungsstraße wurde die Verkehrssituation Agglo / Erschließung / 30 / dicht, auf dem Liebenauer (und Sankt-Peter-) Gürtel die Verkehrssituation Agglo / HVS / 50 / dicht und auf dem Autobahnzubringer die Verkehrssituation Agglo / AB-City / 100 / dicht verwendet.

Im öffentlichen Straßennetz wurden in vorheriger Absprache mit dem luftreinhalte-technischen Amtssachverständigen das Tunnelportal Unterflurtrasse im Westen sowie der Knoten St. Peter im Osten als Abgrenzung des Emissions-Untersuchungsgebietes gewählt, am Autobahnzubringer wurde im Norden und Süden jeweils eine Strecke von rund 800 m berücksichtigt.

Ausgehend von diesen Aktivitätszahlen sowie Emissionsfaktoren errechnen sich in der Untersuchung Müller BBM Emissionen von 106,32 kg NO_x/a und 8,64 kg PM₁₀/a aus dem Kundenverkehr für 2026 sowie von 90,52 kg NO_x/a und 10,67 kg PM₁₀/a für 2029.

Aus dem LKW-Zulieferverkehr errechnen sich 15,22 kg NO_x/a und 3,03 kg PM₁₀/a für 2026 sowie 14,76 kg NO_x/a und 3,02 kg PM₁₀/a für 2029.

Insgesamt ergibt das dem Projekt zugeordnete Emissionen von 121,54 kg NO_x/a und 11,67 kg PM₁₀/a für 2026 sowie 105,28 kg NO_x/a und 13,70 kg PM₁₀/a für 2029.

Betriebsgelände 2026	kg NO _x /a	kg PM ₁₀ /a
PKW (Kunden und Mitarbeiter)	104,50	8,48
LNF (Kunden)	1,72	0,16
LKW	15,22	3,03
Betriebsgelände 2029		
PKW (Kunden und Mitarbeiter)	89,13	9,51
LNF (Kunden)	1,39	0,17
LKW	14,76	3,02
Erschließungsstraßen 2026	kg NO _x /a	kg PM ₁₀ /a
PKW (Kunden und Mitarbeiter)	55,76	8,52
LNF (Kunden)	1,06	0,19
LKW	19,78	1,39
Erschließungsstraßen 2029		
PKW (Kunden und Mitarbeiter)	46,69	9,70
LNF (Kunden)	0,82	0,22
LKW	18,80	1,38
Öffentliches Straßennetz	kg NO _x /a	kg PM ₁₀ /a
2026	162,3	30,90
2029	122,8	34,90

Die Herleitung der Emissionen ist in der Untersuchung Müller BBM im Kapitel 5.1 transparent und schlüssig dokumentiert. Die Emissionen wurden für die Immissionsmodellierung den in Kapitel 3.4.3.1 aufgelisteten und in Kapitel 5.2 ersichtlich gemachten Quellen zugeordnet. Bezüglich der in der Tiefgarage freigesetzten Emissionen wurden korrekterweise alle Belüftungsbereiche (keine Trennung in Zuluft und Abluft) als Emissionsquellen angenommen, da bei der gewählten natürlichen Belüftung keine Zuordnung Be-/Entlüftung getroffen werden kann.

Zur oben bereits thematisierten fehlenden Berücksichtigung von leichten Nutzfahrzeugen auf den Freiparkplätzen und in der Tiefgarage ist festzuhalten, dass realistischere von einem, wenn auch geringen Anteil an LNF auch in diesen Bereich anzugehen ist. Wird konservativ von einem Anteil von 10 % LNF an den Fahrzeugen, die diese Parkbereiche nutzen, ausgegangen, kommt es zwangsläufig zu einer Erhöhung der rechnerischen Emissionen. Die Veränderungen können anhand der verwendeten Emissionsfaktoren aus TG Abstellflächen 2022 und HBEFA Version 4.2, 2022 abgeschätzt werden.

Bei Feinstaub PM₁₀ ist nur mit marginalen Erhöhungen zu rechnen, da die motorischen Emissionsunterschiede sehr gering sind und das HBEFA (wie auch die TG Abstellflächen) für PKWs und LNFs von den gleichen Aufwirbelungs- (bzw. Brems- und Reifenabriebs-) Faktoren ausgeht. Ohne Berücksichtigung des - gleichbleibenden, also nivellierenden - LKW-Beitrags zu den Emissionen bleiben die Erhöhungen am Betriebsgelände und auf der Erschließungsstraße deutlich unter bzw. liegen am Gürtel und am Autobahnzubringer bei 1 %.

Für die Stickstoffoxide NO_x ist die Abschätzung etwas komplexer. Am Betriebsgelände ergeben sich – ebenfalls ohne den LKW-Beitrag – bei Berücksichtigung der Jahresreduktionsfaktoren der TG Abstellflächen für 2025 und 2030 gegenüber dem Basisjahr 2020 Erhöhungen im Fahrbetrieb von unter 1%, bei anderen Eingangsparametern wie z.B. den Leerlaufemissionen bleiben die LNF-Emissionen unter denen der PKW. Auf der Erschließungsstraße ergeben sich (auf Grund der HBEFA-Emissionsfaktoren) geringere Emissionen als in der Berechnung, am Gürtel Zunahmen von 2,5 % und am Autobahnzubringer von 7%.

Immissionen

Das Basisgesetz zur Beurteilung von Luftschadstoffimmissionen ist in Österreich das Immissionsschutzgesetz-Luft (BGBl. I Nr.115/1997, i.d.g.F.). Dieses schreibt zum dauerhafte Schutz der Gesundheit des Menschen, des Tier- und Pflanzenbestands, sowie der Kultur- und Sachgüter vor schädlichen Luftschadstoffen, aber auch zum Schutz des Menschen vor unzumutbaren Belästigungen u.a. folgende, die betrachteten Schadstoffe betreffende Immissionsgrenzwerte zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ vor.

Luftschadstoff	HMW	TMW	JMW
Stickstoffdioxid	200		35 ¹⁾
PM ₁₀		50 ²⁾	40
PM _{2.5}			25

¹⁾ Der Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleichbleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleichbleibend ab 1. Jänner 2010. Eine Evaluierung der Wirkung dieser Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 war im Jahr 2012 durchzuführen, auf deren Grundlage der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen gehabt hätte. Da keine entsprechende Verordnung erlassen wurde gilt derzeit ein Jahresmittelgrenzwert von $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

²⁾ Pro Kalenderjahr sind 25 Tage mit Grenzwertüberschreitung zulässig.

Für Feinstaub PM_{2.5} ist ein Grenzwert für das Jahresmittel von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ festgelegt. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der im Mittel aller österreichischen Messstellen in langjähriger Betrachtung der Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 25 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht, liegt gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) bei $24,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Da also ab diesem PM₁₀ Jahresmittelwert zu erwarten ist, dass die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage nicht eingehalten werden kann („Ansatz des korrespondierenden Jahresmittelwertes“) und da die landesweiten Messungen einen Anteil von 70 – 75 % PM_{2.5} an PM₁₀ ergeben, stellen die Vorgaben für PM₁₀ den strengeren Beurteilungsmaßstab dar. Wenn die Vorgaben für PM₁₀ eingehalten werden, trifft dies auch auf PM_{2.5} zu, in weiterer Folge wird daher immissionsseitig nur mehr PM₁₀ betrachtet.

Für die immissionsseitige Beurteilung der Auswirkungen einer Projektrealisierung wird richtigerweise vorausgeschickt, dass der Standort als Sanierungsgebiet für die Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ gemäß Steiermärkischer Luftreinhalteverordnung 2011, insbesondere aber auch als belastetes Gebiet für die Luftschadstoffe PM₁₀ und NO₂ gemäß aktueller Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete nach Anhang 2 UVP-G (Luft) 2019 ausgewiesen ist.

Das bedeutet, dass gemäß der Eingangsfrage 2) eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM₁₀) festgelegt wurde, nur dann verneint werden kann, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Diese Schwelle der Relevanz ist gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) für das Jahresmittel mit 1% des Grenzwertes definiert.

Für NO₂ ist die Irrelevanzschwelle entsprechend mit 0,35 µg NO₂/m³ im Jahresmittel definiert. Für Feinstaub PM₁₀ ist die Irrelevanzschwelle aufgrund der strengeren Vorgaben für den Tagesmittelwert bzw. der vom Gesetz tolerierten jährlichen Anzahl an Grenzwertüberschreitungen über den Ansatz des korrespondierenden Jahresmittelwertes von 24,8 µg/m³ festzulegen. Für PM₁₀ ist die Irrelevanzschwelle entsprechend mit 0,25 µg/m³ im Jahresmittel zu definieren.

Die Immissionsberechnungen wurden in der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung Müller-BBM mittels des Modellsystems GRAMM/GRAL vorgenommen, das am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der Technischen Universität Graz entwickelt wurde. Das Modell kann angesichts der lokalen Topographie und Meteorologie sowie der Quellkonfiguration als zur Berechnung der projektbedingten Zusatzimmissionen geeignet angesehen werden.

Verwendet wurde unter Berücksichtigung der lokalen Geländetopografie und der lokalen Bebauung die Version GRAL-SCI 22.11, die für die Berechnungen benötigten mesoskaligen GRAMM-Windfelder stammten aus der über das Landesumweltinformationssystem frei zugänglichen Windfeldbibliothek Steiermark 2017. Das für die Berechnung herangezogene Windfeld wurde geprüft, es bildet die lokal zu erwartenden Bedingungen ab.

Die Tagesmodulation der Emissionen ausgehend vom Tagesgang des Kunden- Mitarbeiter- und Lieferverkehrs baut auf Unterlagen zum Verkehrsaufkommen eines Referenzmarktes sowie die Verkehrsuntersuchung Fruhmann auf. Weiters wurden die an den Grenzen des Projektgrundstückes geplanten Lärmschutzwälle bzw. -wände in der Rechnung berücksichtigt.

Zur Berechnung der NO_x/NO₂ Konversion wurde gemäß der Empfehlung der Technischen Grundlage zur Berechnung und Beurteilung von Immissionen im Nahbereich kleiner Quellen (BMAW 2023) die Funktion nach Bächlin (2008) mit den Parametern der RVS 04.02.12 (2020) herangezogen. Die dafür notwendige lokale Vorbelastung wurde mittels Daten der Station Don Bosco der letzten 5 Jahre abgeschätzt, wobei mit einem für die Berechnungen verwendeten NO₂-Jahresmittel von 38 µg/m³ der Mittelwert der Jahresmittel dieser Station für diesen Zeitraum herangezogen wurde.

Sowohl die verwendeten meteorologischen Eingangsparameter als auch die Modellkonfigurationen können als korrekt und der gegenständlichen Aufgabenstellung entsprechend gewählt angesehen werden.

Die Ergebnisse der Ausbreitungsmodellierung werden in der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung Müller-BBM sowohl graphisch als auch für sechs vordefinierte Immissionspunkte, die die am stärksten belastete Wohnnachbarschaft abdecken, numerisch dargestellt.

Demnach liegt gemäß der Ausbreitungsmodellierung das Immissionsmaximum im Bereich von dauerbewohnten Objekten an der Grenze des Grundstücks Esserweg 67 (Nr. 135/10, KG Engelsdorf). Dort werden rechnerische Zusatzimmissionen von 0,22 µg NO₂/m³ und 0,10 µg PM₁₀/m³ für 2026 und von 0,19 µg NO₂/m³ und 0,11 µg PM₁₀/m³ für 2029 erwartet.

Jahresmittelwerte in µg/m ³		NO ₂ 2026	NO ₂ 2029	PM ₁₀ 2026	PM ₁₀ 2029
Esserweg 44	IP 1	0,21	0,18	0,08	0,09
Esserweg 63	IP 2	0,18	0,15	0,08	0,08
Esserweg 67	IP 3	0,22	0,19	0,1	0,11
Messendorfer Straße 85	IP 4	0,16	0,14	0,08	0,08
Jägerweg 39	IP 5	0,14	0,12	0,06	0,07
Esserweg 40	IP 6	0,18	0,16	0,07	0,08

Die oben bereits diskutierten emissionsseitigen Auswirkungen einer Annahme von 10 % leichter Nutzfahrzeuge im Verkehr auf den Freiparkplätzen und in der Tiefgarage (anstatt der angenommenen 100 % PKW) können so bewertet werden, dass gemäß den Immissionsplots in Kapitel 5.3 der Untersuchung Müller-BBM die Emissionen am Betriebsgelände und auf der Erschließungsstraße die Immissionen an den betrachteten Immissionspunkten nördlich des Projektgebietes bei weitem dominieren. Die Emissionen am Liebenauer Gürtel bleiben in den dortigen Immissionen deutlich untergeordnet bzw. rechnerisch nicht darstellbar, umso mehr die Emissionen am Autobahnzubringer. Weiters darf nicht übersehen werden, dass durch die NOx/NO2-Konversionen die immissionsseitigen Änderungen für diese Schadstoffgruppe geringer ausfallen als die emissionsseitigen.

Insofern kann davon ausgegangen werden, dass bei einer angenommenen Nutzung der Freiparkplätze und der Tiefgarage von 90 % PKW und 10 % LNF statt 100 % PKW die immissionsseitigen Veränderungen im Vergleich zu den Berechnungen Müller BBM unter 1 % bleiben. Auf die oben dargestellten projektbedingten Zusatzimmissionen ergeben sich also keine Auswirkungen, sie bleiben für die Beurteilung gültig.

Diese berechneten Zusatzimmissionen bleiben durchwegs unter der oben dargestellten Relevanzgrenze und sind im Sinne des Schwellenwertkonzepts nicht als erhebliche Zusatzbelastungen anzusehen.

Die im Schreiben vom 22. September 2023 übermittelte Fragestellungen können also wie folgt beantwortet werden:

Ad 1) Die vorgelegten Projektunterlagen können als vollständig, plausibel und nachvollziehbar bewertet und für die Beurteilung der immissionsseitigen Auswirkungen herangezogen werden.

Ad 2) Die ermittelten rechnerischen Zusatzimmissionen können als irrelevante Veränderung der lokalen Immissionssituation im Sinne des Schwellenwertkonzepts angesehen werden. Folglich ist nicht zu erwarten, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, durch diese Immissionen wesentlich beeinträchtigt wird.“

XII. Am 14. Dezember 2023 hat die Bau- und Anlagenbehörde die Anfrage der UVP-Behörde vom 27. September 2023 betreffend gleichartige (der Z 17, 18, 19 oder 21 des Anhangs 1 UVP-G 2000 zuzuordnende) Vorhaben im relevanten Untersuchungsbereich beantwortet.

XIII. Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung teilte am 19. Dezember 2023 mit, dass mit Ausnahme der beiden Vorhaben Liebenauer Hauptstraße 209a und Liebenauer Hauptstraße 211 sämtliche Vorhaben gemäß der von der Bau- und Anlagenbehörde übermittelten Aufstellung mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen.

XIV. Am 21. Dezember 2023 hat der schalltechnische Amtssachverständige zur Frage des räumlichen Zusammenhangs auf Basis des von der Höfer Akustik GmbH am 20. September 2023 erstellten schalltechnischen Gutachtens, GZ: 2023/17 (Beilage 8), wie folgt Stellung genommen:

„Mit der Eingabe vom 30. August 2023 hat die Hornbach Baumarkt GmbH bei der UVP-Behörde den Antrag gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eingebracht, ob für das Vorhaben eine UVP-Pflicht gegeben ist. Dazu wurde bereits vom luft- und schalltechnischen ASV der Untersuchungsbereich festgelegt. Nun wurde seitens der Anlagenbehörde eine Liste der frei zugänglichen Parkflächen im Untersuchungsgebiet vorgelegt. Es ist nun zu prüfen, welche Parkflächen mit dem gegenständlichen Vorhaben kumulieren könnten.

Für die Beantwortung dieser Frage wird ein schalltechnisches Gutachten der Höfer Akustik mit der GZ: 2023/17 vom 20. September 2023 herangezogen. Dieses Gutachten wurde für die gewerberechtliche Genehmigung des gegenständlichen Marktes erstellt und stellt in den Immissionskarten den Einflussbereich des gegenständlichen Marktes dar. Aus den Immissionskarten ist ersichtlich, dass ausschließlich eine Kumulation mit den Parkflächen am Liebenauer Gürtel 6, 10 und 12 zu erwarten ist. Alle anderen in der Tabelle angeführten Parkflächen liegen außerhalb des

Einwirkbereichs des gegenständlichen Baumarktes. Dies wird noch einmal grafisch (blauer Kreis) in der nachfolgenden Immissionskarte dargestellt.

Ausschnitt aus der Immissionskarte Tag:



Abschließend kann aus schalltechnischer Sicht festgestellt werden, dass durch die Errichtung des gegenständlichen Marktes ausschließlich eine Kumulierung mit den Parkplätzen am Liebenauer Gürtel aus schalltechnischer Sicht zu erwarten ist.“

XV. Mit Schreiben vom 28. Dezember 2023 wurde der luftreinhalteamtliche Amtssachverständige um Erstattung von Befund und Gutachten zur Frage ersucht, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt – hier: Schutzgüter Mensch und Luft - zu rechnen ist.

XVI. Am 2. Jänner 2024 forderte der luftreinhalteamtliche Amtssachverständige weitere Daten an.

XVII. Mit der Eingabe vom 20. März 2024 übermittelte die Projektwerberin die am 12. Februar 2024 angekündigte luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Ableitung der jahresdurchschnittlichen Vorbelastung auf Basis der 3-monatigen mobilen Luftgütemessung am Standort Esserweg samt Messbericht (Beilage 9).

XVIII. Am 11. April 2024 erstattete der luftreinhalteamtliche Amtssachverständige wie folgt Befund und Gutachten:

„Mit Schreiben der Abteilung 13 vom 28. und 29. Dezember 2023 ersuchen Sie im UVP-Feststellungsverfahren ‚Hornbach Baumarkt GmbH Liebenau‘ um Erstattung von Befund und Gutachten zur Frage, ob im Fall einer Realisierung des Projekts eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel 8010 Graz (Gst. Nr. 141/6, KG Engelsdorf) in der Betriebsphase auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, mit

- erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt – hier: Schutzgüter Mensch und Luft
- wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D) festgelegt wurde (Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000),

zu rechnen ist.

Bisheriger Verfahrensgang

Mit der Eingabe vom 30. August 2023 hat die Hornbach Baumarkt GmbH, Wiener Neudorf, bei der UVP-Behörde den Antrag auf Prüfung gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 eingebracht, ob für das Vorhaben der Errichtung eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel, 8010 Graz, auf dem Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf, eine UVP-Pflicht gegeben ist und dazu eine 10seitige Betriebsbeschreibung, drei planliche Darstellungen, eine 3seitige Verkehrstechnische Stellungnahme ‚Bauvorhaben Hornbach, Liebenauer Gürtel, 8041 Graz‘ des ZT-Büros Rudolf Fruhmann Weitendorf und eine 2seitige Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz übermittelt.

Mit Schreiben der Abteilung 13 vom 31. August 2023 haben Sie diese Unterlagen zusammen mit einer Kurzbeschreibung des Vorhabens und einer rechtlichen Betrachtung weitergeleitet.

Das Bauvorhaben umfasst demnach im Wesentlichen folgende Elemente:

- Bau- und Gartenmarkt samt Freigelände
- Drive-In-Baustoffhandel
- Büro- und Sozialtrakt
- Tiefgarage
- Grünflächen
- befestigte Außenflächen
- Erschließungsstraße

Die gesamte Grundstücksfläche beträgt 4,3396 ha, wovon 0,3122 ha auf die 400 m lange Erschließungsstraße entfallen, die restliche Fläche von 4,0274 ha gliedert sich in Bauplatz 1 mit einer Fläche von 3,4556 ha (2,6201 ha Gebäudeflächen, versiegelte Außenanlagen, Parkplätze und Verkehrsflächen sowie 0,8355 ha Grünflächen) und Bauplatz 2 mit einer Fläche von 0,5717 (0,1029 ha Rasengitterfläche und 0,4688 ha unverbaute Fläche).

Rechtlich betrachtet handelt es sich um ein Einkaufszentrum im Sinne des Anhanges 1 Z 19 UVP-G 2000, das Vorhaben fällt aber auch unter Anhang 1 Z 21 UVP-G Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge. Für das Vorhaben ist abzüglich der Grün- und unverbauten Flächen von einer Flächeninanspruchnahme von insgesamt 3,0352 ha auszugehen, geplant ist die Errichtung von öffentlich zugänglichen 328 KFZ-Stellplätze (359 KFZ-Stellplätzen insgesamt, davon 31 KFZ-Stellplätze für Mitarbeiter).

Das Vorhaben bleibt damit unter den Schwellenwerten gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 sowie lit. c) und d) Spalte 3 sowie Anhang 1 Z 21 lit. a) und b) UVP-G. Da aber die Geringfügigkeitsschwelle von 25 % der maßgeblichen Schwellenwerte zur Kumulierungsbestimmung gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G überschritten wird, wäre zu prüfen, ob es andere gleichartige Vorhaben gibt, die mit dem gegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVwG 26.02.2015, W143 2008995-1) ,ist der räumliche Zusammenhang zwischen den Vorhaben dann gegeben, wenn die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf ein oder mehrere Schutzgüter kumulieren würden (vgl. BMLFUW, Leitfaden ‚Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000‘, 2011). Ausschlaggebend sind die Reichweiten der maßgeblichen Umweltbelastungen, also jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen und relevanten Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden. Maßstab für den räumlichen Zusammenhang ist das Schutzgut, wobei alle auf Grund der Ausgestaltung des Vorhabens maßgeblich betroffenen Schutzgüter zu berücksichtigen sind. Je nach Belastungspfad und Schutzgut wird der räumliche Zusammenhang unterschiedlich weit zu sehen sein (Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 3 Rz 27). Im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist eine allgemein gültige Angabe von Metern nicht möglich, dies ist von Gegebenheiten im Einzelfall abhängig und muss individuell - unter Berücksichtigung der meteorologischen und geografischen Verhältnisse - beurteilt

werden. Entscheidend sind allfällige Beeinträchtigungen der Umwelt durch die Kumulation von Auswirkungen (VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144; vgl. Altenburger/Berger, UVP-G § 3 Rz 34; vgl. Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 75). Voraussetzung für die Anwendung der Kumulierungsbestimmung ist daher, ob es durch die verschiedenen Eingriffe zur Überlagerung der Wirkungsebenen im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann (vgl. Ennöckl, UVP-Pflicht und Kumulierungsprüfung nach dem UVP-G 2000, RdU-UT 2009/11, 26).‘

In diesem Sinn haben Sie um Stellungnahme zu folgenden Fragen ersucht:

- 1. Sind die vorliegenden Unterlagen vollständig, plausibel und für eine Beurteilung ausreichend?*
- 2. Wie ist der Untersuchungsbereich abzugrenzen, in dem die gleichartigen Vorhaben zu erheben sind?*

Mit Schreiben der Abteilung 15 vom 19. September 2023 wurde dazu geantwortet, dass

ad 1) die Unterlagen neben der ausführlichen Betriebsbeschreibung und den Plänen zwei nur sehr schmal gehaltene Fachstellungen zu den Themen Verkehr und Luftschadstoffe beinhalten.

Die Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichen Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz führt fünf umliegende Einkaufszentren an und vertritt unter Verweis auf die Entfernungen zum gegenständlichen Projektgebiet die Meinung, dass kein räumlicher Zusammenhang mit gleichartigen Vorhaben bestehen würde, da eine Überlagerung von relevanten Zusatzbelastungen der Schadstoffe PM10 oder NO2, welche von den Emissionen auf dem jeweiligen Betriebsgrundstück und den Zufahrtsstraßen bis zum übergeordneten Straßennetz ausgehen, auszuschließen seien.

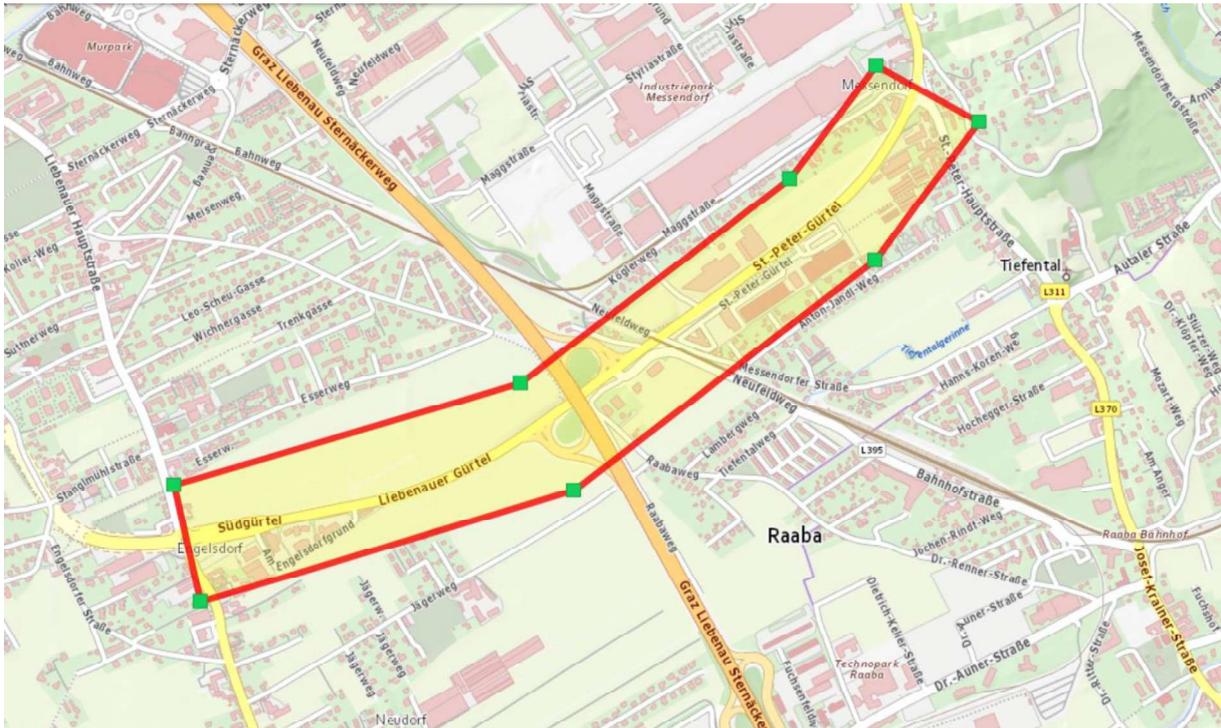
Dazu war in Beantwortung der Frage 1) festzuhalten, dass die räumliche Abgrenzung des Untersuchungsgebietes in dieser Stellungnahme insgesamt enger vorgenommen wird, als es für eine Betrachtung im Rahmen des UVP-G 2000 gefordert wird, zudem konnten Vollständigkeit und Plausibilität der Angaben zu den umliegenden Einkaufszentren mangels vorliegender Hintergrundinformation (Bescheide etc.) nicht überprüft werden.

Die Verkehrstechnische Stellungnahme Bauvorhaben Hornbach Liebenauer Gürtel, 8041 Graz, des ZT-Büros Rudolf Fruhmann Weitendorf beschäftigt sich vorrangig mit der Leistungsfähigkeit der Anschlussstellen. Da darin auch Verkehrsströme angeführt sind, war davon auszugehen, dass es bereits weitergehende bzw. detaillierte Untersuchungen zu den durch den Betrieb des gegenständlichen Vorhabens generierten Verkehrsströmen gibt. Diese wären für den Fall der Notwendigkeit einer fachlichen immissionsseitigen Beurteilung von großer Bedeutung und sollten bei der Konsenswerberin angefordert werden.

ad 2) die Müller-BBM Austria GmbH in ihrer Luftschadstofftechnischen Stellungnahme davon ausgeht, dass mit der Aus-/Einfahrt vom und zum Liebenauer Gürtel das übergeordnete Verkehrsnetz verlassen bzw. erreicht wird. Dieser Ansatz entspricht grundsätzlich der gängigen Auffassung bezüglich eines übergeordneten Verkehrsträgers, muss aber angesichts des vom gegenständlichen Projekt induzierten Verkehrs in Frage gestellt werden. Die verkehrstechnische Stellungnahme Fruhmann geht von einem durchschnittlichen projektinduzierten Gesamttagesverkehr von 3286 Kfz/24h aus, was auf diesem Abschnitt des Liebenauer Gürtels bei einem durchschnittlichen täglichen Verkehr gemäß GIS Steiermark für 2022 an der lokalen Zählstelle von 15082 Fahrzeugen pro 24 Stunden (Schwerverkehrsanteil 5%) eine Steigerung von über 20 % bedeuten würde.

Entsprechend wäre also nicht von einem Aufgehen des projektinduzierten Verkehrs im Bestandsverkehr des Liebenauer Gürtels auszugehen, als Abgrenzung des Untersuchungsbereichs wurden im Sinn des Charakters einer Grobprüfung die Anschlussstelle Liebenau im Westen des Liebenauer Gürtels und die Anschlussstelle St. Peter am östlichen Ende des St. Peter Gürtels vorgeschlagen. Entsprechend wären die in diesem Bereich befindlichen Vorhaben in die Kumulationsbetrachtung mit aufzunehmen. Der Autobahnzubringer Liebenau - A2 kann dagegen auf Grund des dortigen Verkehrsaufkommens - im GIS Steiermark finden sich Verkehrsdaten für den Zubringer lediglich bis 2012, für dieses Jahr werden 35700 FZ/24h mit einem hohen Schwerverkehrsanteil von 10 % ausgewiesen - tatsächlich als

übergeordnetes Straßennetz angesehen werden. Allfällige dortige Vorhaben wären entsprechend nicht zu berücksichtigen.



Im Falle der Notwendigkeit einer fachlichen Beurteilung der kumulativen Immissionen wären für die in diesen Bereich fallenden gleichartigen Betriebe bzw. Vorhaben zumindest die genehmigten Stellplätze und Betriebszeiten notwendig. Weitere Angaben (Stellplatzwechsel, Verkehrsströme) wären im Sinne der Untersuchungsgenauigkeit und des dafür notwendigen Aufwandes hilfreich, andernfalls würde im Sinne einer Grobprüfung auf Literaturangaben und konservative Abschätzung zurückgegriffen werden.

Mit Schreiben der Abteilung 13 vom 22. September 2023 wurde eine Stellungnahme des verkehrstechnischen Amtssachverständigen vom 4. September 2023 übermittelt, wonach es sich bei der mit dem gegenständlichen Projekt in Verbindung stehenden Erschließungsstraße (erwartet wird wie bereits angeführt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von 3286 KFZ/24 h) um den Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mehr als 500 m in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D im Sinne der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019 handelt. Entsprechend wäre gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, zu beurteilen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck wesentlich beeinträchtigt wird.

Entsprechend ersuchen Sie um Erstattung von Befund und Gutachten zu folgenden Fragen:

- 1) Sind die vorgelegten Projektunterlagen vollständig, plausibel und nachvollziehbar?
- 2) Ist zu erwarten, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2 - Stickstoffdioxid und PM10) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird? Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

Im Schreiben der Abteilung 15 vom 22. September 2023 wurde zu 1) darauf verwiesen, dass die mit dem Schreiben der Abteilung 13 vom 31. August 2023 übermittelten Unterlagen für den Fachbereich Luftreinhaltung (Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Kumulation der Auswirkungen mit gleichartigen Vorhaben in räumlichem Zusammenhang der Müller-BBM Austria GmbH Graz)

ausschließlich die Frage einer möglichen Kumulierung des Vorhabens mit anderen gleichartige Vorhaben behandelt, wobei allerdings darauf Bezug genommen wird, dass das Büro parallel auch eine luftschadstofftechnische Untersuchung für die bau- und gewerberechtliche Einreichung erstellt.

Im Sinn der Verfahrensökonomie und –beschleunigung wird darauf verwiesen, dass bei Vorliegen dieser Untersuchung unter der Vorgabe, dass sie als plausibel, vollständig und fachtechnisch richtig anzusehen ist, die Frage 2) unter Umständen ohne amtswegige Modellrechnung beantwortet werden könnte.

Ergänzend wurde mit Schreiben der Abteilung 15 vom 5. Oktober 2023 zur Frage der Abgrenzung des Untersuchungsraums festgehalten, dass in gleichartigen Verfahren (Einzelfallprüfung nach dem UVP-G bei Neubau einer Straße mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m und einer jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsbelastung von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren) in der Steiermark der Untersuchungsrahmen in Verfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht so abgegrenzt wurde, dass neben der eigentlichen Straße auch

- die mit dem Betrieb des Vorhabens kausal verbundenen Anschlussbereiche am Betriebsareal wie Parkplätze, Stellflächen und interne Lade- und Rangierbereiche sowie*
- die Verkehrsströme des ankommenden und abfließenden Verkehrs im öffentlichen Straßennetz auf der Grundlage der tatsächlichen Quellgeometrie und auf der Grundlage des Irrelevanzkriteriums von 1 %*

berücksichtigt wurden. Folgerichtig wurde diese Abgrenzung auch für das gegenständliche Verfahren vorgeschlagen.

Nach Übermittlung der ‚Luftreinhalte-technischen Untersuchung UVP-Feststellungsverfahren Hornbach Graz Liebenau – Errichtung eines Bau- & Gartenmarktes mit Drive-In sowie einer Tiefgarage am Liebenauer Gürtel – Graz auf Gst. Nr. 141/6, EZ 690, KG 63110 Engelsdorf‘, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, datiert mit 24. Oktober 2023, mit Schreiben der Abteilung 13 vom 30. Oktober 2023 wurde im Schreiben der Abteilung 15 vom 28. November 2023 nach ausführlicher Prüfung und Analyse festgehalten, dass im Sinne der Fragestellungen vom 22. September 2023

ad 1) die vorgelegten Projektunterlagen als vollständig, plausibel und nachvollziehbar bewertet und für die Beurteilung der immissionsseitigen Auswirkungen herangezogen werden können.

ad 2) die ermittelten rechnerischen Zusatzimmissionen als irrelevante Veränderung der lokalen Immissionssituation im Sinne des Schwellenwertkonzepts angesehen werden können und folglich nicht zu erwarten ist, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet festgelegt wurde, durch diese Immissionen wesentlich beeinträchtigt wird.

Die Untersuchung Müller BBM errechnet nach ausführlich dokumentierter Emissionsberechnung anhand der auf dem Betriebsgrundstück sowie dem umgebenden höherrangigen Verkehrsnetz zu erwartenden projektinduzierten Fahrbewegungen des Kund:innen-, Mitarbeiter:innen- und Zulieferverkehrs die zu erwartenden Zusatzimmissionen für verschiedene Szenarien an sechs hauptbetroffenen Immissionspunkten und kommt auf maximale Zusatzimmissionen im Bereich von dauerbewohnten Objekten (Grenze Gst. Nr. 135/10, KG Engelsdorf – Esserweg 67) von 0,22 µg NO₂/m³ und 0,10 µg PM₁₀/m³ für 2026 und von 0,19 µg NO₂/m³ und 0,11 µg PM₁₀/m³ für 2029 im Jahresmittel. Diese berechneten Zusatzimmissionen bleiben durchwegs unter der Relevanzgrenze gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) und sind im Sinne des Schwellenwertkonzepts (siehe unten) nicht als erhebliche Zusatzbelastungen anzusehen.

Kumulationsprüfung

Nach Abschluss der Einzelfallprüfung wurde die Kumulationsprüfung wiederaufgenommen und mit Schreiben der Abteilung 13 vom 18. Dezember 2023 die von der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz übermittelte Aufstellung der Vorhaben, die der Z 19 (Einkaufszentren) und der Z 21 (öffentlich zugängliche KFZ-Stellplätze) zuzuordnen sind und sich in diesem Bereich befinden, übermittelt, verbunden mit der Frage, welche dieser Vorhaben mit dem gegenständlichen Vorhaben bezogen auf die

Schutzgüter Mensch und Luft in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen.

Nach Beantwortung dieser Frage mit Schreiben der Abteilung 15 vom 19. Dezember 2023 erfolgte mit Schreiben der Abteilung 13 vom 28. Dezember 2023 die Feststellung, dass auf Grund der Vorerhebungen zur Kumulationsprüfung davon auszugehen ist, dass die genannten Vorhaben (nicht nur gleichartige, d.h. der gleichen Ziffer des Anhanges 1 zuzuordnende Vorhaben, sondern sämtliche Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012) im definierten Untersuchungsraum mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen und diese gemeinsam den Schwellenwert gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 (1.000 KFZ-Stellplätze) überschreiten.

Entsprechend wäre gemäß § 3 Abs. 2 UVP-G im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt – hier: Schutzgüter Mensch und Luft - zu rechnen ist.

Die Fragestellung wurden mit Schreiben der Abteilung 13 vom 29. Dezember 2023 noch im Sinne einer Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000 um die weitere Frage erweitert, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird? Bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich.

In diesem Sinn ersuchen Sie um Erstattung von Befund und Gutachten zu diesen Fragen, wobei sich die Einzelfallprüfung nach der Rechtsprechung des BVwG auf die Betriebsphase beschränken kann und als Grobprüfung anzusehen ist.

Mit Schreiben der Abteilung 15 vom 2. Jänner 2024 wurde dazu festgehalten, dass als gleichartige Umweltauswirkungen im Rahmen dieser Grobprüfung die Immissionen der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀ bzw. PM_{2.5} anzusehen seien, die durch verkehrsbedingte Emissionen im Zusammenhang mit dem Betrieb der Vorhaben stehen.

Es wird darauf verwiesen, dass damit vermutlich auch andere als die mit Schreiben der Abteilung 13 vom 18. Dezember 2023 übermittelte Aufstellung der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz (Vorhaben, die der Z 19 Einkaufszentren und der Z 21 öffentlich zugängliche KFZ-Stellplätze zuzuordnen sind und sich im vorab definierten Untersuchungsbereich befinden) zu betrachten sind und entsprechende Zusatzangaben inklusive Stellplatzzahlen, im Fall von Produktionsbetrieben auch Angaben zu allfälliger Mehrschichttätigkeit, notwendig wären.

Zudem wären für die tatsächliche Kumulationsprüfung für sämtliche nunmehr zu betrachtende Vorhaben verkehrstechnische Angaben zur zu erwartenden Aufteilung der Verkehrsströme im Straßennetz (Aufteilung Gürtel West/Ost, Autobahnzubringer Nord/Süd) notwendig.

Mit Schreiben der Abteilung 13 vom 9. Jänner 2024 wurde eine neuerliche, im Vergleich zur ersten geringfügig korrigierte Aufstellung der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz vom gleichen Tag (9. Jänner 2024) übermittelt, die diese als vollständig erachtet und die nunmehr als Bearbeitungsgrundlage herangezogen wird.

Bezüglich der Verteilung des zu- und abfahrenden Verkehrs in Verbindung mit der Nutzung der zu kumulierenden Vorhaben konnte weder von der Abteilung 16 des Landes Steiermark noch vom Referat Verkehrssteuerung und Straßenbeleuchtung der Stadt Graz eine belastbare Hilfestellung angeboten werden.

Am 20. bzw. 21. März 2024 wurden von der Konsenswerberin die Dokumente ‚Hornbach Graz Liebenau, Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Ableitung der jahresdurchschnittlichen Vorbelastung auf Basis der 3-monatigen mobilen Luftgütemessung am Standort Esserweg‘, verfasst von der Müller-BBM Austria GmbH Graz, datiert mit 14. März 2024 sowie ‚Messbericht Luftgütemessung Esserweg - 3 Monate‘, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH, datiert mit 6. März 2024 vorgelegt.

Diese dokumentieren im Auftrag der Konsenswerberin zur Erhebung der lokalen Vorbelastung von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH ab 21. November 2023 durchgeführte Messungen der Luftschadstoffe Stickstoffoxide NO_x und Feinstaub PM₁₀ am Standort Esserweg.

Am 8. April 2024 wurde ergänzend von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH der vollständige Datensatz für den Zeitraum 21. November 2023 bis 31. März 2024 übermittelt.

Nach Analyse des Datensatzes und der daraus abgeleiteten Vorbelastung würde sich grundsätzlich eine weitere Betrachtung des Luftschadstoffs Stickstoffdioxid erübrigen. Da zu diesem Zeitpunkt alle Modellierungen aber bereits abgeschlossen waren, wird dieser Schadstoff der Vollständigkeit halber ebenfalls betrachtet.

Vor der eigentlichen fachlichen Betrachtung sei erlaubt, einige Worte zur Sinnhaftigkeit der Frage- und Aufgabenstellung zu verlieren.

Es geht im aktuellen Verfahren also darum, die betriebsbedingten Zusatzimmissionen eines Vorhabens, das in einem dicht besiedelten und gemischt (partiell gewerblich) genutzten Gebiet der zweitgrößten Agglomeration Österreichs liegt, und die in der betroffenen Wohnnachbarschaft deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 1% des jeweiligen Luftschadstoffgrenzwertes bleiben, allerdings die Schwellen auf Seite 62 in Kapitel 7.2.4 des Leitfadens UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) gerade nicht unterschreiten (‚Verursacht das hinzukommende Vorhaben jedoch rechnerisch sehr geringe Immissionen (z. B. 0,1 oder 0,2 % des Grenzwertes), so kann von einer weiteren Betrachtung abgesehen werden, da es dadurch zum unbilligen und wenig sinnvollen Ergebnis kommen würde, dass dieses nur aufgrund der Emissionen der bereits bestehenden Vorhaben in die UVP gedrängt wird‘) im Rahmen einer Grobprüfung mit sämtlichen (!) in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, zu kumulieren.

Der Sinn einer Kumulation mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, in einem derart dicht besiedelten Gebiet erschließt sich fachlich und auch vom Schutzzwecke her nicht. Die Gefahr einer absichtlichen Stückelung eines Vorhabens mit dem Ziel, unter der Irrelevanzschwelle zu bleiben, besteht mit Sicherheit nicht. Tatsächlich sind damit angesichts der relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und Feinstaub bis auf wohn- und (allerdings nur partiell) individualverkehrsbedingte sämtliche Emissionen der Umgebung betroffen. Auch der Individualverkehr ist zu einem nicht unbeträchtlichen Anteil (Verkehr zu den zu kumulierenden Vorhaben) Teil der zu betrachtenden Emittenten.

Mangels konkreter Definition des Begriffs räumlicher Zusammenhang stellt sich die Frage der belastbaren Abgrenzung des Untersuchungsraums. Auch die Vorgabe einer bloßen Grobprüfung bietet mangels Definition des Begriffes ‚Grob‘ keinen Anhaltspunkt und keine Hilfestellung. Die Abgrenzung wird also immer willkürlich und damit angreifbar sein.

Im gegenständlichen Fall sollen damit Jahresmittel-Zusatzimmissionen des gegenständlichen Vorhabens, die z.B. für Feinstaub PM₁₀ in der zweiten Nachkommastelle (!) bleiben, mit den Immissionen eines wenige Meter entfernten Autobahnzubringers kumuliert werden. Zum dortigen Anteil der Emissionen, die vom Verkehr verursacht durch den Betrieb der zu kumulierenden Vorhaben

ausgehen, existieren keinerlei spezifische Angaben wie Verkehrsstärken oder Verkehrsstromanalysen. Diese Annahmen müssen mangels Informationen bei und von den verkehrstechnischen Fachstellen von einer fachfremden Stelle (Luftreinhaltung) getroffen werden und bleiben entsprechend wenig belastbar.

Für die Beurteilung muss mangels anderer Vorgaben das Schwellenwertkonzept herangezogen werden, Dieses wurde aber entwickelt, um Schwellen für Zusatzimmissionen von Einzelprojekten zu definieren, die ein Unterschreiten einer nachweisbaren Veränderung einer örtlichen Immissionssituation sicherstellen. Daher auch die Bezeichnung der relevanten/irrelevanten Zusatzbelastung. Aus dieser Sicht entspricht die Verwendung dieser Irrelevanzschwellen für eine Kumulationsprüfung nicht dem Konzept (Leitfaden UVP und IG-L, UBA Report-0737, Wien 2020, Kapitel3, Seite 27: ‚Die niedrigere Irrelevanzschwelle in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen berücksichtigt bereits die kumulativen Wirkungen mehrerer Vorhaben/Anlagen‘). Tatsächlich gibt es aber für Kumulationsprüfungen (mit Ausnahme der gesetzlichen Grenzwerte) keine speziellen Beurteilungsgrundlagen...

Gesetzgeber und/oder Obergerichte wären gut beraten, sich die Frage nach der Sinnhaftigkeit dieser so weitgesteckten Betrachtung (Kumulierung der Auswirkungen mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben) zu stellen und hier allenfalls eine rational nachvollziehbare und stringente Herangehensweise zu überlegen.

Methodische Herangehensweise

Mangels konkreter Vorgaben und Leitlinien wurde die im Folgenden beschriebene Vorgehensweise gewählt.

Nachdem für das gegenständliche Vorhaben eine als vollständig, plausibel und nachvollziehbar bewertete Untersuchung vorliegt, werden diese Ergebnisse herangezogen und mit den nunmehr zu berechnenden Immissionen der zu kumulierenden Vorhaben verschnitten. Betrachtet wird das Prognosejahr 2026, das in der Luftreinhaltetechnischen Untersuchung Müller-BBM GmbH vom 24. Oktober 2023 die höheren projektbedingten Zusatzimmissionen erbrachte.

Die Abschätzung der mit dem Betrieb der zu kumulierenden Vorhaben in Zusammenhang stehenden Fahrbewegungen wird mangels konkreter Angaben wie folgt vorgenommen. Herangezogen werden die von der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz übermittelten Stellplatzzahlen, die Stellplatzwechselfrequenzen werden über die Anhaltswerte für die Fahrzeugfrequenz gemäß Tabelle 1 der TG KFZ-Emissionen - Technischen Grundlage für die Beurteilung von Emissionen von Kraftfahrzeugen auf Abstellflächen (BMAW 2022) abgeschätzt.

Die Berechnung der dadurch generierten Emissionen an Stickstoffoxiden NO_x und Feinstaub PM₁₀ wird anhand von Emissionsfaktoren des Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA Version 4.2, 2022) vorgenommen. Betrachtet wird anlehnend an die Luftreinhaltetechnische Untersuchung Müller-BBM GmbH vom 24. Oktober 2023 das Prognosejahr 2026.

Mangels belastbarer Angaben zu den Verkehrsflüssen im öffentlichen Verkehrsnetz wird im Sinn einer Grobprüfung im Folgenden die im Verkehrstechnischen Gutachten Erschließung BVH Hornbach Liebenauer Gürtel, 8041 Graz, des ZT-Büros Rudolf Fruhmann Weitendorf vom 19. Juli 2023 für das gegenständliche Vorhaben erhobene Verkehrsaufteilung im öffentlichen Netz auch für die zu kumulierenden Vorhaben herangezogen. In Anlehnung an die in Kapitel 4.3 des Gutachtens erwarteten Verkehrsströme wird generalisierend folgende Zuteilung vorgenommen:

Liebenauer Gürtel: 20 %

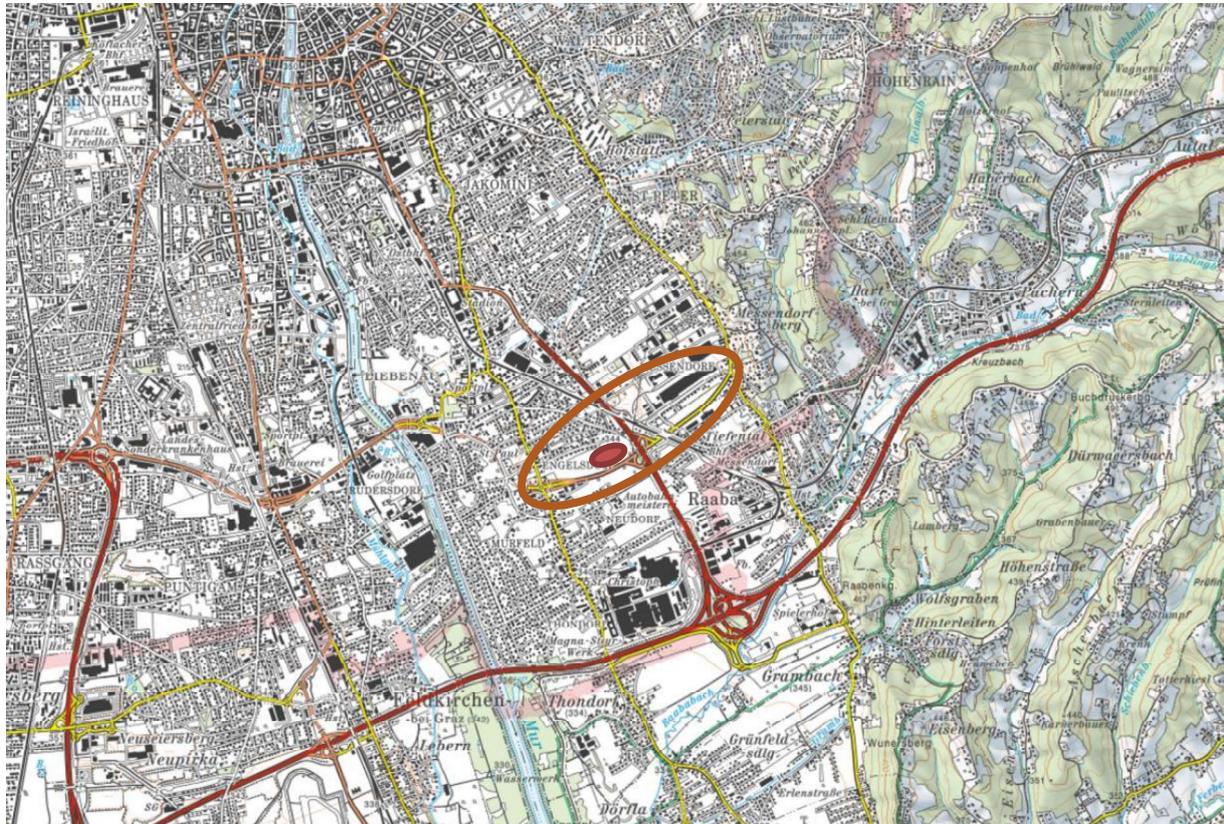
St. Peter Gürtel: 15 %

Autobahnzubringer Süd: 55 %

Autobahnzubringer Nord: 10 %

Ausgangslage

Das gegenständliche Projekt ist im Südosten der Landeshauptstadt Graz auf einem Areal nördlich des Liebenauer Gürtels und westlich des Autobahnzubringers Liebenau – A2 Südautobahn geplant, es soll über zwei ampelgeregelte Knoten an den Liebenauer Gürtel angebunden werden.



Zur Abgrenzung des Untersuchungsgebiets hinsichtlich der zu kumulierenden Vorhaben wurde wie oben beschrieben mit Schreiben der Abteilung 15 vom 19. September 2023 ein Vorschlag übermittelt, der eine der Fragestellung und dem Charakter einer Grobprüfung entsprechende Festlegung darstellen sollte. Als Abgrenzung wurden die Anschlussstelle Liebenau im Westen des Liebenauer Gürtels und die Anschlussstelle St. Peter am östlichen Ende des St. Peter Gürtels vorgeschlagen.

Gemäß der Aufstellung der Bau- und Anlagenbehörde der Stadt Graz vom 9. Jänner 2024 beinhaltet dieser Bereich die folgenden Betriebe:

Adresse	Gewerbe	Betriebsanlage-Genehmigung	Betriebszeiten – PKW-Abstellflächen
Raabaweg 17	Handelsgewerbe	Kaffeeautomaten und -produkte (Büro, Lager)	06.00 bis 17.00 Uhr, 16 PKW-Abstellplätze
Raabaweg 19	HKLS-Unternehmen	Bürogebäude samt Lager	05.00 bis 22 Uhr, 1 bis 2 Mal/Monat Notdienst (00.00 bis 24.00 Uhr). 12 PKW-Abstellplätze
Liebenauer Gürtel 12	Handelsgewerbe	Fachhandel für Pferdebedarf	08.00 bis 19.00 Uhr, 30 PKW-Abstellplätze
Am Engeldorfgrund 4	Handels- und Gastgewerbe	Bar	11.00 bis 04.00 Uhr, 30 PKW-Abstellplätze
Liebenauer Gürtel 6	Handelsgewerbe und Kraftfahrzeugtechnik	Auto- und Reifenservice-Centers	Betriebszeiten: 00.00 bis 24.00 Uhr, 14 PKW-Abstellplätze
Maggstraße 2	Bäckerei samt Gastronomie	Produktionsgebäudes inklusive Cafe und Bürogebäude, Rösterei	00.00 bis 24.00 Uhr, 58 PKW-Abstellplätze
St.-Peter-Gürtel 12	Handelsgewerbe	Verkaufsmarkt	06.00 bis 19.30 Uhr, 196 PKW-Abstellflächen
St.-Peter-Gürtel 12a	Geschäftsgebäude mit Büros und mehreren Gewerben samt Handel	Geschäftsgebäude	06.30 Uhr bis 20.00 Uhr, 16 PKW-Abstellplätze
St.-Peter-Gürtel 10, 10a, 10b	Fachmarktzentrum	Fachmarktzentrum samt Büros, Tiefgarage und Freiparkplätzen	06.00 bis 22.00 Uhr, 249 PKW-Abstellplätze
St.-Peter-Gürtel 9	Garten- und Blumenhandel	Gartencenter mit Büro- und Sozialräumen sowie Lagerhalle	00.00 bis 24.00 Uhr, 105 PKW-Abstellplätze
Neufeldweg 250 und 250a	Handel, Elektrotechnik, Bürobetrieb	Zwei Bürogebäude mit Parkplätzen und Lager	00.00 bis 19.00 Uhr, 38 PKW-Abstellplätze
Liebenauer Gürtel 10	Gewerbepark	Gewerbepark (Kosmetik, HKLS, Handel, KFZ-Service usw.)	00.00 bis 24.00 Uhr, 57 PKW-Abstellplätze
Köglerweg 5	KFZ-Werkstätte	Betriebsanlage KFZ-Werkstätte	06.00 bis 22.00 Uhr, 12 Abstellplätze (10 PKW, 2 LKW)
St.-Peter-Gürtel 6-8	Handel mit Reinigungsmittel	Betriebsgebäude mit Ladehofes	05.30 bis 19.00 Uhr, 47 PKW-Abstellplätze

Die Stellplatzwechselfrequenzen werden wie oben beschrieben über die Anhaltswerte für die Fahrzeugfrequenz gemäß Tabelle 1 der TG KFZ-Emissionen - Technischen Grundlage für die Beurteilung von Emissionen von Kraftfahrzeugen auf Abstellflächen (BMAW 2022) abgeschätzt.

Verwendet wird vor allem die Kategorien Bürogebäude unter bzw. ab 50 Stellplätze (2 Fahrbewegungen pro Tag), Selbstbedienungs-/Aktions-/Fachmarkt (5 FB/d), Gaststätte in Großstadt (6 FB/d), Großer Verbrauchermarkt oder Warenhaus (9 FB/d) Bau- und Möbelmarkt (12 FB/d) und Kleiner Verbrauchermarkt (18 FB/d), die Zuordnung wird mangels detaillierter Angaben (Grobprüfung) gemäß den Angaben der Stadt Graz vorgenommen. Bei gemischten Nutzungen werden teilweise die Wechselfrequenzen gesplittet.

Zur Berücksichtigung des Infrastruktur- und Zulieferverkehrs wird von einem – zusätzlich zu den errechneten Fahrbewegungen berücksichtigten - Schwerverkehrsanteil von durchgehend 3 % ausgegangen.

Adresse	Stellplätze	Stellplatzwechsel	Fahrbewegungen /Tag
Raabaweg 17	16	5	82
Raabaweg 19	6	5	31
	6	2	12
Liebenauer Gürtel 12	30	5	155
Am Engeldorfgrund 4	30	6	185
Liebenauer Gürtel 6	14	9	130
Maggstraße 2	58	18	1075
St.-Peter-Gürtel 12	196	9	1817
St.-Peter-Gürtel 12a	8	2	16
	8	12	99
St.-Peter-Gürtel 10, 10a, 10b	249	9	2308
St.-Peter-Gürtel 9	105	12	1298
Neufeldweg 250 und 250a	19	2	39
	19	9	176
Liebenauer Gürtel 10	57	9	528
Köglerweg 5	12	9	111
St.-Peter-Gürtel 6-8	24	9	222
	23	2	47

Emissionsseitig wird der Bereich des Gürtels von der Anschlussstelle Liebenau (Ostportal Unterflurtrasse) bis zur Anschlussstelle St. Peter Hauptstraße, der Autobahnzubringer auf ca. 1 km im Norden und ca. 0,75 km im Süden (Anschlussstelle Raaba) sowie die Zu-/Abfahrtsbereiche der Parkflächen der zu kumulierenden Vorhaben herangezogen.

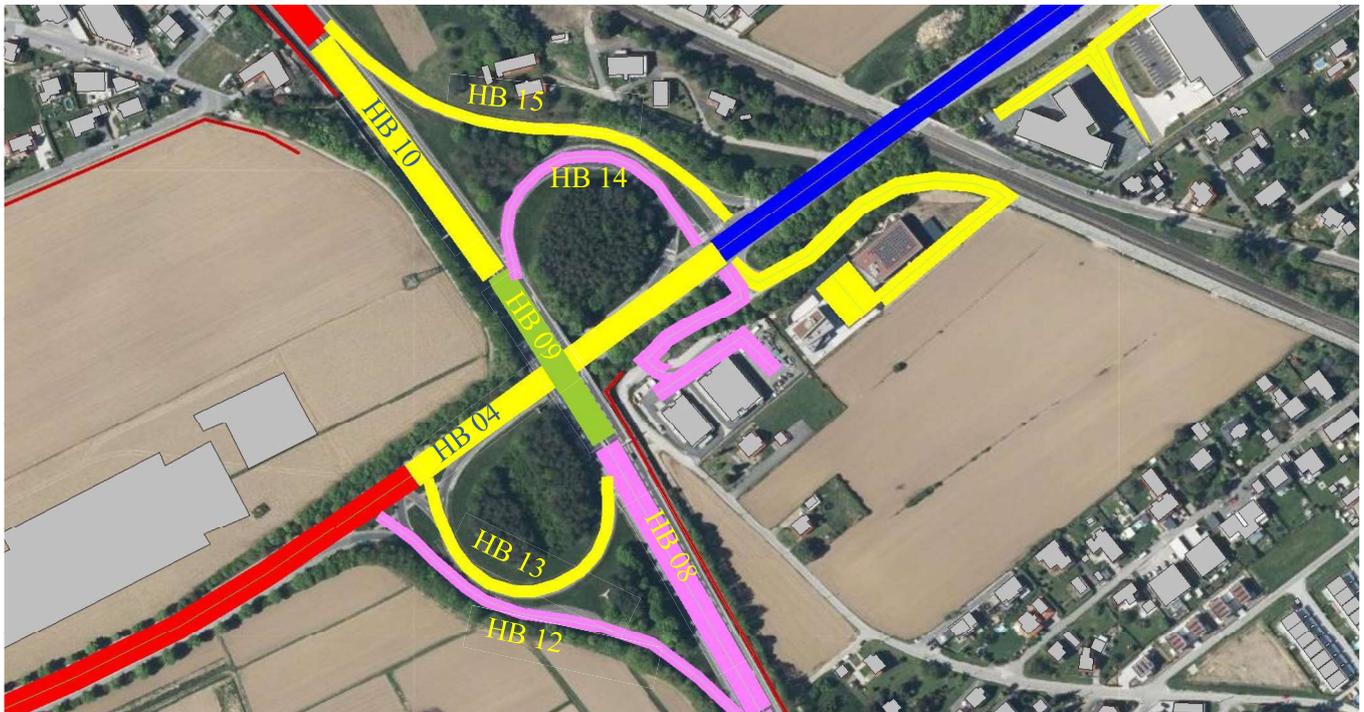
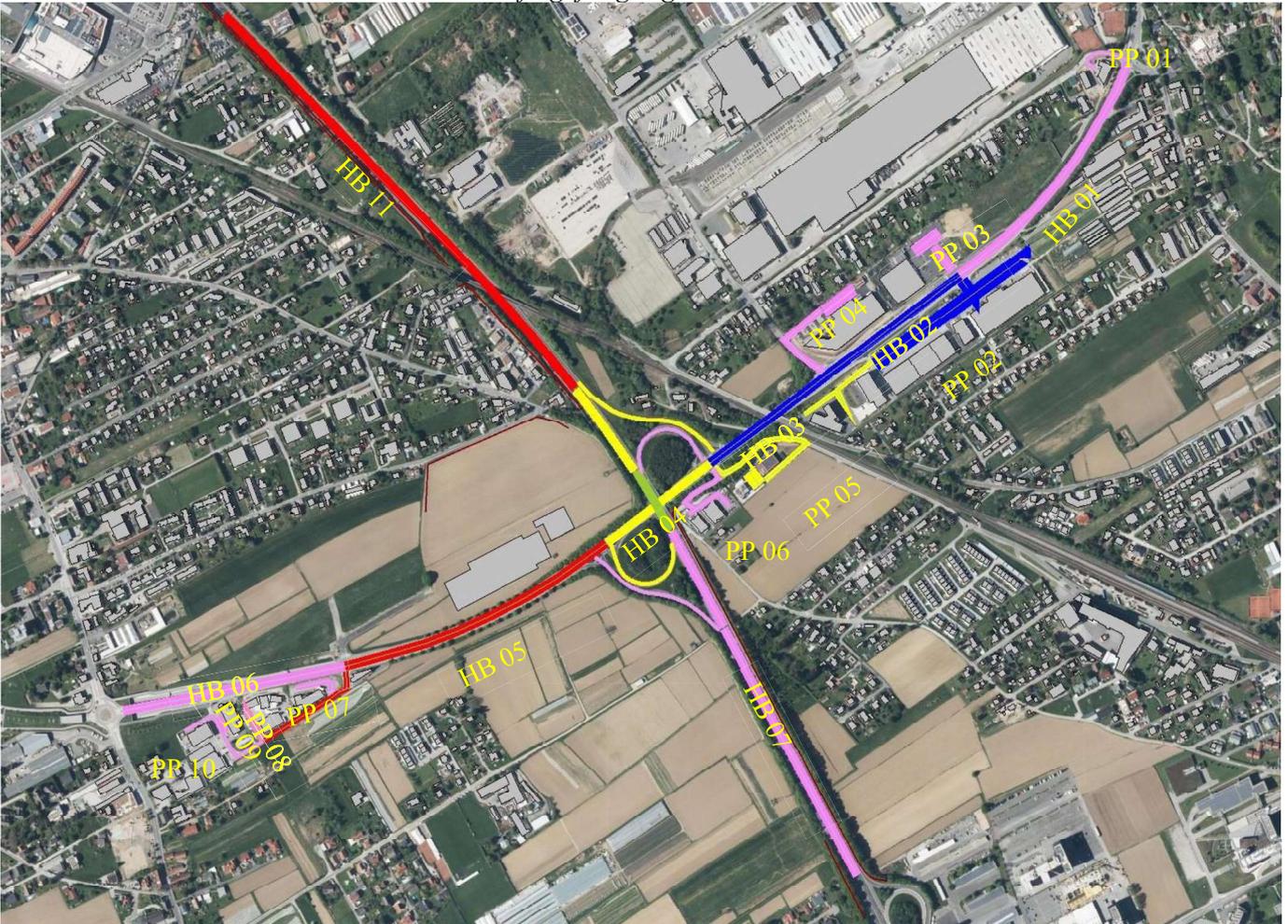
Sämtliche Emissionen werden mittels Emissionsfaktoren des HBEFA für das Jahr 2026 berechnet, es werden im öffentlichen Straßennetz je nach Straßenbereich die Fahrzyklen IO_HVS1 (Code in Tabelle: 1; Durchschnittsgeschwindigkeit: 53,1 km/h), AB_100 (C: 17; V: 103,3 km/h) und IO_HVS3 (C: 3; V: 31,1 km/h) herangezogen.

Auf eine Berechnung der Parkplatzemissionen mittels der Faktoren der TG KFZ-Emissionen - Technischen Grundlage für die Beurteilung von Emissionen von Kraftfahrzeugen auf Abstellflächen (BMAW 2022) wurde aus zeitökonomischen Gründen (Grobprüfung) verzichtet, es wurden für die Ein-/Ausfahrtsbereiche der Fahrzyklus IO_Nebenstraße_locker (C: 9; V: 31,1 km/h) und für das eigentliche Parkplatzareal der Zyklus IO_Stop+Go (C: 10; V: 5 km/h) herangezogen.

Das Szenario auf Basis der Verkehrsanalyse Fruhmann für den Hornbach-Markt basiert auf folgenden Annahmen und errechnet für die einzelnen Teilstrecken (Abgrenzungen siehe unten) folgende Emissionen:

Name	Breite (m)	JDTV	SV[%]	traffic-situat	baseyear	NOx kg/h/km	PM10 kg/h/km	PM2.5 kg/h/km
HB01	15	1329	3	1	2026	0,012539	0,001031	0,000368
HB02	15	5394	3	1	2026	0,050903	0,004186	0,001496
HB03	15	6146	3	1	2026	0,057998	0,004770	0,001704
HB04	15	3995	3	1	2026	0,037703	0,003101	0,001108
HB05	15	2159	3	1	2026	0,020373	0,001675	0,000599
HB06	15	1560	3	1	2026	0,014725	0,001211	0,000433
HB07	15	4585	3	17	2026	0,049852	0,004222	0,000950
HB08	15	2293	3	17	2026	0,024932	0,002111	0,000475
HB09	15	2709	3	17	2026	0,029456	0,002494	0,000561
HB10	15	416	3	17	2026	0,004525	0,000383	0,000086
HB11	15	833	3	17	2026	0,009061	0,000767	0,000173
HB12	7	2293	3	1	2026	0,021636	0,001779	0,000636
HB13	7	416	3	1	2026	0,003927	0,000323	0,000115
HB14	7	2293	3	1	2026	0,021636	0,001779	0,000636
HB15	7	416	3	1	2026	0,003927	0,000323	0,000115
PP01	7	111	3	3	2026	0,001346	0,000136	0,000041
PP01	7	111	3	10	2026	0,002471	0,000223	0,000067
PP02	20	4510	3	9	2026	0,056673	0,006546	0,001807
PP02	25	4282	3	10	2026	0,095114	0,008595	0,002593
PP02	8	270	3	10	2026	0,005995	0,000542	0,000163
PP03	16	1298	3	9	2026	0,016307	0,001884	0,000520
PP03	20	1298	3	10	2026	0,028829	0,002605	0,000786
PP04	12	1075	3	9	2026	0,013511	0,001561	0,000431
PP04	20	1075	3	10	2026	0,023887	0,002158	0,000651
PP05	10	215	3	9	2026	0,002705	0,000312	0,000086
PP05	25	215	3	10	2026	0,004782	0,000432	0,000130
PP06	10	126	3	9	2026	0,001579	0,000182	0,000050
PP06	10	126	3	10	2026	0,002791	0,000252	0,000076
PP07	10	998	3	9	2026	0,012541	0,001449	0,000400
PP07	10	155	3	10	2026	0,003432	0,000310	0,000094
PP08	10	844	3	9	2026	0,010599	0,001224	0,000338
PP08	12	528	3	10	2026	0,011738	0,001061	0,000320
PP09	7	315	3	9	2026	0,003960	0,000457	0,000126
PP09	12	130	3	10	2026	0,002883	0,000261	0,000079
PP10	7	185	3	10	2026	0,004118	0,000372	0,000112

Die einzelnen Teilstrecken werden wie folgt festgelegt:



Immissionsberechnung

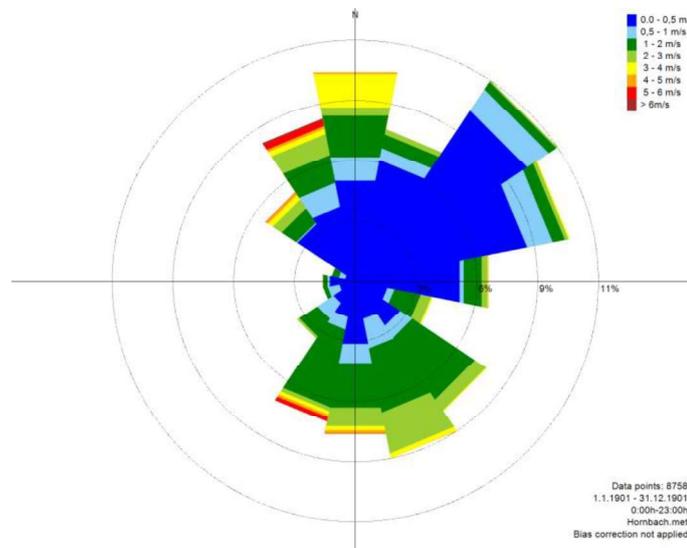
Die immissionsseitige Berechnung der kumulationsbedingten Immissionszusatzbelastungen wurde mittels des Modellsystems GRAMM/GRAL vorgenommen, das am Institut für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik der Technischen Universität Graz entwickelt wurde.

Die zur Berechnung der räumlichen Schadstoffausbreitung benötigten dreidimensionalen Strömungsfelder bauen auf die Windfeldbibliothek 2017 des Immissionskatasters Steiermark auf, die unter Verwendung des prognostischen Windfeldmodells GRAMM berechnet wurde. Dieses kann u.a. dynamische Umströmungen von Hindernissen simulieren, was für komplexe Geländesituationen für eine realistische Einschätzung unumgänglich ist.

Die Schadstoffausbreitung wird über das Lagrange'sche Partikelmodell GRAL berechnet, das u.a. in der Lage ist, die meteorologischen Verhältnisse, die Lage mehrerer Emissionsquellen, die Vorverdünnung durch Fahrzeugturbulenzen und den Einfluss von windschwachen Wetterlagen zu berücksichtigen. Weiters fließen tages- bzw. jahreszeitliche Schwankungen der Emissionen in die Berechnungen ein, was gerade im gegenständlichen Projekt bei sämtlichen Quellen der Fall ist. Die genaue Beschreibung des Berechnungsmodells findet sich im Anhang.

Das der Ausbreitungsmodellierung zugrundeliegende Windfeld wurde aus dem Gebiet M1_Graz der Windfeldbibliothek Steiermark Basisjahr 2017 berechnet.

Nachfolgend findet sich die Darstellung der errechneten Windrose für 10 m Anemometerhöhe, weitere Auswertungen zur Windrichtungsverteilung, zum Tagesgang der Windrichtungen, zu den Ausbreitungsklassen sowie deren Verteilung sowie der Windgeschwindigkeitsverteilung finden sich im Anhang.



Das errechnete Windfeld zeigt eine hohe Komplexität, wie sie für diesen Standort im Südosten des Grazer Stadtgebiets auch zu erwarten ist. Die Sektoren Süd bis Südost stellen die labil geschichtete Talaufwindsituation dar, der Nordsektor den Einfluss des nächtlichen Murtalauswindes, aber auch von übergeordneten Strömungen aus dem West- bis Nordsektor (Nordföhn), der durch einen starken Einfluss des im Nordosten einmündenden Autales stark überprägt wird. Sowohl der Tagesgang als auch die Windrichtungsverteilung können als für den Standort plausibel und das errechnete Windfeld für die Ausbreitungsrechnung als verwendbar angesehen werden.

Bezüglich der Vorbelastung durch Luftschadstoffe ist grundsätzlich festzuhalten, dass Graz in der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete Luft 2019 nach Anhang 2 UVP-G (BGBl. II Nr.101/2019) als belastetes Gebiet für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀ ausgewiesen ist. Demzufolge wäre davon auszugehen, dass

für diese Luftschadstoffe in der Vorbelastung das Einhalten der gesetzlichen Immissionsgrenzwerte nicht als gesichert angesehen werden kann.

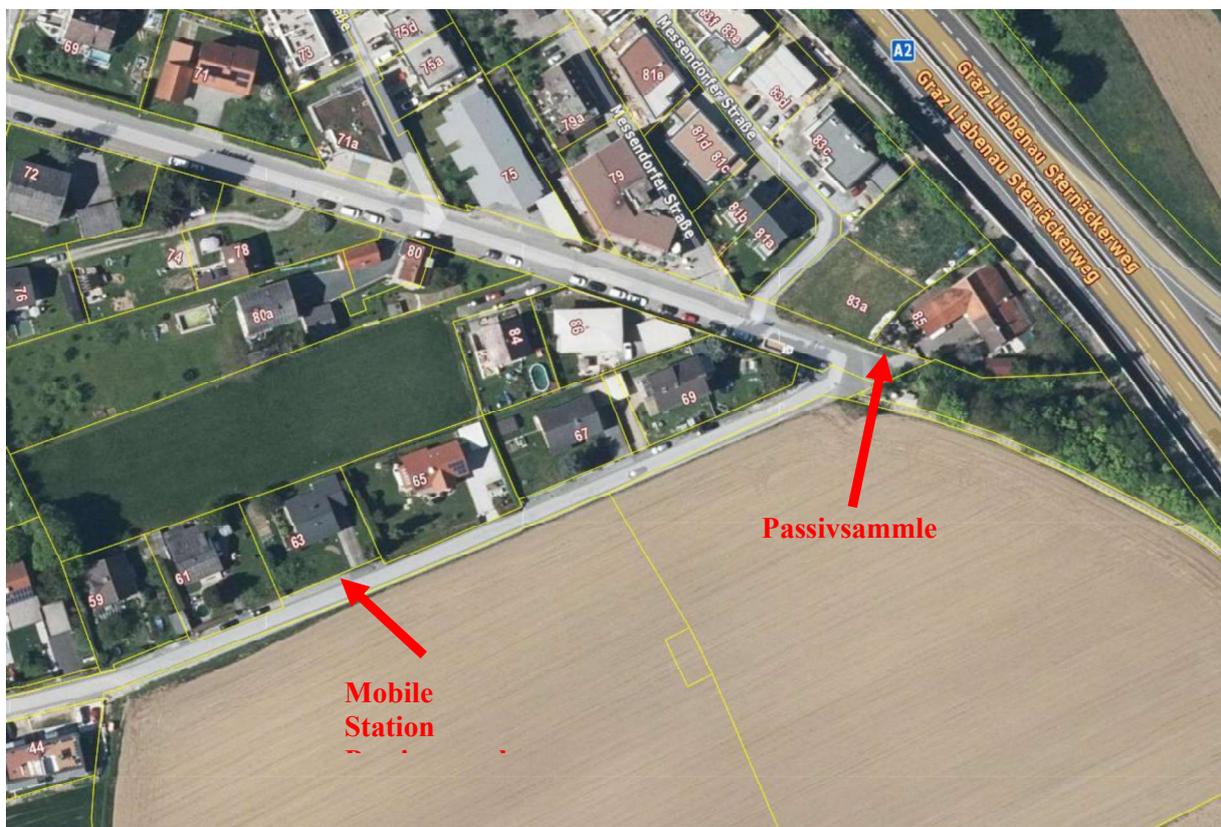
Allerdings wurden zur Erhebung der lokalen Vorbelastung im Auftrag der Konsenswerberin ab 21. November 2023 Messungen der Luftschadstoffe Stickstoffoxide NOx und Feinstaub PM10 am Standort Esserweg von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH durchgeführt.

Dazu wurden von der Konsenswerberin am 20. bzw. 21. März 2024 die Dokumente ‚Hornbach Graz Liebenau, Luftschadstofftechnische Stellungnahme zur Ableitung der jahresdurchschnittlichen Vorbelastung auf Basis der 3-monatigen mobilen Luftgütemessung am Standort Esserweg‘, verfasst von der Müller-BBM Austria GmbH Graz, datiert mit 14. März 2024 sowie

‚Messbericht Luftgütemessung Esserweg - 3 Monate‘, erstellt von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH, datiert mit 6. März 2024 vorgelegt.

Am 8. April 2024 wurde ergänzend von der Forschungsgesellschaft für Verbrennungskraftmaschinen und Thermodynamik mbH der vollständige Datensatz für den Zeitraum 21. November 2023 bis 31. März 2024 übermittelt.

Die Messung mittels mobiler Luftgütemessstation wurde im Bereich Esserweg 63 durchgeführt, erhoben wurden die Komponenten Feinstaub PM10, Stickoxide NOx sowie die meteorologischen Parameter Windgeschwindigkeit und Windrichtung. Zur Abschätzung der NO2-Vorbelastung an einem autobahnnäheren Standort wurde zusätzlich eine Passivsammlermessung im Bereich der Einfahrt zum Objekt Messendorfer Straße 85 durchgeführt.



Für den Messzeitraum 21. November 2023 - 31. März 2024 wurden am Standort Esserweg 63 Periodenmittelwerte von 26,7 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ und 29,7 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ erhoben. Für Feinstaub PM_{10} wurde wegen einer dominanten Saharastaubepisode zum Märzende lediglich der Zeitraum 21. November 2023 - 29. März 2024 betrachtet. Zudem muss bezüglich Feinstaub PM_{10} auf die mehrmonatige arbeits- und emissionsintensive Baustelle am Gürtel hingewiesen werden, die unter Umständen für die doch unerwartet hohen lokalen Immissionen mitverantwortlich war. Mangels anderer lokaler Messstellen kann auf eine Verwendung der Daten allerdings nicht verzichtet werden. Die Tagesmittelwerte der FVT-Messung sowie der Grazer Messstellen aus dem Luftmessnetz Steiermark sind im Anhang dargestellt.

Eine Extrapolation auf das Jahresmittel wird in der Folge mittels Vergleichs mit den Daten aus dem Luftmessnetz Steiermark vorgenommen, wobei die Analyse (lineare Regression) die beste Übereinstimmung für beide Schadstoffe mit den Daten der Messstelle Graz Süd ergeben hat. Die Regressions-Diagramme finden sich im Anhang.

Aus diesem Grund wird in der Folge diese Messstelle zur Abschätzung der lokalen Grundbelastung herangezogen.

	Messperiodenmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	
	NO ₂	PM ₁₀
Esserweg 63	26,7	29,0
Graz Süd	32,1	27,7

Die NO₂ Passivsammlermessungen der FVT mbH ergaben am Standort Einfahrt Haus Messendorfer Straße 85 um rund 5 % höhere Ergebnisse im Vergleich zum Standort Esserweg 63.

		Esserweg 63	Esserweg 63	Messendorfer Straße 85
		NO ₂ mobil	NO ₂ passiv	NO ₂ passiv
20.11.2023	18.12.2023	28,7	27,6	26,6
18.12.2023	12.01.2024	27,5	25,6	28,4
12.01.2024	09.02.2024	35,8	33,2	35,7
Mittelwert		30,7	28,8	30,2
				105%

In einem konservativen Ansatz wird für das Wohnobjekt Messendorfer Straße 85 (auf Grund der geringeren Entfernung zum Autobahnzubringer im Vergleich zum Passivsammlerstandort) von um 10 % höheren NO₂-Immissionen ausgegangen als am Esserweg 63. Die gleichen Gradienten werden auch für Feinstaub PM_{10} herangezogen, wenngleich damit auf Grund der breiteren Verursacherstruktur (und des möglichen Einflusses der Baustelle) vermutlich überschätzend bewertet wird.

Zur Berücksichtigung der jährlichen Schwankungen der Immissionen wird der höchste Messwerte der letzten 5 Jahre der Vergleichsstation Graz Süd herangezogen.

Station:	Graz-S	Graz-S
Messwert:	NO ₂	PM ₁₀
MW-Typ:	JMW	JMW
Einheit:	$\mu\text{g}/\text{m}^3$	$\mu\text{g}/\text{m}^3$
2019	25,6	22,8
2020	22,2	22,0
2021	23,9	22,3
2022	22,1	22,1
2023	21,3	19,1

Daraus ergibt sich folgende Abschätzung der Vorbelastung für die lokalen Standorte. Für die gegenständliche Untersuchung ist darauf hinzuweisen, dass diese Vorbelastungswerte folgerichtig die von den zu kumulierenden Betrieben verursachten Luftschadstoffimmissionen bereits beinhaltet.

Jahresmittelwert in $\mu\text{g}/\text{m}^3$				
	Graz Süd	Esserweg 63	Messendorfer Straße 85	
			Passivsammler	Wohnhaus
NO ₂	25,6	21,3	22,4	23,4
PM	22,8	23,9	25,1	26,3

Diese Werte sind in Bezug auf die Vorgaben des Immissionsschutzgesetzes-Luft (IG-L, BGBl. I Nr.115/1997, i.d.g.F.) wie folgt zu bewerten.

Das IG-L schreibt Immissionsgrenzwerte der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit vor, die für Stickstoffdioxid NO₂ mit $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahresmittelwert und für Feinstaub PM₁₀ mit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Jahres- und $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Tagesmittelwert festgelegt sind, wobei pro Kalenderjahr 25 Überschreitungen des Tagesmittelwerts toleriert werden.

Da die Ausbreitungsmodellierung auf Jahresmittelwertbasis erfolgt, wird für die Bewertung der PM₁₀-Immissionszusatzbelastung in Bezug auf den Tagesmittelwert der Ansatz des mit 25 jährlichen Tagesmittelwertüberschreitungen korrespondierenden Jahresmittelwerts verwendet. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der im Mittel aller österreichischen Messstellen in langjähriger Betrachtung der Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 25 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht, liegt gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) bei $24,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Dieser Wert stellt daher die Beurteilungsschwelle für Feinstaub PM₁₀ dar.

Damit ist angesichts der auf Basis der Messung FVT mbH ermittelten Vorbelastungswerte davon auszugehen, dass lokal im Bereich Esserweg/Messendorfer Straße die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Stickstoffdioxid NO₂ gesichert eingehalten werden, während dies für Feinstaub PM₁₀ nicht gesichert nachgewiesen werden konnte.

Für Gebiete, in denen die gesetzlichen Grenzwerte schon in der Vorbelastung überschritten werden, sind Mehremissionen durch Projekte gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) nur dann zulässig, wenn die Emissionen des Projekts keine relevanten Beiträge zur lokalen Immissionsbelastung leisten bzw. diese nicht messtechnisch nachweisbar verändern. Diese Schwelle der Relevanz ist gemäß einschlägiger Literatur (u.a. Leitfaden UVP und IG-L sowie Technische Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G, TU Wien 2007) für das Jahresmittel mit 1 % des Grenzwertes definiert. Für Feinstaub PM₁₀ ist die Relevanzschwelle demnach mit $0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel anzusetzen.

Im gegenständlichen Verfahren geht es allerdings um die kumulative Betrachtung des Vorhabens mit allen Vorhaben, die gleichartige Immissionen verursachen und mit dem Projekt in räumlichem Zusammenhang stehen. Ob diese strenge Beurteilungsvorgabe auch für diese Fragestellung anwendbar ist, ist grundsätzlich und angesichts der Ausführungen in Kapitel 3 des Leitfadens UVP und IG-L zu hinterfragen. Mangels anderer Vorgaben wird sie im Weiteren herangezogen.

Für die betrachteten Immissionspunkte ergeben sich damit für das Prognosejahr 2026 folgende Immissionen.

		Esserweg 63	Messendorfer Straße 85		
			West	Ost	
NO ₂	Vorbelastung	21,29	22,36	23,42	
JMW $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Hornbach	0,18	0,16	0,14	
	Bestandsvorhaben	0,15	0,42	0,59	
	Kumulation	0,33	0,58	0,73	
	Gesamtmission	21,47	22,52	23,56	
PM ₁₀	Vorbelastung	23,90	25,10	26,29	
	Hornbach	0,08	0,08	0,06	
	JMW $\mu\text{g}/\text{m}^3$	Bestandsvorhaben	0,06	0,11	0,15
	Kumulation	0,14	0,19	0,21	
	Gesamtmission	23,98	25,18	26,35	

Die Vorbelastung bezeichnet die, wie oben dokumentiert, abgeschätzte lokale Vorbelastung auf Basis der Messung der FVT mbH. Diese Werte beinhalten auch die Emissionen der zu kumulierenden Vorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang mit dem Projekt stehen und gleichartige Umweltauswirkungen haben.

Unter Hornbach finden sich die im Gutachten der Müller BBM GmbH vom 24. Oktober 2023 errechneten Immissionen bei Vollbetrieb des Vorhabens.

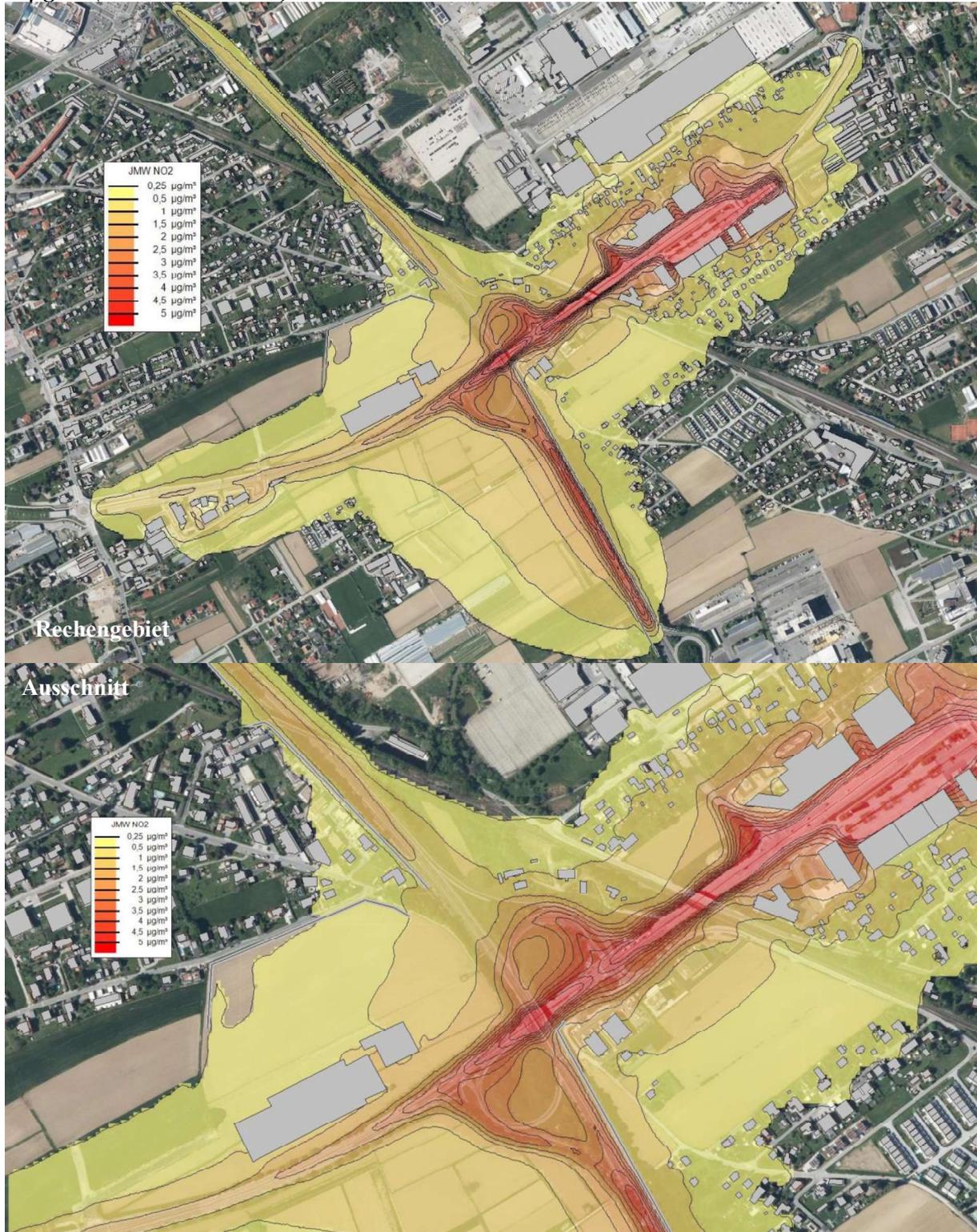
Unter Bestandsvorhaben finden sich die durch die zu kumulierenden Vorhaben, die in einem räumlichen Zusammenhang zum Vorhaben Hornbach stehen und gleichartige Umweltauswirkungen haben, verursachten lokalen Immissionen auf Basis der Emissionsabschätzung anhand des Verkehrsgutachtens Fruhmann für das Projekt Hornbach.

Unter Kumulation finden sich die Immissionen bei gemeinsamer Betrachtung der Immissionen des Projektes Hornbach und der zu kumulierenden Vorhaben.

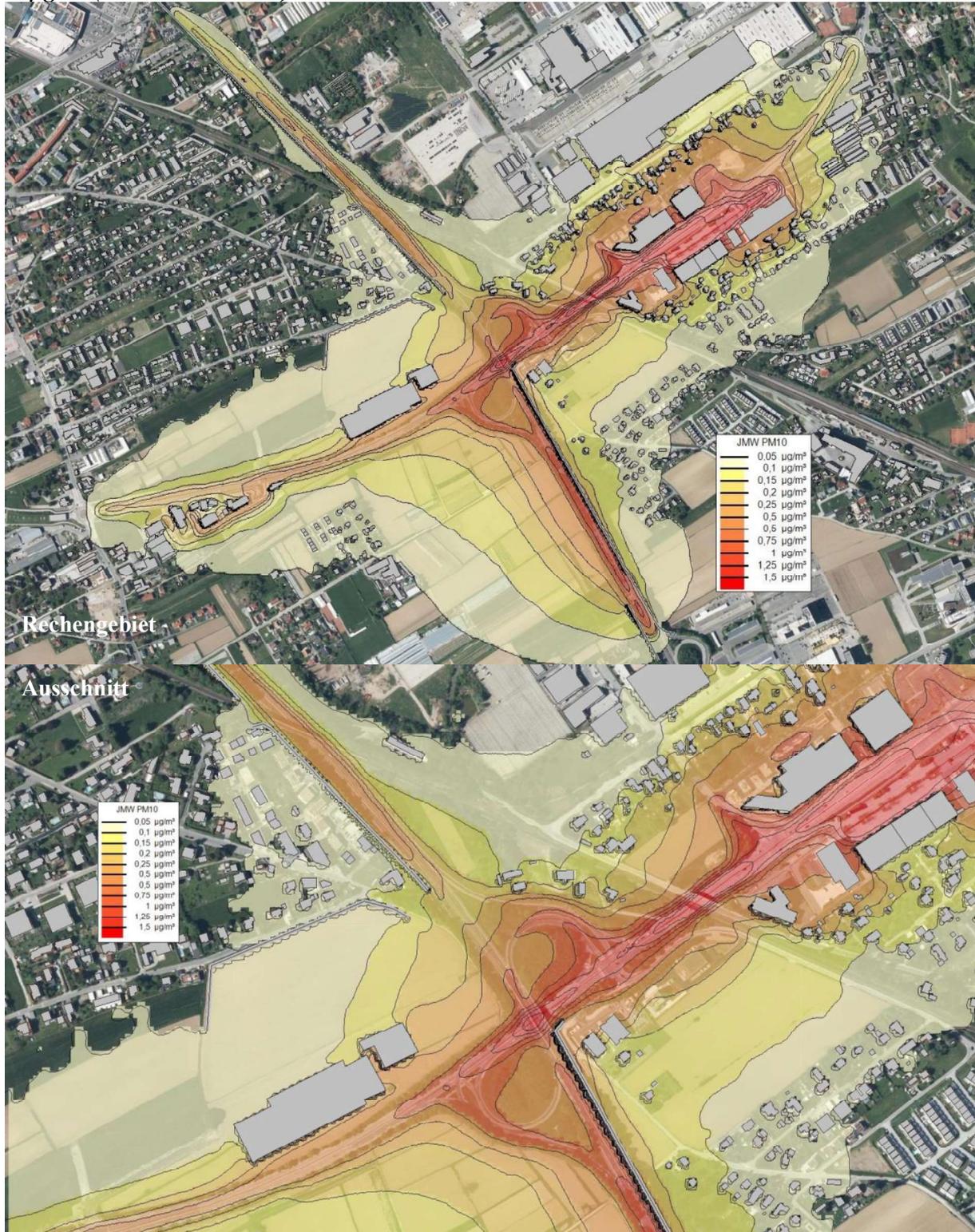
Gesamtmissionen bezeichnet die rechnerischen Gesamtmissionen aus allen Teilbereichen.

Für die übrigen der sechs in der „Luftreinhalte-technischen Untersuchung UVP-Feststellungsverfahren Hornbach Graz Liebenau – Errichtung eines Bau- & Gartenmarktes mit Drive-In sowie einer Tiefgarage am Liebenauer Gürtel – Graz auf Gst. Nr. 141/6, EZ 690, KG 63110 Engelsdorf“, Müller-BBM Austria GmbH, 24. Oktober 2023, betrachteten Immissionspunkte bleiben die Immissionen in einem vergleichbaren bis geringeren Rahmen.

Jahresmittelwert der NO₂ Zusatzbelastung 2026 der mit dem Vorhaben zu kumulierenden Betriebe in µg/m³ (Auswertehöhe 2 m)



Jahresmittelwert der PM10 Zusatzbelastung 2026 der mit dem Vorhaben zu kumulierenden Betriebe in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (Auswertehöhe 2 m)



Gutachten

Wie im Befund bereits dargestellt, sind die Beurteilungsgrundlage für Luftschadstoffimmissionen durch das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr.115/1997, i.d.g.F.) vorgegeben.

Dieses schreibt Immissionsgrenzwerte der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit vor, die für Stickstoffdioxid NO₂ mit 35 µg/m³ als Jahresmittelwert und für Feinstaub PM₁₀ mit 40 µg/m³ als Jahres- und 50 µg/m³ als Tagesmittelwert festgelegt sind, wobei pro Kalenderjahr 25 Überschreitungen des Tagesmittelwerts toleriert werden. Letztere Vorgabe ist für Feinstaub PM₁₀ als die strengere anzusehen.

Da die Ausbreitungsmodellierung auf Jahresmittelwertbasis erfolgt, wird für die Bewertung der PM₁₀-Immissionszusatzbelastung in Bezug auf den Tagesmittelwert der Ansatz des mit 25 jährlichen Tagesmittelwertüberschreitungen korrespondierenden Jahresmittelwerts verwendet. Jener Jahresmittelwert für PM₁₀, der im Mittel aller österreichischen Messstellen in langjähriger Betrachtung der Einhaltung des Überschreitungskriteriums für das Tagesmittel von 25 Überschreitungstagen pro Jahr entspricht, liegt gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) bei 24,8 µg/m³. Dieser Wert stellt daher die Beurteilungsschwelle für Feinstaub PM₁₀ dar.

Für Feinstaub PM_{2.5} ist ein Grenzwert für das Jahresmittel von 25 µg/m³ festgelegt. Da ab einem PM₁₀ Jahresmittelwert von 24,8 µg/m³ zu erwarten ist, dass die Anzahl der tolerierten Überschreitungstage nicht eingehalten werden kann („Ansatz des korrespondierenden Jahresmittelwertes“, siehe oben) und da die landesweiten Messungen einen Anteil von 70 – 75 % PM_{2.5} an PM₁₀ ergeben, stellen die Vorgaben für PM₁₀ den strengeren Beurteilungsmaßstab dar. Wenn die Vorgaben für PM₁₀ eingehalten werden, trifft dies auch auf PM_{2.5} zu, in weiterer Folge wird daher nur mehr PM₁₀ betrachtet.

Auf Basis der Messung der FVT mbH ist davon auszugehen, dass lokal die gesetzlichen Vorgaben bezüglich Stickstoffdioxid NO₂ gesichert eingehalten werden, die Beurteilung erfolgt also über die Gesamtimmissionen aus Vorbelastung (die bereits die zu kumulierenden Vorhaben enthält) und projektbedingten Zusatzbelastungen.

Die oben dokumentierten Gesamtimmissionen von je nach Immissionspunkt maximal 21,5 bis 23,6 µg NO₂/m³ im Jahresmittel bleiben deutlich unter dem IG-L – Grenzwert von 35 µg/m³ für Stickstoffdioxid.

Für Feinstaub PM₁₀ kann in der lokalen Vorbelastung auf Basis der Messung FVT mbH ein Einhalten der gesetzlichen Vorgaben nicht gesichert nachgewiesen werden.

Demnach ist gemäß Leitfaden UVP und IG-L (UBA Report-0737, Wien 2020) zu beurteilen, ob es durch die Immissionen - im gegenständlichen Fall aus der Kumulation des Vorhabens Hornbach mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben – zu einer im Sinn des Schwellenwertkonzepts relevanten Veränderung der örtlichen Situation kommt.

Diese Schwelle der Relevanz ist gemäß einschlägiger Literatur (u.a. Leitfaden UVP und IG-L, UBA Report-0737, Wien 2020 sowie Technische Anleitung zur Anwendung des Schwellenwertkonzeptes in Verfahren nach dem UVP-G, TU Wien 2007) für das Jahresmittel mit 1 % des Grenzwertes definiert. Für Feinstaub PM₁₀ ist die Relevanzschwelle demnach mit 0,25 µg/m³ im Jahresmittel anzusetzen.

Bei rechnerischer Kumulation der Immissionen aus dem Betrieb des gegenständlichen Vorhabens (auf Basis der „Luftreinhaltetechnischen Untersuchung UVP-Feststellungsverfahren Hornbach Graz Liebenau – Errichtung eines Bau- & Gartenmarktes mit Drive-In sowie einer Tiefgarage am Liebenauer Gürtel – Graz auf Gst. Nr. 141/6, EZ 690, KG 63110 Engelsdorf“, erstellt von der Müller-BBM Austria GmbH, datiert mit 24. Oktober 2023) mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben (auf Basis der oben dokumentierten Herangehensweise), ergeben sich an den betrachteten Immissionspunkten Immissionen von maximal

0,14 bis 0,21 µg PM10/m³ im Jahresmittel. Diese Immissionen sind im Sinn des Schwellenwertkonzepts als irrelevant und damit unerheblich anzusehen.

Die Fragestellung der Behörde kann also insofern beantwortet werden, als bei Realisierung des Projekts eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel 8010 Graz (Gst. Nr. 141/6, KG Engelsdorf) in der Betriebsphase auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit sämtlichen in einem räumlichen Zusammenhang stehenden Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt – hier: Schutzgüter Mensch und Luft – zu rechnen ist.

Zur Frage, ob mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D – belastetes Gebiet Luft) festgelegt wurde (Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000), zu rechnen ist, ist festzuhalten, dass sich das Projektgebiet im zentralen Siedlungsgebiet der Steiermark in intensiv und gemischt genutzter Umgebung befindet. Die Ausweisung als belastetes Gebiet in der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (BGBl. II Nr.101/2019) bezieht sich auf Überschreitungen der Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit gemäß (Anlage 1a [zu §3 Abs.1] zum IG-L. Da diese Grenzwerte eingehalten werden (NO₂) bzw. die kumulierten Immissionen keine relevanten Beiträge zur lokalen Immissionsbelastung leisten bzw. diese nicht messtechnisch nachweisbar verändern (PM10) ist auch diese Frage zu verneinen.“

XIX. Mit Schreiben vom 12. April 2024 wurden die Verfahrensparteien sowie – im Rahmen des Anhörungsrechtes – die mitwirkende Behörde und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan vom Gegenstand des Verfahrens und dem Ergebnis der durchgeführten Beweisaufnahme in Kenntnis gesetzt, wobei die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme innerhalb einer zweiwöchigen Frist eingeräumt wurde.

XX. Die Umweltanwältin hat am 15. April 2024 folgende Stellungnahme abgegeben:

„Mit Schreiben vom 12. April 2024 wurde ich über das Ergebnis der Beweisaufnahme zum Vorhaben der Hornbach Baumarkt GmbH informiert, am Standort Gst. Nr. 141/6 KG Engelsdorf einen Bau- und Gartenmarkt zu errichten und zu betreiben. Mit dem Projekt ist die Errichtung einer ca. 620 m langen neuen Erschließungsstraße und die Herstellung von insgesamt 359 KFZ-Stellflächen verbunden, wobei davon 31 Stellplätze als Mitarbeiterparkplätze nicht öffentlich zugänglich sind. Die Gesamtgröße des projektgegenständlichen Grundstücks beträgt 4,3396 ha. Das Vorhaben beansprucht schutzwürdige Gebiete der Kategorie C und D. Seitens der Behörde wurden Gutachten aus den Fachbereichen Luftreinhaltung und Lärmschutz sowie eine Stellungnahme der Wasserwirtschaftlichen Planung eingeholt, um die Verwirklichung von UVP-relevanten Tatbeständen zu klären. Aus den Gutachten der befassten ASV ist aus meiner Sicht Folgendes abzuleiten:

- Neubau sonstiger Straßen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist (Z 9 lit. h Anhang 1 zum UVP-G): aus dem sehr sorgfältig erstellten Gutachten des ASV für Luftreinhaltung geht hervor, dass die neue Erschließungsstraße den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D nicht wesentlich beeinträchtigt.*
- Einkaufszentren in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie D mit mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Z 19 lit. c des Anhanges 1 zum UVP-G): Der geplante Bau- und Gartenfachmarkt erreicht den Schwellenwert nicht, weshalb von den befassten ASV geprüft wurde, ob durch eine Kumulierung mit ähnlichen Vorhaben der Schwellenwert erreicht wird und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes zu besorgen sind. Der ASV für Luftreinhaltung legt in seinem Gutachten nachvollziehbar dar, dass die Grenzwerte betreffend den Luftschadstoff NO₂ eingehalten werden; die kumulierten Immissionen betreffend den Luftschadstoff PM10 leisten keine relevanten Beiträge zur lokalen Immissionsbelastung.*

- *Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge (Z 21 lit. b des Anhanges 1 zum UVP-G): Der geplante Bau- und Gartenfachmarkt erreicht den Schwellenwert nicht, weshalb von den befassenen ASV geprüft wurde, ob durch eine Kumulierung mit ähnlichen Vorhaben der Schwellenwert erreicht wird und erhebliche nachteilige Auswirkungen auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes zu besorgen sind. Der ASV für Luftreinhaltung legt in seinem Gutachten nachvollziehbar dar, dass die Grenzwerte betreffend den Luftschadstoff NO₂ eingehalten werden; die kumulierten Immissionen betreffend den Luftschadstoff PM₁₀ leisten keine relevanten Beiträge zur lokalen Immissionsbelastung.*

Auf Grund der Vielzahl bereits vorhandener Parkplätze im räumlichen Zusammenhang wurden von der Behörde auch gutachterliche Stellungnahmen aus dem Fachbereich Schallschutztechnik eingeholt, aus denen ebenfalls keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch bzw. menschliche Gesundheit abgeleitet werden können.

Hinsichtlich der Beanspruchung unversiegelter Flächen ist schließlich anzumerken, dass das projektgegenständliche Grundstück den Schwellenwert von 5 ha (Z 19 lit. d des Anhanges 1 zum UVP-G) nicht erreicht.

Auf Basis dieser Ergebnisse wird daher mitgeteilt, dass der geplante Bau- und Gartenmarkt einschließlich der Errichtung von insgesamt 303 öffentlich zugänglichen Kfz-Stellplätzen und einer neuen, 620 m langen Erschließungsstraße aus meiner Sicht nicht UVP-pflichtig ist.“

B) Entscheidungsrelevanter Sachverhalt

I. Die Hornbach Baumarkt GmbH mit dem Sitz in Wiener Neudorf (FN 135514 k des Landesgerichtes Wiener Neustadt) plant die Errichtung und den Betrieb eines Bau- und Gartenmarktes am Standort Liebenauer Gürtel, 8010 Graz, auf dem Gst. Nr. 141/6, KG 63110 Engelsdorf.

Das Bauvorhaben umfasst im Wesentlichen folgende Elemente:

- Bau- und Gartenmarkt samt Freigelände
- Drive-In-Baustoffhandel
- Büro- und Sozialtrakt
- Tiefgarage
- Grünflächen
- befestigte Außenflächen
- Erschließungsstraße

Das Gebäude besteht aus einem zusammenhängenden Gebäudekomplex mit folgenden Elementen:

- 3-geschoßiger Bauteil mit ca. 500 m² Bruttogeschoßfläche
Dieser beinhaltet den Hauptzugangsbereich für Kunden, Sanitärräume, technische Betriebsräume, Liftanlagen, Rollsteige, Stiegenhaus, Bistro, Verwaltungsräume und Sozialräume für Mitarbeiter sowie den Bau- und Gartenmarkt mit einer Nutzfläche von rund 9.500 m² inkl. dem südseitigen Warenein- und -ausgang.
- Gartenmarktfreigelände mit ca. 1.800 m²
- Drive-In Baustoffzentrum mit einer Nutzfläche von ca. 3.600 m²

II. Die Grundstücksfläche beträgt 4,3396 ha. Von dieser Fläche entfallen 0,3122 ha auf die Erschließungsstraße. Die restliche Fläche von 4,0274 ha gliedert sich in 2 Flächen (Bauplatz 1 und 2).

Bauplatz 1 weist eine Fläche von 3,4556 ha auf. Hiervon entfallen 2,6201 ha auf die Gebäudeflächen, versiegelte Außenanlagen, Parkplätze und Verkehrsflächen sowie 0,8355 ha auf Grünflächen.

Bauplatz 2 weist eine Fläche von 0,5718 ha auf. Diese gliedert sich in 0,1029 ha Rasengitterfläche und 0,4689 ha unverbaute Fläche.

III. Die Flächeninanspruchnahme durch das gegenständliche Projekt beträgt (vgl. Beilage 1):

Fläche für die Erschließungsstraße:	0,3122 ha
Bauplatz 1 (Fläche für Gebäude, versiegelte Außenanlagen, Parkplätze und Verkehrsflächen):	2,6201 ha
Bauplatz 2 (Rasengitterfläche):	0,1029 ha
	3,0352 ha

Die Flächeninanspruchnahme für die KFZ-Stellplätze im Außenbereich beträgt 857 m² (vgl. Beilage 1).

IV. Das Projekt umfasst die Errichtung von 359 KFZ-Stellplätzen, wovon 303 KFZ-Stellplätze in der Tiefgarage und 56 KFZ-Stellplätze im Außenbereich geplant sind. 31 KFZ-Stellplätze sind für Mitarbeiter vorgesehen und nicht öffentlich zugänglich.

V. Die projektgegenständliche Erschließungsstraße weist eine Gesamtlänge von ca. 675 m auf und besteht aus folgenden Abschnitten:

Tabelle 1: Auflistung der einzelnen Straßenabschnitte (Abschnitt 1 – 4)

Abschnitt	Bezeichnung	neu	verkehrs-wirksam	gesperrt
1	Am Engelsdorfgrund - Anlieferung		55 m	75 m
2	Anlieferung - Hauptzufahrt	200 m		70 m
3	Hauptzufahrt - Osten	205 m		
4	Erschließungsstr. Wendehammer	70 m		
SUMME		475 m	55 m	145 m

Der Abschnitt 1 mit einer Länge von 130 m und ein Teil des Abschnittes 2 mit einer Länge von 70 m sind bereits errichtet. Gemäß der Stellungnahme der mitwirkenden Behörde nach dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 liegt für diese Abschnitte keine Bewilligung nach dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 vor.

Die Länge der neu errichteten Abschnitte der Erschließungsstraße beträgt 475 m.

In einem Prognosezeitraum von fünf Jahren ist eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 3.286 KFZ/24 h zu erwarten.

VI. Das Vorhaben liegt in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien C, D und E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000, nicht jedoch in Gebieten der Kategorien A und B.

VII. Gemäß der Stellungnahme der Bau- und Anlagenbehörde bestehen in dem – bezogen auf die Schutzgüter Mensch und Luft – relevanten Untersuchungsbereich folgende Vorhaben:

Adresse	GZ	Bescheiddatum	Stellplatzanzahl	Aufstellungsart	
Liebenauer Hauptstraße 209a	A10/3-C-18654/1997-1	22.07.1997	13 frei		B-
Liebenauer Hauptstraße 211	028459/2008 (HIS-2016-99815)	16.12.2008	9 frei		-
Raabaweg 17	A17-C-17.681/1996, A17-C-17.680/1996 [HIS-2016-145387]	17.12.1997 27 PKW, 2 LKW	frei		U
Raabaweg 17+19	A17_BAB.020208/2017/0016	17.11.2017	40 frei		B-
Liebenauer Gürtel 12	A10/3-C-17806/1996-1, 027103/2004, [HIS_2016_145605]	06.02.1996 01 (davon 1 BP)	frei		-
Am Engelsdorfgrund 10	A17-C-21.031/1997 (HIS-2016-109369)	10.02.1998	0		-
Am Engelsdorfgrund 8	040788/2006-0004	22.04.2008	13 frei		-
Am Engelsdorfgrund 4	030107/2016, A17-037671/2014	16.03.2011	31 frei		-
Liebenauer Gürtel 6	A17-874/2001 (HIS-2016-141099)	24.10.2001	14 frei		-
Maggstraße 2	BAB-124500/2018	18.08.2019	56 frei		0-
St.-Peter-Gürtel 12a und 12b	A17-059326/2018, BAB-2015-187478	14.07.2014	230 82 TG 198 frei		-
St.-Peter-Gürtel 10, 10a, 10b	A17-9.503/2004 [HIS-2016-129209]	06.05.2004	249 147 TG 102frei		-
St.-Peter-Gürtel 9	BAB-2018-37703	12.07.2018	105 frei		M
Neufeldweg 250, 250a	BAB-2019-25653	28.11.2019	38 8 TG, 13 überdachte PKW-Astellplätze, 17 nicht überdachte PKW-Abstellplätze		-
Liebenauer Gürtel 10	A10/3-C-10561/1995-1	30.04.2004	63 46 TG, 17 frei		-
Liebenauer Gürtel 10	BAB-140353/2015	09.02.2016	4 frei		-
Liebenauer Gürtel 10	BAB-2015-45939	21.11.2015	19 frei (16 neu, 3 durch Änderung der Bestandsparkplätze)		-
Koglerweg 5	HIS-2016-113437	04.07.2000	12 10 PKW, 2 LKW frei		-
St.-Peter-Gürtel 8	A17-BAB-033275/2017/0025	08.11.2017	47 frei		-
St.-Peter-Gürtel 4	GZ.: 008747/2007/0011	31.08.2007	88 88 TG, 50 PKW im Freien		-
St.-Peter-Gürtel 4	GZ.: 008747/2007/0009	08.09.2008	33 frei		-

VIII. Bezüglich einer detaillierten Projektbeschreibung wird auf die Beilagen 1 bis 9 verwiesen.

IX. Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus dem Akteninhalt.

C) Rechtliche Beurteilung und Beweiswürdigung

I. Gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Behörde 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. Parteistellung haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltanwalt und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören.

II. Gemäß § 3 Abs. 1 UVP-G 2000 sind Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben 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.

III. Gemäß § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

Gemäß den Projektunterlagen (Beilagen 1 bis 9) besteht kein sachlicher Zusammenhang zu anderen Vorhaben, sodass von einem Neuvorhaben auszugehen ist.

IV. § 3 Abs. 2, 4 und 5 UVP-G 2000 lauten:

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

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

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

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen einschließlich des Bodens, der Fläche, des Wassers und der biologischen Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

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

V. Anhang 2 UVP-G 2000 lautet:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark ¹⁾ oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, d.h. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 10 festgelegte Gebiete

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
E	Siedlungsgebiet	<p>in oder nahe Siedlungsgebieten.</p> <p>Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

¹⁾ Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

VI. Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 lautet:

Z 9	<p>a)</p> <p>b)</p> <p>c)</p>	<p>d)</p> <p>e)</p> <p>f)</p>	<p>g) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾ oder Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>h) Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Schnellstraßen ¹⁾, Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>i) Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte,</p>
-----	---	---	--

			<p>wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 15 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Von Z 9 sind Bundesstraßen (§ 23a) nicht erfasst.</p>
--	--	--	---

Das Vorhaben liegt in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien C, D und E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000.

Die Erschließungsstraße weist eine Gesamtlänge von 675 m auf (vgl. Punkt A) II.). Die Länge des neu zu errichtenden Abschnittes beträgt 475 m (vgl. Punkt A) II.). Da für die bereits errichteten Abschnitte keine rechtskräftige Bewilligung vorliegt (vgl. Punkt A) V.), ist die Gesamtlänge von 675 m für die Beurteilung heranzuziehen.

In einem Prognosezeitraum von fünf Jahren ist auf der Erschließungsstraße eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von 3.286 KFZ/24 h zu erwarten (vgl. Beilage 3). Dieser Wert ist nach den Ausführungen des verkehrstechnischen Amtssachverständigen plausibel und nachvollziehbar (vgl. Punkt A) II.).

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie A im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 sind nicht betroffen. Das Vorhaben berührt jedoch ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000. Die zu erwartende jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung beträgt mehr als 2.000 Kraftfahrzeuge in einem Prognosezeitraum von 5 Jahren. Gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 ist daher zu prüfen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie C des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Gemäß der Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans (vgl. Punkt A) III.) ist eine Schutzzweckverletzung zu verneinen, da allfällige mit einem derartigen Vorhaben verbundene Schadstoffeinträge nicht in relevantem Ausmaß in den Tiefengrundwasserkörper eindringen können und die Verwendung von Tiefengrundwasser für einen Gewerbebetrieb dem öffentlichen Interesse widerspricht und somit nicht bewilligungsfähig ist. Der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. g) Spalte 3 UVP-G 2000 wird somit nicht verwirklicht.

Da die Länge der projektgegenständlichen Aufschließungsstraße mehr als 500 m beträgt, ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 berührt wird und eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung von mehr als 2.000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist, ist gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu prüfen, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Nach den schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (vgl. die gutachterliche Stellungnahme unter Punkt A) XI.) ist nicht zu erwarten, dass der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet - hier: Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 - festgelegt wurde, durch die projektgegenständlichen Immissionen wesentlich beeinträchtigt wird. Gemäß § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a) der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, sind im Stadtgebiet von Graz die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid (NO₂) und Feinstaub (PM₁₀) relevant. Die Zusatzimmissionen an NO₂ und PM₁₀, die durch das gegenständliche Vorhaben entstehen, bleiben nach den Berechnungen des Amtssachverständigen unter

den dargestellten Relevanzgrenzen, das heißt unter 1 % des jeweiligen Grenzwertes. Im Sinne des Schwellenwertkonzeptes sind diese Zusatzimmissionen daher nicht als erhebliche Zusatzbelastung anzusehen. Da eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000 somit zu verneinen ist, wird der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. h) Spalte 3 UVP-G 2000 nicht verwirklicht.

Das Vorhaben liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000. Da die zu erwartende durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren mit 3.286 KFZ/24 h unter dem Schwellenwert von 15.000 Kraftfahrzeugen liegt, wird der Tatbestand des Anhanges 1 Z 9 lit. i) Spalte 3 UVP-G 2000 nicht verwirklicht.

VII. Anhang 1 Z 19 UVP-G 2000 lautet:

Z 19		<p>a) Einkaufszentren⁴⁾ mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 10 ha oder mindestens 1 000 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p> <p>b)</p>	<p>c) Einkaufszentren⁴⁾ in schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A oder D mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 5 ha oder mindestens 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p> <p>d) Neuerrichtung von Einkaufszentren⁴⁾ mit einer Inanspruchnahme von unversiegelten Flächen von mindestens 5 ha nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a;</p> <p>e)</p> <p>f)</p> <p>Bei lit. d und f ist § 3 Abs. 2 nicht anzuwenden. Bei lit. a und c ist § 3a Abs. 5 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von 25 % des Schwellenwertes nicht erreichen muss.</p> <p>§ 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 50 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. c andere Vorhaben mit bis zu 25 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben.</p>
------	--	---	---

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

VIII. Anhang 1 Z 21 UVP-G 2000 lautet:

Z 21		<p>a) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen ^{4a)} für Kraftfahrzeuge mit mindestens 1 500 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p>	<p>b) Errichtung öffentlich zugänglicher Parkplätze oder Parkgaragen ^{4a)} für Kraftfahrzeuge in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, B oder D mit mindestens 750 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge;</p> <p>c) Neuerrichtung von Freiflächen-Parkplätzen, sofern für die Parkplatzfläche unversiegelte Flächen von mindestens 1 ha in Anspruch genommen werden, nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4a.</p> <p>Bei Z 21 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass bei Vorhaben der lit. a andere Vorhaben mit bis zu 75 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge, bei Vorhaben der lit. b andere Vorhaben mit bis zu 38 Stellplätzen für Kraftfahrzeuge unberücksichtigt bleiben. Bei lit. c ist § 3 Abs. 2 nicht anzuwenden.</p>
------	--	--	---

^{4a)} Öffentlich zugängliche Parkplätze sind solche, die ausschließlich für Parkzwecke (wie Parkhaus, Park- and Rideanlage) oder im Zusammenhang mit einem anderen Vorhaben errichtet werden (wie Kundenparkplätze zu einem Einkaufszentrum, Besucherparkplätze eines Freizeitparks etc.), und ohne weitere Zugangsbeschränkung der Allgemeinheit zugänglich sind (auch beispielsweise wenn eine Parkgebühr zu entrichten ist oder Parkplätze auf Dauer an jedermann vermietet werden). Parkplätze, die hingegen nur einem von vornherein eingeschränkten Nutzerkreis zugänglich sind (etwa für Lieferanten/Lieferantinnen oder Beschäftigte des Betriebes – d.h. es muss eine Zugangsbeschränkung vorgesehen sein, die die Allgemeinheit von der Benutzung dieses Parkplatzes ausschließt), sind demnach nicht öffentlich zugängliche Parkplätze.

IX. Zur Verwirklichung der Tatbestände des Anhanges 1 Z 19 und 21 UVP-G 2000 ist Folgendes auszuführen:

Es handelt sich um ein Einkaufszentrum im Sinne des Anhanges 1 Z 19 UVP-G 2000, da das gegenständliche Vorhaben aus einem zusammenhängenden Gebäudekomplex (3-geschoßiger Bauteil und Baustoffzentrum Drive-In) besteht (vgl. das „Rundschreiben UVP-G 2000“ vom 10. Juli 2015, GZ: BMLFUW-UW.1.4.2/0052-I/1/2015 des BMK).

Die Flächeninanspruchnahme im Sinne des Anhanges 1 Z 19 UVP-G 2000 beträgt (vgl. Beilage 1):

Fläche für die Erschließungsstraße:	0,3122 ha
Bauplatz 1 (Fläche für Gebäude, versiegelte Außenanlagen, Parkplätze und Verkehrsflächen):	2,6201 ha
Bauplatz 2 (Rasengitterfläche):	<u>0,1029 ha</u>
	3,0352 ha

Die Flächeninanspruchnahme für die KFZ-Stellplätze im Außenbereich beträgt 857 m² (vgl. Beilage 1).

Projektgegenständlich ist die Errichtung von 359 KFZ-Stellplätzen, wovon 303 KFZ-Stellplätze in der Tiefgarage und 56 KFZ-Stellplätze im Außenbereich geplant sind. 31 KFZ-Stellplätze sind für Mitarbeiter vorgesehen und nicht öffentlich zugänglich.

Das Vorhaben liegt in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie D im Sinne des Anhanges 2 UVP-G 2000. Schutzwürdige Gebiete der Kategorien A und B sind nicht betroffen.

Das antragsgegenständliche Vorhaben überschreitet die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 sowie lit. c) und d) Spalte 3 UVP-G 2000 von 10 ha/5 ha bzw. 1.000/500 KFZ-Stellplätzen nicht.

Auch die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 21 UVP-G 2000 von 1.500/750 KFZ-Stellplätzen bzw. 1 ha unversiegelte Fläche werden nicht überschritten.

In weiterer Folge ist bezüglich der Tatbestände des Anhanges 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 und lit. b) Spalte 3 sowie Anhang 1 Z 21 lit. a) Spalte 2 und lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000 die Kumulierungsbestimmung (§ 3 Abs. 2 UVP-G 2000) zu prüfen. Bei Anhang 1 Z 19 lit. d) Spalte 3 und Z 21 lit. c) Spalte 3 UVP-G 2000 ist § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht anzuwenden.

Die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 werden zu 30,35 % (Flächeninanspruchnahme) und zu 35,90 % (KFZ-Stellplätze), jene gemäß Anhang 1 Z 19 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000 zu 60,70 % (Flächeninanspruchnahme) und zu 71,80 % (KFZ-Stellplätze) erreicht.

Das Vorhaben erreicht 21,87 % des Schwellenwertes gemäß Anhang 1 Z 21 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 und 43,73 % des Schwellenwertes gemäß Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000.

Da – bis auf den Tatbestand des Anhanges 1 Z 21 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 - die Geringfügigkeitsschwelle von 25 % der maßgeblichen Schwellenwerte überschritten wird, ist zu prüfen, ob es andere gleichartige Vorhaben gibt, die mit dem gegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang im Sinne der Rechtsprechung des BVwG stehen.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (vgl. BVwG 26.02.2015, W143 2008995-1) „ist der räumliche Zusammenhang zwischen den Vorhaben dann gegeben, wenn die Auswirkungen der einzelnen Vorhaben auf ein oder mehrere Schutzgüter kumulieren würden (vgl. BMLFUW, Leitfaden ‚Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000‘ [2011] 13). Ausschlaggebend sind die Reichweiten der maßgeblichen Umweltbelastungen, also jener Bereich, in dem sich die maßgeblichen und relevanten Umweltauswirkungen der zu kumulierenden Vorhaben erwartungsgemäß überlagern werden. Maßstab für den räumlichen Zusammenhang ist das Schutzgut, wobei alle auf Grund der Ausgestaltung des Vorhabens maßgeblich betroffenen Schutzgüter zu berücksichtigen sind. Je nach Belastungspfad und Schutzgut wird der räumliche Zusammenhang unterschiedlich weit zu sehen sein (Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 3 Rz 27). Im Sinne der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofes ist eine allgemein gültige Angabe von Metern nicht möglich, dies ist von Gegebenheiten im Einzelfall abhängig und muss individuell - unter Berücksichtigung der meteorologischen und geografischen Verhältnisse - beurteilt werden. Entscheidend sind allfällige Beeinträchtigungen der Umwelt durch die Kumulation von Auswirkungen (VwGH 21.12.2011, 2006/04/0144; vgl. Altenburger/Berger, UVP-G § 3 Rz 34; vgl. Baumgartner/Petek, UVP-G 2000, 75). Voraussetzung für die Anwendung der Kumulierungsbestimmung ist daher, ob es durch die verschiedenen Eingriffe zur Überlagerung der Wirkungsebenen im Sinne kumulativer und additiver Effekte kommen kann (vgl. Ennöckl, UVP-Pflicht und Kumulierungsprüfung nach dem UVP-G 2000, RdU-UT 2009/11, 26 [28]).“

Im Rahmen eines Feststellungsverfahrens hat nach der Rechtsprechung des BVwG (vgl. BVwG 5.10.2017, GZ: W118 2169201-1 und BVwG 4.11.2014, W155 2000191-1/14E) eine Fokussierung auf problematische Bereiche zu erfolgen. Im gegenständlichen Fall werden die Schutzgüter Mensch hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffbelastung sowie Luft als problematische Bereiche angesehen.

Nach den Ausführungen des Amtssachverständigen für Schallschutz ist – bezogen auf das Schutzgut Mensch - ein räumlicher Zusammenhang zwischen dem antragsgegenständlichen Vorhaben und den Vorhaben Liebenauer Gürtel 6 (14 KFZ-Stellplätze; Grundstücksfläche: 2.434 m²), 10 (86 KFZ-Stellplätze; Grundstücksfläche: 5.921 m²) und 12 (61 KFZ-Stellplätze; Grundstücksfläche: 3.172 m²) zu bejahen. Das antragsgegenständliche Vorhaben und diese Vorhaben erreichen die Schwellenwerte gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 nicht. Die Tatbestände des Anhanges 1 Z 19 lit. b) Spalte 3 und Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000 sind aus schalltechnischer Sicht nicht relevant, da diese Ziffern schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, B und D, nicht jedoch der Kategorie E (Siedlungsgebiete) erfassen.

Gemäß der Stellungnahme des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung stehen mit Ausnahme der Vorhaben Liebenauer Hauptstraße 209a und Liebenauer Hauptstraße 211 sämtliche Vorhaben mit dem antragsgegenständlichen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang. Diese Vorhaben überschreiten gemeinsam den Schwellenwert gemäß Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000 von 1.000 KFZ-Stellplätzen sowie von 750 KFZ-Stellplätzen gemäß Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000.

In weiterer Folge ist daher zu prüfen,

1. ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt – hier: Schutzgüter Mensch (Luftschadstoffe) und Luft - zu rechnen ist (Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 19 lit. a) Spalte 2 UVP-G 2000);
2. ob zu erwarten ist, dass auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (hier: Kategorie D) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird, wobei bei in Spalte 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich ist (Kumulationsprüfung gemäß § 3 Abs. 2 i.V.m. Anhang 1 Z 21 lit. b) Spalte 3 UVP-G 2000).

Die Einzelfallprüfung hat sich nach der Rechtsprechung des BVwG auf die Betriebsphase zu beschränken (vgl. BVwG 21.06.2019, GZ: W109 2147457-1/56E: „Die vom VwGH gezogenen Grenzen einer Grobprüfung würden durch die geforderte Berücksichtigung der Auswirkungen der Bauphase jedenfalls überschritten werden.“).

In die Kumulationsprüfung sind nicht nur gleichartige, d.h. der gleichen Ziffer des Anhanges 1 zuzuordnende Vorhaben, sondern sämtliche Vorhaben miteinzubeziehen, die gleichartige Umweltauswirkungen haben (vgl. VwGH 17.12.2019, Ro 2018/04/0012).

Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung kommt hinsichtlich der Frage 1. in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise zum Ergebnis (vgl. Punkt A) XVIII.), dass bei Realisierung des gegenständlichen Projekts in der Betriebsphase auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit den in einem räumlichen Zusammenhang stehenden gleichartigen Vorhaben sowie mit jenen Vorhaben, die gleichartige Umweltauswirkungen haben, mit keinen erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch und Luft zu rechnen ist. Den Luftschadstoff Stickstoffdioxid betreffend bleiben die Gesamtmissionen von je nach Immissionspunkt maximal 21,5 bis 23,6 µg NO₂/m³ im Jahresmittel unter dem IG-L-Grenzwert für NO₂ von 35 µg/m³. Was den Feinstaub betrifft ergeben sich an den betrachteten Immissionspunkten Immissionen von maximal 0,14 bis 0,21 µg PM₁₀/m³ im Jahresmittel, die im Sinne des Schwellenwertkonzepts (Relevanzschwelle: 0,25 µg/m³) als irrelevant und damit unerheblich anzusehen sind.

Auch die Frage 2. wird vom luftreinhaltetechnischen Amtssachverständigen (vgl. Punkt A) XVIII.) verneint. Durch die Realisierung des gegenständlichen Vorhabens ist nicht mit wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet der Kategorie D festgelegt wurde, zu rechnen. Begründend führt er Folgendes aus: Die Ausweisung als belastetes Gebiet der Kategorie D in der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 (BGBl. II Nr.101/2019) bezieht sich auf Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte. Der Grenzwert für NO₂ wird eingehalten. Was den Feinstaub (PM₁₀) betrifft

leisten die kumulierten Immissionen keine relevanten Beiträge zur lokalen Immissionsbelastung bzw. verändern sich diese nicht messtechnisch nachweisbar.

X. Das gegenständliche Vorhaben ist daher keiner Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen.

Somit war spruchgemäß zu entscheiden.

XI. Die Kostenentscheidung gründet sich auf die genannten Gesetzesstellen.

Rechtsmittelbelehrung

Sie haben das Recht, gegen diesen Bescheid **Beschwerde an das Verwaltungsgericht** zu erheben. Die Beschwerde ist innerhalb von **vier Wochen** nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich **bei uns** einzubringen.

Sie haben auch die Möglichkeit, die Beschwerde über das Internet mit Hilfe eines Web-Formulars einzubringen (<https://egov.stmk.gv.at/rmbe>). Bitte beachten Sie: Dies ist derzeit die einzige Form, mit der Sie eine beweiskräftige Zustellbestätigung erhalten. Weitere technische Einbringungsmöglichkeiten für die Beschwerde (z.B. Telefax, E-Mail) können Sie dem Briefkopf entnehmen. Der Absender trägt dabei die mit diesen Übermittlungsarten verbundenen Risiken (z.B. Übertragungsfehler, Verlust des Schriftstückes).

Bitte beachten Sie, dass für elektronische Anbringen die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen im Internet kundgemacht sind: <http://egov.stmk.gv.at/tvob>

Die Beschwerde hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die belangte Behörde zu **bezeichnen**. Weiters hat die Beschwerde **zu enthalten**:

- die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt,
- das Begehren und
- die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Für die Beschwerde ist eine Pauschalgebühr von € 30,- zu entrichten. Die Gebührenschuld entsteht im Zeitpunkt der Einbringung der Beschwerde und ist sofort fällig. Sie müssen daher bereits **bei der Eingabe der Beschwerde die Zahlung nachweisen**; sie können dazu einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung der Eingabe anschließen.

Die Gebühr ist auf das Konto des Finanzamtes Österreich – Dienststelle Sonderzuständigkeiten (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) unter Angabe des jeweiligen Verfahrens (Geschäftszahl des Bescheides) als Verwendungszweck zu entrichten. Bei elektronischer Überweisung mittels „Finanzamtszahlung“ sind neben dem genannten Empfänger die Abgabekontonummer 109999102, die Abgabenart „EEE-Beschwerdegebühr“ sowie das Datum des Bescheides (als Zeitraum) anzugeben.

Sie haben das Recht, bei Mittellosigkeit für dieses Verfahren Verfahrenshilfe (anwaltliche Unterstützung) zu beantragen. Der Antrag ist schriftlich zu stellen, bei der Behörde einzubringen und muss ein Vermögensbekenntnis enthalten. Falls Sie Verfahrenshilfe innerhalb der Beschwerdefrist beantragen, beginnt die Beschwerdefrist mit dem Zeitpunkt der Zustellung des Beschlusses über die Bestellung der Rechtsanwältin/des Rechtsanwaltes und des verfahrensgegenständlichen Bescheides an diese/n (neu) zu laufen. Wird der rechtzeitig gestellte Antrag auf Verfahrenshilfe abgewiesen, beginnt die Beschwerdefrist mit der Zustellung des abweisenden Beschlusses an Sie (neu) zu laufen.

Hinweis:

Wenn Sie die Durchführung einer mündlichen Verhandlung wünschen, müssen Sie diese gleichzeitig mit der Erhebung der Beschwerde beantragen. Bitte beachten Sie, dass Sie, falls die Behörde von der Erlassung einer Beschwerdevorentscheidung absieht, auf Ihr Recht auf Durchführung einer Verhandlung verzichten, wenn Sie in der Beschwerde keinen solchen Antrag stellen.

Für die Steiermärkische Landesregierung
Die Abteilungsleiterin-Stellvertreterin i.V.

Dr. Katharina Kanz
(elektronisch gefertigt)